



До IX зимней Спартакиады работников дорожной отрасли Красноярского края осталось **18** дней

Оператор дробильно-сортировочного комплекса Карим Парманов (слева) и начальник комплекса Михаил Логинов (Богучанский филиал ГП «КрайДЭО»)

Дорога – наша профессия!

На VIII Красноярском экономическом форуме

Стр. 3, 6

Итоги и перспективы

Залог успеха отрасли

Стр. 4, 5

Наши юбиляры

Стр. 7-11

Здравствуйтесь, читатель!

В 2010 году «Автодорожная транспортная газета» отметила 15-летний юбилей. Начиная с 1995 года мы всегда были рядом с вами, работали для вас. Основой для нашего творчества неизменно были труженики дорог, ветераны отрасли, молодая смена.

Благодаря вашей повседневной трудоемкой работе, уважаемые дорожники, появляются новые мосты, комфортные, безопасные дороги. А впереди новые километры дорог и мостов, которые будут залогом успешного развития экономики края.

Вся ваша работа, как и прежде, будет отражаться на страницах газеты, которая, надеюсь, с вашей помощью, станет еще информативнее и интереснее.

В 2011 году редакция предлагает на ваше рассмотрение ряд новых рубрик. Нам важно ваше мнение по поводу того, какие из них будут вам интересны, принесут пользу, помогут в повседневной работе, поднимут настроение.

У каждого из нас есть родной уголок, где мы родились и выросли, где начинали постигать жизнь. О таких уголках в рубрике «**Малая родина**» мы планируем печатать ваши рассказы о родных вашему сердцу местах.

Говорят, жизнь интересна еще и тем, что можно путешествовать. Приезжая из отпуска, мы долго еще храним в памяти впечатления от увиденного. Предлагаем присылать свои заметки о поездках в города, где побывали, о странах, которые увидели. Посвященная этому рубрика так и будет называться – «**Я – путешественник**».

Рубрика «**Парламентский дневник**» будет знакомить вас с работой депутатов Законодательного Собрания Красноярского

края, с нормативными документами, принимаемыми во благо развития экономики края.

Многие руководители дорожных подразделений иной раз сетуют на нехватку специалистов. В рубрике «**Биржа труда**» вы можете размещать список таких вакансий.

Материалы рубрики «**Наша смена**» будут рассказывать о молодых специалистах дорожной отрасли, об их профессиональном росте. Мы ждем ваших писем о молодежи.

В рубрике «**Имеем право**» юристы ответят на волнующие вас правовые вопросы.

Планируется также выход рубрик «**Пенсионное дело**», «**Дела профсоюзные**», «**Будь здоров**», «**Исторический клуб**».

Среди наших дорожников немало тех, кто пишет стихи, рассказы, рисует, занимается прикладным искусством. Поделитесь своим творчеством с коллегами – мы с удовольствием все это опубликуем в рубрике «**На досуге**».

Еще раз повторим, что появление большинства рубрик, о которых мы рассказали, просто невозможно без вашего участия. А потому – ждем ваших откликов.

Пишите, наш адрес: 660049, Красноярск, пр. Мира, 30, корпус 1, офис 510, а/я 25533.

Звоните: тел. 227-27-27.

С уважением коллектив «Автодорожной транспортной газеты».

Логистика – евразийский мост

Под таким девизом 2-3 марта пройдет конференция на Сибирском промышленном форуме.

– В 2011 году конференция пройдет в новом формате. Цель конференции – связать логистические организации из Европы, Азии, Америки и других регионов России с Сибирью, наладить взаимовыгодные контакты. По итогам конференции мы планируем подписать соглашение о сотрудничестве, организовать Сибирскую школу логистики и ассоциацию «Запад – Сибирь», – рассказал заместитель председателя оргкомитета, вице-президент организации предпринимателей «Сибирь без границ», генеральный директор Сибирского отделения Международного центра логистики Валерий Лукиных.

В конференции примут участие известные ученые из стран СНГ, Европы, России, представители университетов, бизнес-структур, властей разного уровня. Программный комитет мероприятия возглавит заслуженный деятель науки РФ, доктор технических наук, профессор Санкт-Петербургского инженерно-экономического университета Валерий Лукинский.

Участники конференции представят 193 доклада, обсудят проблемы интегрированной логистики и управления цепями поставок в промышленности, агробизнесе и других сферах экономики.

И стала для него дорога жизнью



Как быстро летит время. 16 февраля минуло сорок дней, как ушел от нас Сергей Павлович Портнягин, человек большой душевной доброты, порядочности, профессионал в своем деле. Вся его жизнь была посвящена дорогам, которые он строил для людей и которые остались людям. Своей бескорыстной преданностью делу Сергей

Павлович завоевал искреннюю любовь и признание всех тех, кто его знал и работал с ним. И в памяти коллег и друзей Сергея Павловича Портнягина останутся постепенно сглаживающиеся светлые и дорогие воспоминания.

С.Ф. ЗЯБЛОВ, руководитель КГБУ «КруДор»:

– Говорят, что время лечит. Возможно. Но точнее – время может только приглушить боль, но никак не заставит забыть действительно важное и дорогое для нас.

Сергей Павлович был для меня не только коллегой и отличным профессионалом дорожником, он был близким другом, с которым мы прошли путь от студенческой скамьи до руководителей предприятий. Другом, с которым, будучи стройотрядовцами, мы проходили трудовое крещение на острове Диксон и Северной Земле. Наш стройотряд «Эдельвейс» считался одним из лучших на автодорожном факультете. Его командиром был Сергей Портнягин. Другом, с которым мы, будучи молодыми, вместе мечтали и строили планы на будущее.

Для нас студенческая дружба не оборвалась после окончания института. Уже дипломированными специалистами мы обсуждали производственные моменты, спорили, находили компромисс и, конечно, строили новые современные дороги в нашем крае.

Вся жизнь Сергея Павловича была связана с северными территориями края, а Лесосибирск стал для него родным городом. Четверть века он возглавлял одно из градообразующих предприятий – «Лесосибирск-Автодор», которое всегда входило в число передовых дорожных организаций края.

«Работать для людей» – это был один из профессиональных принципов Сергея Павловича. И он работал зачастую без выходных, порой в ущерб интересам семьи. Это был строгий, но справедливый руководитель. Человек с большой буквы.

В разные годы люди, которые тесно общались с Сергеем Павловичем Портнягиным, отзывались о нем на страницах газеты «Заря Енисея»

В. В. МАЛЬЧИКОВ, директор ООО «Мостовик – Центр»:

– Сергей Павлович – сильный, уверенный в себе руководитель. Люди идут за ним, верят ему, доверяют. Он целеустремленный человек, проявляет постоянную заботу о коллективе. Иногда бывает настойчивым и сердитым, но это идет только на пользу дела. А вообще по характеру Сергей Павлович добродушный человек.

20.12.2007 г.

А.М. БОНДАРЕНКО, писатель:

– С Сергеем Павловичем Портнягиным мы знакомы давно. Вместе ходили на охоту и рыбалку – мерили тайгу шагами. Сергей Павлович помогал мне с изданием книг.

Он действительно человек слова: сказал – сделает. В этом я убедился не раз – и в издательских делах, и в житейских. У меня искреннее доверие к этому человеку. Знаю, что не подведет, не оставит без помощи.

Иному депутатство лишь в тягость, а ему, я уверен, оно по плечу: и спину не натрет, и шаг облегчит, ведь далеко ли уйдешь по жизни без дорог?

9.03.2006 г.

Ю. А. МИХАЙЛЮК, директор МОУ СОШ № 4:

– С Сергеем Павловичем мы сотрудничаем на протяжении всех лет его депутатской деятельности. Он принимает самое активное участие в управляющем совете школы, общественной организации, куда входят родители, учащиеся, представители законодательной власти.

Сергей Павлович, прежде всего, руководитель, человек, знающий хозяйственную составляющую, прекрасно ориентирующийся в современных тенденциях экономики. Если говорить о материальных вопросах, которые С.П. Портнягин помогает решать нам, то назову лишь узловые моменты. После закрытия школы № 3, передачи ее зданий в школу № 4 оказалось, что дети учатся на двух берегах Маклаковки.

Благодаря поддержке Сергея Павловича были проложены пешеходные дорожки от одного здания к другому. Территория школы и набережная реки сегодня закольцованы освещением, это произошло тоже при помощи нашего депутата. Большая работа была проведена и по благоустройству моста через Маклаковку.

20.12.2007 г.



Форум идей

17-19 февраля состоялся VIII Красноярский экономический форум «Стратегия модернизации. Новое качество управления». Он собрал более полутора тысяч участников – представителей 44 регионов России и 18 стран – это бизнес-элита страны, государственные и политические деятели.

Среди официальных лиц – губернатор Красноярского края Лев Кузнецов, заместитель председателя Правительства РФ – министр финансов РФ Алексей Кудрин, полномочный представитель Президента РФ в Сибирском федеральном округе Виктор Толконский, помощник Президента РФ Аркадий Дворкович, министр образования и науки Российской Федерации Андрей Фурсенко, заместитель председателя Правительства РФ – полномочный представитель Президента России в Северо-Кавказском федеральном округе Александр Хлопонин и другие.

Красноярский экономический форум начался с выставки «Эффективный город». Именно здесь были собраны лидеры технических разработок страны и мира, которые послужат повышению качества жизни людей. Среди самых заметных проектов – новый хаб на базе аэропорта Емельяново, строительство онкоцентра, Академии зимних видов спорта и Новолэнда. Один из самых амбициозных проектов – создание на севере края условий, привлекательных для жизни. В него входит не только Норильск, но и многие северные города. На это выделено 27 миллиардов рублей. Гостям форума были представлены после-

дние достижения в сфере энергоэффективности, экологические разработки, что позволило заглянуть в будущее.

Открывая эту выставку, губернатор Красноярского края Лев Кузнецов назвал ее одним из важнейших событий КЭФ.

– Мы должны попытаться сделать все, чтобы от Сибири до Кавказа люди понимали, что ждет их в будущем. Реализация многих крупных инвестиционных проектов зависит от того, насколько регион способен решить демографическую проблему, привлечь специалистов в свой край или область, создает ли необходимые условия для повышения образовательного стандарта. Выставка как раз и показывает, насколько наш край привлекателен для разных отраслей, как промышленных, так и социальных, – подчеркнул глава края.

При этом Кузнецов добавил, что благодаря сегодняшним вложениям такие города, как Норильск, Красноярск, станут более привлекательными для бизнеса, а значит, для развития края.

В этом году основной темой форума стал поиск новых стандартов качества управления и обсуждение формирования современной стратегии модернизации российской экономики.

Итоги VIII Красноярского экономического форума были подведены на заключительной пресс-конференции. Глава Красноярского края заметил:

– Год назад был очень актуален вопрос: будет ли востребован Красноярский экономический форум? Три дня работы нынешнего форума показали, что красноярский формат не потерял своей актуальности и по-прежнему привлекает много участников.

Заместитель председателя Правительства РФ – министр финансов РФ Алексей Кудрин также высоко оценил результаты работы VIII Красноярского экономического форума:

– Мы услышали много предложений, которые позволят нам сформировать более комфортный

инвестиционный климат в нашей стране. Кроме того, у нас есть огромные резервы сотрудничества со странами Юго-Восточной Азии с точки зрения как торговли, так и новых инвестиционных предложений.

Как сообщил Алексей Кудрин, по итогам форума будет подготовлено более 30 поручений различным министерствам и ведомствам Правительства РФ.

Лев Кузнецов, в свою очередь, подчеркнул, что площадку Красноярского экономического форума можно рассматривать как место, где идеи находят возможность практической реализации.

Подтверждающими аргументами губернатор Красноярского края считает не только цифру поручений, озвученную заместителем председателя Правительства РФ, но и солидный пакет подписанных во время его работы соглашений. Более двадцати официальных соглашений прошли только через оргкомитет форума. Половина этих соглашений, отметил Лев Кузнецов, носят прикладной характер и означают прямые инвестиции в экономику Красноярского края.

– Сегодня мы смело можем думать о IX Красноярском экономическом форуме, – сказал Лев Кузнецов. – Наша общая задача – выбрать модель управления, которая позволила бы добиться качественно новых результатов экономического развития. Призываю готовиться к следующему экономическому форуму.

Краевое министерство транспорта презентовало на форуме проект «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Красноярского края». Проектом предусмотрен анализ схемы движения в Красноярске с помощью гидродинамической модели транспортных потоков. Этот метод позволяет правильно описывать условия обеспечения максимальной пропускной способности дорог, а также возникновение и эволюцию подвижных пробок.

(Подробнее о презентации – на стр. 6).



Министр транспорта З.Л. Титов показывает участникам форума стенд гидродинамической модели транспортных потоков в Красноярске

Залог успеха отрасли

В самом начале 2011 года менеджмент дорожной отрасли Красноярского края подвел итоги работы прошедшего года.

В первые рабочие дни нового года руководящий состав краевого управления автодорог собрался на расширенном совещании, где начальники отделов рассказали, что было сделано в 2010 году, представив количественные показатели своей работы. Конечно, плановые итоги минувшего года уже подводились в декабре, но досконально оценить результаты проделанной работы, определить новые цели и задачи на ближайший год у дорожников принято в январе.

– В общих чертах отделы знают работу своих коллег, но более детально узнать, чем занимался и каких результатов достиг каждый отдел, можно именно на таких аппаратных совещаниях, – подчеркнул важность мероприятия руководитель КГБУ «КрУДор» Сергей Филиппович Зяблов.

Доклады выступавших нельзя было назвать скучными и заурядными благодаря формату совещания, который был ориентирован на диалог и откровенный разговор, где все присутствующие могли поучаствовать в обсуждении, высказать свои мнения и предложения.

Системная работа отрасли в 2010 году была обеспечена за счет реализации целевой программы «Дорожный фонд Красноярского края на 2009-2011 годы» (ранее – КЦП «Дороги Красноярья на 2009-2011 годы»). Если говорить языком цифр, то 2010 год дорожники Красноярья завершили со следующими показателями:

Первыми итоги своей работы подвели производственные отделы, работа которых всегда на виду у пользователей автодорог.

Строительство южной обходной дороги Лесосибирска и въезда в Сосновоборск, реализация инвестиционного проекта по Нижнему Приангарью, реконструкция улицы Калинина в Красноярске – это основные объекты строительства и реконструкции автодорог в 2010 году, озвученные в докладе и.о. начальника отдела строительства Вадима Петровича Мишина. С целью повышения культуры производства работ, а также применения современных материалов и технологий специ-

монтировано 242,5 км дорог, в том числе 120,7 км в асфальтобетоне и 121,8 км в переходном типе покрытия, установлено криволинейного бруса 1144 п. м. Наиболее значимыми объектами ремонта являлись: автодорога Ачинск – Ужур – Троицкое с устранением на ней очагов аварийности; ремонт «гостевой» дороги в аэропорт Емельяново с применением щебенисто-мастичного асфальтобетона. Завершен капитальный ремонт межрегионального транспортного коридора с Хакасией – подъезд к Арабкаево, по которому осуществляется перевозка сельскохозяйственных грузов и угля в южные районы края и Хакасию, при этом сокращая расстояние пути почти на 20 км и разгружая от большегрузов г. Ужур.

Кроме того, капитальный ремонт осуществлялся по наиболее значимым автомобильным дорогам, соединяющим районные центры с краевым центром в Абанском, Тюхтетском, Енисейском и Мотыгинском районах.

Следующий докладчик, начальник отдела ремонта и содержания мостовых сооружений Сергей Николаевич Гончаров, отчитался о курируемых объектах. Главными объектами капитального ремонта искусственных сооружений в прошлом году были: мосты через реки Мана (Манский район), Симоновка (Енисейский район), Сыда (Идринский район), Минусинка и Ничка (Минусинский район), Кунгус (Ирбейский район), Атагаш (Нишнеингашский район) и Бузим (Сухобузимский район). Шесть искусственных сооружений отремонтировано в Абанском, Большемурутинском, Курагинс-

кого и значимого моста – через Ангару рассказал присутствующим главный специалист отдела строительства искусственных сооружений Владимир Валерьевич Пиго:

– В прошлом году строительство моста производилось четко в соответствии с графиком работ. Возведено шестнадцать из семнадцати опор. В общей сложности собрано 7925 тонн металлоконструкций и надвинуто с правого и левого берега 1362 п. м из необходимых 1563 п. м. В полном объеме выполнены работы по возведению малых искусственных сооружений на подходах. Для надвигки пролетного строения впервые в Красноярском крае мы применили шпренгельное устройство, предназначенное для увеличения жесткости пролетного строения моста при надвигке. Шпренгель исключает большой продольный прогиб консольной части пролета, что, в свою очередь, исключает дополнительные объемы работ по возведению временных опор и приемных консолей.

Одной из основных тем, обсуждавшихся на совещании, были вопросы применения инновационных технологий, лидерство по внедрению которых, кстати, давно закрепилось за Красноярским краем. Так, только в 2010 году в КГБУ «КрУДор» разработано 18 стандартов организации, которые направлены на совершенствование деятельности отрасли. Например, одно из нововведений в работе службы содержания – система спутникового контроля. О ней присутствующим подробно рассказал начальник отдела эксплуатации и безопасности дорожного движения Андрей Вячеславович Журавлев.

– Система спутникового контроля была внедрена с целью ведения мониторинга за дорожно-эксплуатационной техникой, что позволяет в значительной степени повысить качество обслуживания автодорог. В конечном счете, оборудование дорожной техники системой ГЛОНАСС обеспечит создание единой системы диспетчеризации и управления эксплуатацией автомобильных дорог, – разъяснил Андрей Вячеславович.

Отчет о работе службы содержания оказался самым продолжительным, но это не удивительно. Если учесть общее количество корреспонденции, поступившей в течение года в Управление, то именно службе содержания автодорог адресовано больше всего писем и, соответственно, поручений. В компетенции этой службы помимо содержания дорог общего пользования находится работа десяти автоматических дорожных метеостанций, работа службы весового контроля, состоящей из пяти передвижных постов, и согласование объектов придорожного сервиса.

По словам Журавлева, помимо спутниковых технологий в ходе

Наименование мероприятия	Исполнение
Объем финансирования, млн. рублей	4589,1
Ввод дорог, км	8,9
Ввод мостов, шт./п. м	2/101,8
Ремонт краевых дорог общего пользования, км	242,5
Ремонт мостов на дорогах общего пользования, шт./п. м	6/77,4
Капитальный ремонт дорог общего пользования, км	12,44
Капитальный ремонт мостов на дорогах общего пользования шт./п. м	8/439,3
Ремонт межпоселенческих дорог, км	3,9
Восстановительный ремонт мостов на межпоселенческих дорогах шт./п. м	8/158,3
Ремонт краевых автомобильных дорог и искусственных сооружений, подвергшихся разрушению в результате обстоятельств непреодолимой силы	17,5 км, 6/197,4 шт./п. м
Содержание краевых дорог общего пользования, км	12020,8
Устройство и содержание автозимников, км	2765,6
Содержание межпоселенческих дорог, км	2327,83
Содержание подъездов к садоводческим обществам, км	120,2

За этими цифрами стоит ежедневная упорная работа всех дорожников Красноярья – и тех, кто строит, ремонтирует и содержит краевые магистрали, и тех, кто непосредственно осуществляет управленческие функции в отрасли. Грамотное руководство – главный залог успеха отрасли, это золотое правило всегда было и остается актуальным.

алисты отдела сформировали электронную базу заказчика технологических регламентов по 11 видам работ, которая в дальнейшем будет дополняться.

Далее начальник отдела ремонта автодорог Александр Никитич Огурень прокомментировал плановые показатели по ремонту краевых трасс:

– В прошлом году было отре-

ком, Манском, Ирбейском и Мотыгинском районах. При устройстве дорожных одежд на мостах через реки Кунгус, Симоновка и мосту через Ручей на автомобильной дороге Ирбейское – Талое – Благовещенка был применен новый гидроизоляционный материал «Полимочевина».

Об основных этапах строительства в 2010 году самого боль-



Строющийся мост через Ангару. Февраль 2011 года.

← работ по содержанию автомобильных дорог применялись другие инновационные решения: знаки на желто-зеленом фоне с алмазной флюоресцентной пленкой; устройство ямочного ремонта с применением струйно-инъекционного метода; применение дистанционно управляемых знаков переменной информации, в автоматическом режиме отображающих данные метеорологических дорожных станций и рекомендации о режимах движения транспортных средств и др.

Чтобы приступить к любому виду работ, подрядной организации необходимо иметь на руках государственный контракт, оформленный в соответствии со всеми правовыми и техническими требованиями. В прошлом году отделом договорной работы было проведено 278 мероприятий по размещению государственного заказа для нужд дорожного хозяйства. Аукционы, конкурсы, котировки – 472 заявки, которые принял и рассмотрел отдел в течение года.

– Конечно, вся эта работа проведена совместно с производственными отделами. От их грамотно обоснованных требований, прописанных в проекте контракта, в большей степени зависят результаты торгов. Из 472 поданных заявок нами отстранено 152, из них 16 обжаловано (10,5%), необоснованными признано 15 (93,8%), – отметила в своем выступлении начальник отдела договорной работы Татьяна Валерьевна Томилова.

Неподдельный интерес присутствующих вызвал доклад начальника отдела землеустройства Александра Викторовича Толстихина.

– В прошлом году в словаре специалистов дорожников появилась новая аббревиатура – ГИС.

Это – единая геоинформационная система автомобильных дорог Красноярского края, которая включает в себя не только отраслевые данные о конфигурации и текущем состоянии сети автомобильных дорог, но и внешние информационные массивы для дорожной системы. В базе данных имеется информация: об автомобильных дорогах, находящихся на балансе КрУДора (с их характеристиками); об искусственных сооружениях (с их характеристиками); о категории автомобильных дорог, их покрытии; о диагностике автомобильных дорог; о паромных и ледовых переправах; о земельных участках автомобильных дорог и т.д. Вся информация в ГИС вносится и ведется в графической форме с описанием характеристик объектов в текстовой форме. Все данные интегрируются в общую базу данных, которая, естественно, для востребованности и работоспособности должна регулярно обновляться и дополняться, – рассказал о новой системе коллегам Александр Викторович, отдел которого был ответственным за разработку новой системы. Помимо нововведения отделом землеустройства проведена кропотливая работа по кадастровому учету земельных участков. На 329 км автодорог получено 90 кадастровых паспортов. Также зарегистрировано 724 земельных участка протяженностью 3,5 тыс. км.

О будущих мостах, которые еще только на бумаге, рассказал в своем выступлении Сергей Витальевич Лицкевич, начальник технического отдела:

– Главными событиями 2010 года для нас стали положительные заключения Главгосэкспертизы на строительство автодорожного моста через Енисей в районе п. Высокогорского Ени-

сейского района и корректировку инженерного проекта на строительство второй очереди глубокого обхода Красноярска.

Еще один важный проект – строительство четвертого городского моста – в конце года был сдан на экспертизу.

В ходе совещания каждый отдел Управления подвел итоги своей работы за 2010 год. Логическим итогом такой расширенной планерки стали обозначенные в процессе обсуждения планы и задачи на 2011 год.

В соответствии с основными программными мероприятиями в текущем году будет продолжено строительство городских улиц Сосновоборска, капитальный ремонт ул. Калинина в краевом центре, продолжится ремонт автодороги на подъезде к аэропорту Емельяново. Приступят и к реконструкции ул. 2-й Брянской в Красноярске.

В рамках реализации регионального инвестиционного проекта по строительству комплексной жилой застройки «Новалэнд» предполагается выполнить работы по строительству его главных улиц и подъезда к нему.

Конечно, важнейшим объектом станет мост через Ангару, завершение строительства которого предусмотрено в 2011 году.

Важными направлениями работы в этом году и в среднесрочной перспективе станут оптимизация бюджетных расходов, повышение качества работ, разработка и внедрение инновационных методов, новых технологий, материалов и конструкций.

Так, служба содержания планирует внедрить ряд новшеств, направленных на повышение безопасности дорожного движения. В частности, установить знаки обратной связи с водителем, на участках дороги с ограниченной

видимостью поставить дорожные зеркала, продолжится оснащение системой ГЛОНАСС дорожной техники.

В этом сезоне новая испытательная машина производства Германии будет оценивать качество асфальтобетона, а установка динамического нагружения ZFG-3000-10 GPS (Германия) произведет экспресс-оценку качества щебеночных оснований и покрытий.

Итогом аппаратного совещания стал протокол, в котором были обозначены ответственные за каждое мероприятие и указаны сроки исполнения.

Слушая доклады выступающих, убеждаешься, что дорожная отрасль – это современное производство, в котором используются всевозможные новинки как отечественных, так и зарубежных производителей. Дорожники Красноярья с готовностью перенимают опыт своих коллег, адаптируя его к местным условиям.

Практика проведения таких ежегодных отчетно-плановых совещаний – одно из оснований для системной работы дорожной отрасли. Ведь от того, насколько четко будут сформулированы актуальные задачи на предстоящий год, напрямую зависит качество достигнутых результатов.

По словам специалистов управления, такие мероприятия позволяют вовлекать все структуры КГБУ «КрУДор» в единый процесс управления дорожной отраслью. Информирование одних подразделений о деятельности других обеспечивает не просто осведомленность о работе коллег, это позволяет координировать совместные действия с целью принятия правильных стратегических решений с ориентацией на комплексные задачи управленческой структуры по развитию дорожной отрасли.

– КрУДор, осуществляя функции государственного заказчика всех видов дорожной деятельности, определяет основные направления развития дорожного комплекса на региональном уровне. Мы не производим продукт как таковой, но от наших грамотных управленческих решений зависит функционирование краевой сети автодорог. Ответственно подходя к этой задаче, мы, безусловно, постоянно стремимся улучшать свою деятельность. Подтверждением эффективной работы КрУДора стало получение в конце прошлого года Международного сертификата системы менеджмента качества, который позволит нам идти в ногу со временем, обеспечив максимальную вовлеченность всех сотрудников в единый процесс качественной работы, что является неотъемлемой составляющей современного продуктивного учреждения, – подвел итог совещания руководитель КГБУ «КрУДор» Сергей Филиппович Зяблов.

Пресс-служба КГБУ «КрУДор».

Решение транспортных проблем

В связи с увеличивающимся с каждым годом числом автомобилей и увеличением интенсивности движения проблема организации дорожного движения становится общей для всех населенных пунктов страны.

Довольно остро ощущается она и в Красноярске.

Что делается для ее преодоления, какие принимаются меры для обеспечения бесперебойного, безаварийного движения автотранспорта – об этом шла речь на презентации проекта «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры Красноярска».



Проект представляли руководитель КГБУ «КрУДор» Сергей Филиппович Зяблов, главный инженер КГБУ «КрУДор» Вячеслав Владимирович Цыщук, заведующий кафедрой Сибирского университета путей сообщения Валерий Иванович Хабаров, заместитель главы города – руководитель департамента градостроительства Игорь Степанович Иванов, главный инженер проекта ОАО «Трансмост» (Санкт-Петербург) Борис Анатольевич Кецлах.

Вел презентацию заместитель министра транспорта администрации края Сергей Васильевич Еремин, который отметил, что цель представляемого проекта – повышение пропускной способности и сохранности улично-дорожной сети края. Проблему перегруженности улично-дорожной сети Красноярска предлагается решать по-новому – с использованием гидродинамической модели транспортных потоков.

Моделирование транспортных потоков основывается на доказанной гипотезе о том, что движение потока автомобилей на сложной транспортной развязке можно

описать при помощи законов классической гидродинамики. Сергей Васильевич познакомил собравшихся с предысторией проекта, рассказал, как в прошлом году была поставлена задача по формированию и разработке гидродинамической модели Красноярска. И сейчас, когда эта работа завершена, получен современный инструмент, позволяющий в любой точке города при принятии каких-то технических решений проанализировать, как изменится скорость движения потока, нагрузка на дорожную сеть, и, соответственно, принять обоснованное решение.

Результаты гидродинамического исследования транспортных потоков показали, что строительство четвертого автодорожного моста через Енисей и реконструкция развязки на улицах 2-я Брянская, Брянская, Калинина является необходимым условием эффективной организации транспортного движения в Красноярске.

Исполнитель проекта, заведующий кафедрой Сибирского университета путей сообщения Валерий Иванович Хабаров, отметил,

что модель, позволяющая вести прогноз изменения характера транспортных потоков, разрабатывалась с учетом ввода нового, четвертого, моста через Енисей.

– Чтобы сделать достаточно достоверную модель, соотносить ее с реальной действительностью, – пояснил Валерий Иванович, – необходимо было оценить потенциальные районы зарождения и гашения транспортных потоков, рассчитать, сколько автомобилей в час перемещается из одного района в другой. Одним словом, проделать работу, связанную с измерением транспортных потоков на наиболее загруженных участках города.

Все приводимые примеры докладчик проиллюстрировал на схемах, поясняющих, что предметом проекта является не столько набор конкретных решений, связанных с изменением потенциала транспортной системы города, сколько создание инновационного инструмента. Возможность гидродинамической модели позволяет достаточно быстро и обоснованно применить эффективные схемы нагрузок на улично-дорожную сеть, считая, что у нас нет коренных инфраструктур, просто возрастает количество автотранспорта.

Еще одним элементом этой работы было создание инструмента, который позволяет моделировать ситуацию на микроуровне – применительно к конкретным транспортным узлам. Об этом рассказал главный инженер КГБУ «КрУДор» Вячеслав Владимирович Цыщук:

– Предлагаемая модель имеет несколько уровней развития: макро- и микро моделирование, с помощью которого оценивается транспортная ситуация не только в городах, но и в агломерациях, и даже целых странах. Нас интересует микроуровень, который описывает системы города и позволяет моделировать ситуацию с учетом потенциальных изменений, оценивать результаты задач стратегического плана. Например, позволяет определить, каким образом поведет себя транспортный поток в городе, когда с помощью четвертого моста через Енисей будут соединены северо-западная и юго-западная части Красноярска. И дальнейшая цель – довести это до конкретного технического решения. В этом плане специалистами КГБУ «КрУДор» проделана работа по моделированию транспортной системы города. Уже проведено несколько экспериментов – на Предмостной площади, на соединении Северного шоссе с ул. Авиаторов. А также на пересечении достаточно оживленных городских магистралей, где постоянны ситуации с автомобильными пробками – ул. Калинина, Брянская, 2-й Брянская, Маерчака. Проведен ряд решений, позволяющих

перенаправить движение потоков таким образом, чтобы освободить развязку. Работа шла поэтапно, рассматривалась возможность строительства эстакад, выемок и т.п. И это дало свои положительные результаты.

На слайдах было наглядно показано, как значительно улучшится ситуация при строительстве двухуровневой эстакады, соединяющей спуск со 2-й Брянской на ул. Калинина и с ул. Брянской на поселок Солонцы. Были продемонстрированы варианты решений разгрузки и других улиц.

– За последние полгода после ее освоения, – продолжил В.В. Цыщук, – эта программа стала рабочим инструментом для получения решений, которые имеют под собой строгую научную основу.

И продемонстрировал на слайде, как будет выглядеть после завершения строительства разработанная с помощью программы развязка в районе Солонцов, как изменится ситуация на автодороге Красноярск – Железногорск в районе сложного пересечения с автодорогой М-53 «Байкал». Ее предусматривается дополнить специальными разворотными площадками и т.п.

Решения, связанные с модернизацией улично-дорожной сети и в Красноярске, и за его пределами, будут моделироваться с помощью системы гидродинамического исследования транспортных потоков.

О будущем автодорожном мосте через Енисей и улучшении транспортной ситуации, связанной с его вводом в эксплуатацию, рассказал главный инженер проекта ОАО «Трансмост» (Санкт-Петербург) Борис Анатольевич Кецлах. Он отметил, что, по расчетам специалистов, новый мост в значительной степени не только решит проблему разгрузки Октябрьского и Коммунального мостов, но и значительно улучшит транспортную проблему Октябрьского, Железнодорожного и Свердловского районов. Составной частью мостового перехода станут развязки на улицах Свердловская, Дубровинского, Чкалова, Копылова. А в перспективе и на ул. Судостроительной.

Как отметил главный инженер проекта, при строительстве моста будут применены современные материалы и технологии, в том числе с точки зрения соблюдения экологии – на сооружении предусмотрены сбор и очистка ливневых стоков, установка защитных экранов в местах городской застройки. В результате Красноярск украсит очень нужный в транспортном плане объект, который органично впишется в архитектуру города.

В заключение участники презентации ответили на вопросы журналистов.

Виктор СТЕБЛОВ.

Настоящий дорожник

Директор одного из лучших подразделений ГП «КрайДЭО» – Канского филиала № 2 Валерий Степанович Бумага 6 февраля отметил 60-летний юбилей. Накануне дня рождения мы попросили Валерия Степановича рассказать о себе, о своем пути в дорожную отрасль.



– Валерий Степанович, расскажите, откуда вы родом.

– Родился и вырос я в Большеулуйском районе. Той деревни Сталино, где прошло мое детство, давно уже нет на карте. Сразу по окончании восьми классов старший брат забрал меня в Дивногорск, где в это время развернулось строительство Красноярской ГЭС. Мне довелось поработать на той великой стройке. Трудился учеником электромонтера и параллельно учился в вечерней

школе. Накануне призыва в армию, я уже был электромонтером шестого разряда.

– А где вы проходили военную службу?

– Служил я на Тихоокеанском флоте, на крейсере «Дмитрий Пожарский», был радиотелеграфистом. Мы прошли два океана и шесть морей с заходом в порты. Прослужив три года и несколько месяцев на флоте, я вернулся в Дивногорск. Вскоре начал учиться на рабфаке при Красноярском политехническом институте, на подготовительном отделении. А через год, сдав выпускные экзамены, был автоматически зачислен на автодорожный факультет.

– Дорожное хозяйство, автомобили... Это то, о чем вы мечтали с детства?

– Я всегда мечтал быть водителем. Особенно после того, как в Сталино появилась первая полуприцепка «ГАЗ-АА». Поэтому я в вузе и выбрал для себя профиль «Автомобильный транспорт». Так что, по сути, я автомобилист.

– А как вы попали в Канск?

– Сюда меня привела судьба. В институте я женился, на четвертом курсе появилась дочь, и вот

уже распределение. Выбрать можно было что угодно. Фигурировал в списке и город Канск. Это слово для меня ровным счетом ничего не значило. Зато прельщал один немаловажный факт: обещали квартиру. И это был веский аргумент. Ведь я был человек семейный. Жена также была дипломированным специалистом. Она не пошла в академический отпуск – я помог ей с учебной, писал ей и курсовые, и дипломную работу, хотя она училась на автодорожника, а я на автомобилиста.

– Квартиру-то дали?

– Не сразу. Первые три года мы жили по съемным квартирам с маленьким ребенком. Ждали обещанного. Потом все-таки получили жилплощадь и остались в Канске.

– А как автомобилист стал дорожником?

– Эта отрасль мне всегда была близка. Сначала я работал в Автотресте. А потом началась перестройка, транспортное хозяйство стало лихорадить, друзей меня пригласили заместителем начальника ДРСУ-3. С тех пор управление меняло названия. Там я проработал много лет. А потом был назначен директором того предприятия, где работаю по сей день. Случилось это в 2000 году. Так что большую часть своей трудовой деятельности я дорожник.

– Какими качествами должен обладать настоящий дорожник?

– Прежде всего, он должен быть ответственным. И эту работу нужно полюбить. Не зря говорят, что дорожник – это не профессия, это национальность. Иначе ничего не получится. Ведь это тяжелый круглогодичный труд.

Дорожное хозяйство – отрасль своеобразная. Порой это неблагодарная работа. Ведь часто дорожни-

ков считают виновными в ДТП. Но каждый выдержит все это. Но кто выстоял, остался – тот настоящий дорожник, преданный своему делу.

– Да, не всегда журналисту значают встречу в половине восьмого утра...

– Без пятнадцати семь у нас начинается планерка. В семь часов уже произошла разрядка. Нужно выезжать рано, ведь наш филиал обслуживает 540 км дорог. Несмотря на то, что, кроме центральной базы, у нас есть базы в Верхнем Амонаше и Хаерино, везде успеть – дело непростое. Поэтому с утра все разъезжаемся по объектам.

Все должно делаться четко и вовремя. От нас зависит качество дорог, их содержание и, соответственно, безопасность движения.

– Чему вы посвящаете свободное время?

– Его бывает не так много. Я не рыбак и не охотник. Личное время стараюсь проводить с семьей. Но и это удается не всегда, потому что дел всегда невпроворот – и в выходной, и в Пасху или в Новый год нужно побывать на работе. Но когда все-таки есть время – выезжаем за город, на озера, чтобы отдохнуть вместе с женой, детьми и внучкой.

У меня две дочери и внучка, которую назвали в честь меня – Валерией. В ней души не чаю и даже боюсь эту радость общения с кем-то делить.

– Вас столько женщин окружают...

– По молодости хотел сына. Но сейчас могу твердо сказать: я счастлив. Я воспитал хороших людей. Обе дочери имеют по два высших образования. И еще: говорят, что девочки рождаются у сильных мужиков.

Александр ШЕСТЕРИКОВ.

В дорожных коллективах

Работать на совесть

Зима – не лучшее время для дорожников. Снегопады все время подбрасывают работу, а морозы затрудняют ее выполнение, особенно мешая технике. Одна из основных задач этого времени – содержание зимников. А их в Кежемском районе немало, и все протяженные: от Новой Недокуры до границы с Иркутской областью – 69 километров, от Кежмы до границы с Эвенкией – 120 километров, а до Тагары – 193 километра.

Но самый долгий зимний путь протяженностью 360 километров лежит от Кодинска до Ванавары. На расчистку этого зимника вахтовая бригада кодинских дорожников уходит на две недели. Все необходимое при себе: и для организации быта, и для работы. Неделю идут туда, неделю – обратно. Раньше на пути между Кодинском и Ванаварой был дорожный участок в Кежме, но в связи со строительством Богучанской ГЭС село готовится к затоплению, и участок там закрыт.

Впрочем, у долгих зимних километров короткий век. Самое позднее в апреле дорожники оставляют эти объекты. А вот территориальные и межпоселенческие дороги требуют заботы круглый

год. Их тоже немало – добрых четыре сотни километров.

Чтобы успешно выполнять поставленные задачи, руководство филиала большое внимание уделяет укреплению материально-технической базы. Недавние приобретения – погрузчик, три автобуса для перевозки рабочих. Также за счет собственных средств провели ремонт в помещениях. Чтобы техника была на ходу, нужны запчасти. В прошлом году на их приобретение затратили около 700 тыс. рублей.

Результаты этой работы могут оценить, в первую очередь, водители, везущие грузы во всех направлениях развивающегося региона. Добрые слова о дорожни-

ках можно услышать и от сотрудников ГИБДД, которые работают в тесном контакте с ними. Если случается ДТП, вместе с сотрудниками правоохранительных органов на место аварии выезжает и представитель филиала «КрайДЭО». Но, по крайней мере, за последнее время не было ни одного факта, чтобы какие-то огрехи дорожников послужили причиной несчастного случая.

Кежемские дорожники привыкли работать на совесть, дорожат репутацией предприятия, для многих ставшего родным. Здесь немало ветеранов, есть и те, кто работает все 25 лет со дня основания ДРСУ. Например, мастера Николай Александрович Сергеев и Михаил Викторович Логинов.

У коллектива сложились добрые традиции, и одна из них – надежность. Зимой это особенно важно, ведь в суровых условиях Севера осечки стоят дорого. Зима



в этом году снова показала характер, но кежемские дорожники были начеку. Дежурства в праздничные дни, четкая организация работы позволили им избежать любых нештатных ситуаций.

Теперь самые трудные зимние месяцы позади. Но не за горами теплое время года, но отдыха оно тоже не сулит. Летом на ремонте и строительстве дорог предстоит напряженная работа, которую надо сделать быстро и качественно. Впрочем, по-другому здесь не могут.

Игорь РИДКИЙ.
Кежемский район.
Фото автора.

Сергей Хазов:

«Программист – это не профессия, а стиль жизни»

В феврале начальник отдела информационных технологий КГБУ «КрУДор» Сергей Борисович Хазов отметил 60-летний юбилей.



Сергей Борисович родился и вырос в городе Иланском Красноярского края. После окончания средней школы в 1968 году поступил в Томский государственный институт радиоэлектроники и электронной техники.

– Наш вуз в те времена был популярным и престижным, конкурс составлял до восьми человек на место, – рассказывает Сергей Борисович. – Знания там давали очень серьезные, например, некоторые дисциплины мы изучали по программе знаменитого Бауманского училища.

В Томске Сергей Хазов встретил свою любовь – студентку биологического факультета Татьяну. На четвертом курсе сделал избраннице предложение руки и сердца.

Получив диплом, молодой специалист три года проработал по распределению на заводе «Кузбассэлемент» в Ленинск-Кузнецком. Затем переехал в Красноярск, более 13 лет трудился в Вычислительном центре Сибирского отделения Академии наук СССР. Именно в стенах этого института он стал настоящим программистом. В 1983 году на краевом конкурсе

программистов команда Вычислительного центра заняла первое место.

В 1991-1992 годах работал в инженерном кооперативе, участвовал в создании новых специальных программ – баз данных для правоохранительных органов – краевого управления ГИБДД, краевого УВД, отделения внутренних дел Свердловского района Красноярска.

В Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю Сергей Хазов пришел в 1993 году, как раз в то время, когда все государственные и частные предприятия и организации поголовно брали на вооружение компьютерную технику.

Как и в других учреждениях, компьютеризация КрУДора началась с закупки новых машин и обучения основам компьютерной грамотности сотрудников организации. У Сергея Борисовича до сих пор хранится товарная накладная на приобретение первой партии мониторов, системников, ксероксов и т. д. для нужд Управления. В этом раритетном документе четко прописано, что 386-й компьютер, который сегодня днем с огнем не найдешь и в самой заку-

далой конторе, в 1993 году стоил аж 1700 долларов США.

– Кстати, купленная нами тогда японская техника была очень качественной, – вспоминает Сергей Борисович. – И по сей день у нас в Управлении функционирует один из ксероксов, приобретенных в начале девяностых. На всякий пожарный храним мы и мониторы тех времен, которые также находятся в рабочем состоянии.

Много времени и труда ушло на то, чтобы помочь коллегам освоить компьютер. Тогдашние специалисты, опытные работники и настоящие профессионалы, тем не менее, были людьми консервативными, привыкли работать по старинке и поначалу побаивались «адских электронных чудовищ». Однако понемногу, шаг за шагом осваивали популярные тогда программы «Лексикон» и QuadroPro, потом учились пользоваться программой Microsoft Office, отправлять письма на электронную почту.

Сегодня владение компьютером на уровне пользователя для большинства давно стало таким же необходимым навыком, как умение читать и писать. И в КрУДоре, как в других серьезных государственных организациях, сотрудники оснащены самой современной компьютерной техникой, которая постоянно обновляется. Силами отдела, руководимого Сергеем Борисовичем Хазовым, создана отлаженная корпоративная сеть, объединяющая в единое информационное пространство восемь МРО на территории края. Использование Skype дает возможность работникам оперативно обмениваться информацией, регулярно проводить селекторные совещания.

Разумеется, вся компьютерная техника обновляется согласно требованиям времени.

Под началом Сергея Борисовича Хазова работают всего два человека – главный специалист отдела Зинаида Петровна Туговикова и инженер второй категории Егор Дмитриевич Первяков – небольшая, но слаженная и дружная команда.

– Вместе с Зинаидой Петровной мы долгое время работали в Сибирском отделении Академии

наук, – рассказывает Сергей Борисович. – Почти одновременно пришли в КрУДор. Отличный специалист, ответственный и трудолюбивый человек, она всегда была для меня незаменимой помощницей. Егор работает у нас около трех лет – занимается обслуживанием компьютеров в Управлении. Способный и исполнительный парень, работу совмещает с учебой в СФУ.

Подчиненные также отзываются о начальнике с уважением и большой теплотой: прекрасный организатор, чуткий, понимающий проблемы коллег руководитель, высококлассный специалист, всегда готовый поделиться знаниями и опытом, приятный в общении человек, обладающий отличным чувством юмора.

Сергей Борисович и Татьяна Григорьевна воспитали двоих детей – сына и дочь, сейчас стараются как можно больше времени уделять внукам. Сын Дмитрий пошел по стопам отца: закончив факультет информатики и вычислительной техники КГТУ, стал программистом, дочь Надежда по образованию физик. Старший из внуков, полторагодовалый Алексей, уже пытается освоить компьютер (вовсю барабанит пальчиками по клавиатуре), младший Юра, которому год и два месяца, пока предпочитает смотреть на мониторе любимые мультики.

Сергей Борисович, давно увлекающийся фото- и видеосъемкой, создал целую коллекцию альбомов и фильмов, посвященных внучатам. В свободное время любит побывать на природе, собирать грибы, зимой частенько посещает расположенный неподалеку от дома каток.

Но главным его увлечением была и остается любимая работа. И за свои трудовые успехи начальник отдела информационных технологий в разное время был награжден благодарственными письмами от двух губернаторов края – Александра Хлопонина и Льва Кузнецова и Почетной грамотой Законодательного Собрания. И еще один памятный подарок – от руководства КрУДора – часы, которыми очень дорожит.

Антон ТОПОЛЕВ.

Профессионал



Почти половину своей жизни коренной сибиряк Игорь Анциферов посвятил дорожной отрасли Красноярья. Поднял крепкое государственное предприятие под названием «Дорожно-эксплуатационная организация» (ГП «КрайДЭО»), ставшее одним из лучших в России. И даже в свой 50-летний юбилей он, как обычно, думал не о себе, а о новых профессиональных задачах, о людях, вместе с которыми плечом к плечу добываются успешные решения на трудовом пути.

Мое знакомство с Игорем Александровичем случилось много позже того, как довелось узнать о результатах его работы. Это был случай, когда высокая профессиональная репутация сама по себе способна рассказать о человеке многое. И все же наш с ним непродолжительный, но живой и искренний разговор, произошедший буквально за пару дней до 19 февраля – круглой юбилейной даты в календаре Игоря Анциферова, беседы с его коллегами раскрыли для меня в собеседнике множество ранее неизвестных мне граней яркой индивидуальности, запоминающихся черт характера.

Сразу удивило, с каким неподдельным интересом Игорь Александрович заговорил не о своих достижениях, а стал обсуждать, как оказалось, наши общие с ним спортивные пристрастия. Это позволило с первых минут общения проникнуться взаимным уважением и доверием, а мне, как журналисту, увидеть в Анциферове не только успешного руководителя, но, прежде всего, разностороннего человека. Всем своим видом Игорь Александрович демонстрировал уверенность в себе, в людях, помогающих ему в трудовой повседневности. А атлетическое телосложение наглядно подтверждало его давнее и по-прежнему глубокое, деятельное увлечение спортом в свободное от работы время.

Правда, профессией Игорь Анциферов захвачен почти целиком. Так был воспитан – в идеологии преданного отношения к делу – такой традиции остается верным и сегодня. Потому и трудовые успехи весьма красноречивы.

Уроженец деревни Латынцево Ирбейского района Красноярского края, Анциферов первую крепкую жизненную закалку получил во время трехлетней службы в Военно-морском флоте на дальневосточном острове Русский. Вернувшись на гражданку, какое-то время шоферил на грузовике,

затем работал в селе Ирбейском в должности главного инженера в сельскохозяйственной отрасли. И учился. Сначала в техникуме. Потом получил два высших образования.

Закончив Красноярскую государственную архитектурно-строительную академию (сейчас вуз под иным наименованием входит в структуру Сибирского федерального университета), стал инженером-строителем по специальности «Автомобильные дороги и аэродромы», а позднее получил диплом экономиста-менеджера в специальности «Экономика и управление на предприятиях». Приобретенные знания и навыки явились для Игоря Александровича путеводным маяком в непростую профессию дорожника, привели на ответственную стезю управленца – не из числа тех, в кого летят стрелы критики в отрасли или средствах массовой информации, а из тех, кем заслуженно гордятся коллеги, близкие и земляки.

В 2007 году Игорь Анциферов стал лауреатом отраслевой премии имени А.Н. Косыгина, а через год был удостоен нагрудного знака «Почетный дорожник России». Еще годом позже Игорь Александрович становится лауреатом национальной общественной премии российской транспортной отрасли «Золотая колесница». И это не считая почетных грамот и благодарностей от первых лиц края.

За каждой из этих наград – работа с масштабной самоотдачей. В 1991 году Игорь Анциферов возглавил ГУДП «Ирбейское ДРСУ» – структурное подразделение еще существовавшего в то время государственного предприятия «Красноярскавтодор», в чьем ведении находилась автодорожная сеть региона. За 12 лет эффективного управления в ДРСУ произошло немало положительных перемен. Однако в начале 2000 годов дорожная отрасль Красноярья почувствовала на себе сложные последствия

постперестроечных экономических реформ. Головное предприятие «Красноярскавтодор» не выдержало таких испытаний. И в 2003 году эстафету приняла новая организация – ГП «КрайДЭО». Туда на работу перешел и костяк коллектива специалистов прежнего предприятия. В апреле того же года в качестве заместителя генерального директора в трудовую семью ГП «КрайДЭО» влился и Анциферов.

Так случилось, что именно на его плечи фактически с первых месяцев работы на новом посту легла ответственность руководства организацией. И уже через полгода Игорь Александрович берет за штурвал управления – в должности гендиректора. С тех пор он бессменный руководитель дорожно-эксплуатационного предприятия, ставшего сегодня одним из крупнейших в стране, обслуживающего более половины автодорог Красноярья – общей

тов. Если в начале своей истории ГП «КрайДЭО» выполняло работ менее чем на 500 миллионов рублей в год, то теперь эта цифра выросла до 2 миллиардов. Благодаря поддержке краевых властей предприятию удалось не только благополучно перевести к себе на баланс более тысячи единиц строительной и прочей специальной техники, другое имущество «Красноярскавтодора», но и провести крупное техническое перевооружение, значительно обновив парк машин и механизмов.

Сегодня ГП «Дорожно-эксплуатационная организация» работает с высоким уровнем рентабельности. Ежегодная прибыль исчисляется десятками миллионов рублей. Все это позитивно отражается не только на качестве выполняемых предприятием дорожно-эксплуатационных и ремонтных работ, но и на социальном благополучии трудового коллектива. Оборотов средств хватает, чтобы без займов у государства успешно развивать предприятие, ежегодно повышать заработную плату сотрудникам, помогать им беспроцентными ссудами на личные нужды, обеспечивать труженников современными и комфортными условиями труда и отдыха.

В последнем мне легко удалось убедиться лично. Офисное здание ГП «КрайДЭО» в краевом центре, в стенах которого и проходила наша с Игорем Александровичем беседа, как выяснилось, было подвинуто основателю капи-

Наталья Ивановна МАСЛОВСКАЯ, начальник отдела управления персоналом:

– Игоря Александровича знаю почти два десятилетия, начиная с периода совместной работы в ГУДП «Ирбейское ДРСУ». Помню, уже в те годы он был оптимистичным человеком и очень энергичным, трудолюбивым. Сейчас опыт ответственной работы сделал его солиднее, в чем-то внешне мужественнее и несколько строже.

Однако при этом он остался чутким, внимательным, отзывчивым. Не только заботится об успехах предприятия, хотя в нынешних непростых экономических условиях это нелегко, но и не забывает о социальном благополучии коллектива. Это выражается не только в систематическом повышении заработной платы, улучшении условий труда, но и в организации корпоративных праздников, тесно объединяющих коллектив. С таким начальником нельзя лениться, зато работать с ним очень комфортно.

протяженностью свыше 10 тысяч километров. Начиная с 2006 года в течение пяти лет подряд ГП «КрайДЭО» по решению Экспертного совета Российской ассоциации подрядных организаций в дорожном хозяйстве «АСПОР» и Исполкома ЦК Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта признается лучшей подрядной организацией в отраслевом конкурсе «Дороги России».

Из года в год объемы заказов предприятию на ремонты, обслуживание и содержание дорог прирастают примерно на 30 процен-

тальному ремонту. Приведены в порядок с современной эстетической отделкой не только кабинеты, хозяйственные помещения и коридоры на всех этажах, включая цокольный и чердачный, но и облагорожена прилегающая к зданию территория. Со стороны центрального входа разбит уютный скверик с деревьями и скамейками.

В здании появился просторный и уютный атлетический спортзал, оснащению и высокотехнологичному оборудованию которого может позавидовать,



←
пожалуй, даже какой-нибудь из модных фитнес-центров города. Сотрудники в определенные часы после работы могут бесплатно укреплять свое здоровье на современных тренажерах. Кроме того, желающим предприятие оплачивает абонементы в плавательные бассейны.

Примечательно, что аналогичное отношение со стороны руководства ГП «КрайДЭО» – и к трудовым коллективам структурных подразделений предприятий, расположенных в районах края. Для сотрудников и ветеранов предприятия построены комфортабельные домики для ежегодного отдыха на оздоровительной базе у побережья озера Шира в Хакасии. Большое внимание уделяется переподготовке и повышению квалификации кадров.

Внимательность к людям – особая личная черта Игоря Анциферова. Его коллеги открыли лю-

Алексеевиче Старовойтове, при котором произошло становление краевой дорожной отрасли. И помнит не только словами – у крыльца здания ГП «КрайДЭО» установлен бюст Старовойтова, а на стене фасада появилась памятная табличка.

– Петр Алексеевич – первый из моих учителей, кому я бесконечно благодарен, – улыбувшись, поделился воспоминаниями собеседник. – В моей судьбе он сыграл очень важную роль, поскольку привел меня в профессию, помог в ней освоиться. Вообще это был удивительный человек, способный находить общий язык с абсолютно разными людьми, на равных общаться как с простыми тружениками села, так и с руководителями районов края и даже с федеральными министрами.

Своим жизненным примером Игорь Александрович подтверждает верность лучшим профессиональным традициям. Теперь уже



в довольно короткие сроки получить объемные, глубокие знания, а потому современным управленцам порой не требуется проходить большой жизненный путь, прежде чем возглавить тот или иной бизнес, – отметил Игорь Анциферов. – Думаю, это неплохо. Однако универсальный совет начинающим руководителям у меня есть – это всегда быть честным. В своей судьбе я услышал такое наставление во время службы на флоте от капитана 2-го ранга и стараюсь ему следовать. Есть и еще один важный для меня постулат – никогда не подводить друзей.

Правда, свою профессиональную команду Игорь Александрович подбирает не по принципу личной преданности, а на основе базового критерия – квалификации. Поэтому даже в сложной ситуации, в которой объективно находится сегодня дорожная отрасль страны, возглавляемое Анциферовым предприятие неуклонно совершенствует свою работу и с каждым годом добивается все лучших результатов.

– Признаюсь, дается это непросто, – подчеркнул Игорь Александрович. – Ведь не секрет, что государственное участие в финансировании дорожной отрасли оставляет желать лучшего. Происходит хроническое отставание в сроках и объемах строительства, ремонта дорожной сети. В отличие от зарубежья, где я, к слову, бывал и видел, на-

сколько внимательно там относятся к дорогам, у нас дорожная отрасль долгие годы, особенно в постперестроечный период, финансировалась по остаточному принципу. Это огорчает, тем более что у нашей страны есть великолепный потенциал и в средствах, и в технологиях.

На своем рабочем месте Игорь Анциферов старается делом перебороть инертность государственной системы. Потому большую часть проводит вне дома, в отрыве от родных. Хотя по душе семьянин. Обожает своих близких. Заботливый муж и добрый отец. Отдыхает не часто, но делает это тоже качественно – творчески. Может на баяне сыграть, любит лошадей – умелый наездник. Но и современными видами транспорта управляет уверенно – от мотоцикла до снегохода. Один из любимых видов отдыха – горные лыжи.

– Лежание на диване – не мое. Отдыхать тоже нужно с пользой, – поделился убеждением Игорь Александрович. – Но даже в отпуске уже через неделю начинаю скучать по работе и по привычке планирую каждый день по минутам. Вообще считаю себя счастливым человеком – просто потому, что у меня есть любимый дом и дорогая крепкая семья, с которой душа становится богаче, и есть интересная работа – большое дело на всю жизнь.

Василий КАСАТКИН.

Гашим Ахмедович МУТАЕВ, заместитель генерального директора по правовым вопросам и имущественным отношениям:

– Вопреки общему представлению о том, что, мол, подчиненный всегда и во всем солидарен со своим шефом, скажу честно: бывает, мы с Игорем Александровичем спорим по производственным вопросам. И, надо признать, побеждает в этих спорах не начальственное положение, а истина. Такой порядок у Игоря Александровича во всем.

Мы вместе работаем уже более 15 лет, и я испытываю гордость за своего руководителя. Он строг и требователен, когда это необходимо, но по-настоящему эффективен. И Ирбейское ДРСУ оставил после себя в современном, ухоженном виде, и практически менее чем за семь лет поднял новое предприятие – ГП «КрайДЭО».

Даже в трудные финансовые времена он не только не сокращал людей, а боролся за каждого опытного и дисциплинированного сотрудника. Так же бережно он относится к коллегам и сегодня. Причем не только к тем, кто при должностях, но и к ветеранам предприятия. Это говорит о том, что, будучи внешне строгим руководителем, в душе Игорь Александрович по-настоящему добрый и внимательный человек.

бопытную деталь: несмотря на строгий и требовательный стиль управления, любовь к порядку, Игорь Александрович еще никогда и никого не выгнал с работы. Он до сих пор часто вспоминает и очень трепетно отзываясь о своем наставнике в профессии – Почетном дорожнике России Петре

его собственные навыки основываются на большом управленческом опыте. Хотя он сегодня с пониманием относится к молодости в руководящих должностях.

– Время меняется – сейчас на вооружении специалистов новые образовательные, информационные технологии, способствующие

Дорожные фонды

Долгожданный законопроект

До конца марта 2011 года депутаты Государственной Думы планируют принять правительственный законопроект о создании системы дорожных фондов.

Законопроект может ввести в Бюджетный кодекс положения, предлагающие создание дорожных фондов на принципах, аналогичных нормам, устанавливающим общие требования к формированию Инвестиционного фонда РФ. Бюджетный кодекс дополняется новой статьей, которая будет определять правовые основания создания дорожных фондов.

В статье предлагается закрепить понятие дорожного фонда

как части средств бюджета, подлежащей использованию в целях финансового обеспечения дорожной деятельности, под которой понимается деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

В составе федерального бюджета предлагается формировать Федеральный дорожный фонд. Объем бюджетных ассигнований Феде-

рального дорожного фонда предлагается определять при составлении проекта федерального бюджета.

Предлагается формировать Федеральный дорожный фонд в составе федерального бюджета из двух частей: базового объема бюджетных ассигнований – 254,1 миллиарда рублей, и прогнозируемого объема, включающего доходы от повышения акцизов на нефтепродукты и другие доходы от использования инфраструктуры автомобильных дорог федерального значения. Предлагается закрепить в Бюджетном кодексе РФ с 1 января 2014 года нормативы распределения доходов в федераль-

ный бюджет по нормативу 28%, а в бюджеты субъектов РФ – 72%.

Также законопроект предусматривает создание дорожных фондов российских регионов. Решение о создании дорожного фонда субъекта РФ принимается региональным законом. Объем бюджетных ассигнований такого дорожного фонда утверждается законом о бюджете региона.

Будут внесены изменения в Закон об автомобильных дорогах, которые создают правовые основы возмещения вреда, наносимого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами с разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн. Закон вступит в силу с 2012 года.

Нашу профессию заменить невозможно

14 февраля свой юбилей отметил знатный дорожник Партизанского района Владимир Николаевич Хабаров, генеральный директор ЗАО «ДПМК Партизанская». Замечательный руководитель, муж, отец и дедушка. О нем мы и решили рассказать нашим читателям.



Родился Владимир Николаевич в Партизанском районе, в селе Иннокентьевка, там же окончил десять классов. Затем обучался в строительном техникуме, после которого отправился служить в ряды тогда еще Советской Армии. Проходить службу молодому солдату доверили в пограничных войсках на Дальнем Востоке. За годы службы он приобрел такие важные качества, как чувство долга, ответственность и дисциплинированность.

После службы в армии, имея на руках полученное сразу после техникума направление на Красноярский экскаваторный завод, Владимир стал полноправным членом коллектива этого предприятия, на котором проработал четыре года. Но родные края никогда не забывал. Партизанский район привлекал его не только тем, что здесь

живут его родственники, друзья, одноклассники, но и уникальной природой. Поэтому в 1985 году и принял решение вернуться на родную землю.

Здесь и начался трудовой путь в дорожной отрасли, который насчитывает уже 24 года. Но сначала Владимир устраивается на работу в «ПМК-31» прорабом. Молодой грамотный специалист сразу завоевал уважение в коллективе. А в 1987 году Владимира приглашают поработать в дорожном участке, входившем в состав Рыбинской ДПМК.

Никогда не боявшийся трудностей, не избегавший сложной работы, он соглашается и с этого момента начинает по праву считаться не просто дорожником, а дорожным строителем. Проработав всего год, Владимир показал, что значит пол-

ностью отдаваться работе. Его трудовой день начинался в шесть часов утра, а заканчивался в полночь. Вскоре его назначают начальником участка. А ведь это не просто должность, это и бессонные ночи, и необходимость принимать сложные решения, и поиск пути из различных сложных ситуаций, и, конечно же, ответственность.

В 1992 году дорожный участок выходит из состава Рыбинской ДПМК и становится самостоятельным предприятием ЗАО «ДПМК Партизанская». Заботу о руководителе только прибавляется, ведь о себе дает знать сложное для нашей страны время. Приходится искать источники финансирования, пути приобретения новой техники, проведения взаимозачетов и расчетов. Много пришлось сделать Владимиру Николаевичу для того, чтобы предприятие не развалилось и не исчезло, как многие в то время, чтобы ценные кадры, высококвалифицированные специалисты не разбежались. Благодаря огромным усилиям удалось создать не просто стабильный коллектив, а команду единомышленников.

В период работы Владимира Николаевича были построены и отремонтированы многие автомобильные дороги в Партизанском районе, которые насчитывают в общей сложности не менее 200 километров. А ведь ежедневно проводится трудоемкая работа по их содержанию. Среди основных объектов – автодороги, ведущие к населенным пунктам Богуславка, Стойба, Иннокентьевка, Вершино-Рыбное, Солонечно-Талое, Ново-Покровка.

Была построена автодорога Малый Имбеж – Покосное, которая соединила Партизанский и Манский районы. Благодаря ей налажилось транспортное сообщение, появилась возможность значительно сократить расстояние и

время в пути при поездках на юг Красноярского края из восточных регионов. Также построена автодорога Партизанское – Мина, при ее возведении приходилось преодолевать огромные трудности: сложный скальный рельеф, обилие ручьев, близость Маны, удаленность от населенных пунктов, пришлось построить 18 малых мостов.

Сегодня Владимир Николаевич, как и прежде, не теряет оптимизма. «Конечно, – говорит он, – все мы желаем, чтобы наши автодороги становились все лучше и лучше».

Надежный тыл для Владимира Николаевича – дом, где его всегда ждут жена, две дочери, внук. Верная подруга, жена Ольга Васильевна, всегда поддерживала своего супруга во всех его делах, была и остается хранительницей домашнего очага, и вот уже почти 15 лет является коллегой мужа, работая главным бухгалтером в ДПМК. Старшая дочь Анна пошла по стопам отца, окончила Сибирский федеральный университет по специальности бухгалтер-экономист и работает в КГБУ «КрУДор», но сейчас в декретном отпуске. Младшая дочь – учится в Красноярском педагогическом университете. Ну а на внука Даньку дедушка возлагает большие надежды и мечтает, чтобы он тоже стал дорожником.

По словам Владимира Николаевича, человек, работающий в дорожной отрасли, всегда ощущает себя нужным, сменить эту профессию невозможно, она увлекательна и интересна. И это не пустые слова, Владимир Николаевич – Почетный дорожник России, имеет благодарности от губернатора Красноярского края, Министерства транспорта РФ, КГБУ «КрУДор» – за добросовестный труд и высокий профессионализм, высокий уровень организации работы.

Сергей АНДРИЕНКО.

Конкурсные торги

Работа по плану

Безопасность движения на автомобильных дорогах в первую очередь обеспечивается их качественным текущим содержанием, которое включает в себя целый комплекс мероприятий. Все они четко прописаны в государственных контрактах, поэтому от своевременного заключения контрактов напрямую зависит оперативная работа дорожных служб на местах.

В 2011 году количество государственных контрактов по содержанию региональных и межмуниципальных автодорог уменьшилось по сравнению с прошлым годом с 24 до 11. Такое сокращение, по словам начальника отдела эксплуатации автодорог и безопасности движения КГБУ «КрУДор» Андрея Вячеславовича Журавлева, принесет только положительные результаты.

– Взвесив все за и против, в этом году мы решили не разде-

лять мероприятия по содержанию зимних автодорог на территории края. Кроме дорог общего пользования и межпоселенческих, в госконтракт добавлены мероприятия по содержанию автозимников и транзитной улично-дорожной сети населенных пунктов, которые ранее торговались отдельными лотами. Такое формирование лотов позволяет одной подрядной организации, выигравшей аукцион, выполнять весь комплекс работ по содержанию внутри опре-

деленной территории, обеспечивая единство транспортной доступности для всех категорий населения, – отметил Андрей Вячеславович Журавлев.

Также отличительной особенностью торгов в этом году стало формирование лотов на содержание краевых трасс по зональному принципу – север, юг, запад, восток, центр. Такое территориальное распределение зон ответственности обеспечит более равномерное использование эксплуатационной техники в пределах зон обслуживания, повысит эффективность использования дорожно-эксплуатационных баз и участков, даст предпосылки к созданию единой зональной службы логистики и снабжению базами строительными материалами, возрастет инновационный потенциал отрасли. В случае возникновения чрезвычайной ситуации сократится время реагирования для оперативной ликвида-

ции последствия.

По словам Андрея Вячеславовича, все необходимые конкурсные торги на 2011 год проведены в срок. По их итогам заключены государственные контракты на весь комплекс мероприятий по содержанию краевых трасс в этом году. В соответствии с условиями контракта все работы по содержанию краевых магистралей проавансированы в полном объеме.

– Такая своевременная, планомерная работа позволяет нам, как заказчику, контролировать соответствующим образом подрядные организации, а им, в свою очередь, имея на руках госконтракты, чувствовать ответственность за вверенные им дороги. Анализируя приемку выполненных работ по объектам содержания за январь, стоит отметить, что дорожники выполнили работы в срок и в полном объеме, – подчеркнул Журавлев.

День защитника Отечества

День защитника Отечества возник 23 февраля 1918 года как день рождения Красной Армии в ознаменование победы над германскими завоевателями под Нарвой и Псковом.

С 1922 года 23 февраля приобрело характер большого всенародного праздника, как день рождения Красной Армии. С 1946 года праздник стал называться День Советской Армии и Военно-Морского флота.

В 1995 году Государственная Дума России приняла Федеральный закон «О днях воинской славы России», в котором этот день назван Днем защитника Отечества.

23 февраля – день воинской славы России, которую российские войска обрели на полях сражений. Изначально в этом дне заложен огромный смысл – любить, чтить и защищать свою Отчизну, а в случае необходимости уметь достойно ее отстаивать.



Приказ: найти и обезвредить

Ведущий инженер отдела ремонта автодорог КГБУ «КрУДор» Александр Батырбекович Гаев во время службы в рядах Советской Армии принимал участие в поимке вооруженного преступника, был ранен, а впоследствии награжден нагрудным знаком МВД «За отличие в службе».



В мае 1982 года вчерашний студент Красноярского автотранспортного техникума Александр Гаев был призван на военную службу в знаменитую московскую дивизию имени Ф. Э. Дзержинского.

– Во все времена солдаты для этой элитной дивизии отбирались по очень жестким критериям, – вспоминает Александр Батырбекович. – Сюда брали только рослых, здоровых, физически крепких, психически и морально устойчивых парней. Служил в строительном взводе в подмосковном городе Реутово. Кроме того, в наши задачи входила охрана правопорядка во время массовых мероприятий, проходивших в столице.

Тогда Александр Гаев и не задумывался о том, что и в мирное время армейская служба может быть связана с риском для жизни. До той поры, пока спустя полгода его не перевели служить в поселок Тавда Свердловской области, где он вместе с другими служащими внутренних войск осуществлял охрану заключенных.

– Нашу воинскую часть окружа-

ли многочисленные колонии, среди которых были зоны строгого и особого режима, – рассказывает Александр Батырбекович. – Иногда моим сослуживцам приходилось конвоировать «смертников» – людей, приговоренных к расстрелу. Однажды ночью нас подняли по тревоге, передали информацию: из-под стражи сбежал опасный преступник-рецидивист. Убив охранника, осужденный завладел его табельным пистолетом Макарова и скрылся в тайге.

Я в то время уже был сержантом, у меня в подчинении находились два человека – связист и проводник служебной собаки. В таежной чаще настигли беглеца, и преступник, которому уже нечего было терять, открыл огонь. Мой товарищ был убит, а я получил ранение. Преступник вскоре был обезврежен. А мне пришлось перенести серьезную операцию и около трех месяцев провести на больничной койке.

После увольнения в запас Александр Гаев женился, воспитывает двоих детей. Заочно окончил Красноярский инженерно-строительный институт, работает по специальности. Часто вспоминает армейскую службу. Правда, своими воспоминаниями делится не со всеми. Самый родной человек Александра, его мама Лидия Александровна, так до сих пор и не знает, в какую опасную переделку попал ее сын во время прохождения армейской службы. Когда после «дембеля» Александр Батырбекович вернулся домой, мать, естественно, поинтересовалась: «Что это за награда?». Но вчерашний солдат предпочел отделаться общей фразой: «Да так, просто за успехи в службе».

Андрей АФАНАСЬЕВ.

Школа жизни

Заместитель начальника Красноярского МРО Александр Михайлович Андрияшин проходил военную службу в Восточной Германии.

В армию Александр был призван в 1972 году, после окончания средней школы. Окончив учебное подразделение младшего командного состава в Свердловской области для дальнейшего прохождения службы был направлен в группу Советских войск в Германии. Служил в артиллерии, был минометчиком.

В советские времена служить на территории иностранного государства считалось престижным. В те годы выезд за границу для советских граждан был весьма ограниченным, и даже отдых по турпутевке в дружественной СССР стране для многих оставался недостижимой мечтой. А тут – полтора года в Германии, пусть и во время несения нелегкой солдатской службы, в стране, на территории которой находилась знаменитая Берлинская стена, разделявшая мир на два враждебных лагеря – капиталистический и социалистический.

– Служить было очень интересно, – вспоминает Александр Михайлович. – Несмотря на то, что мне и моим сослуживцам большую часть времени, естественно, приходилось проводить в части (кстати, находилась она возле Потсдама), для нас устраивались ознакомительные экскурсии с осмотром местных достопримечательностей и познавательными рассказами гидов об истории и культуре этой европейской державы.

Вообще, об армейской службе у Александра Михайловича остались хорошие воспоминания. Например, по его словам, в их части отсутствовало такое негативное



понятие, как «дедовщина». Старшие товарищи, так же, как отцы командиры, отдавали им лишь самое лучшее – щедро делились своими знаниями, умениями, опытом.

– Как ни банально звучит, но армия воспитала во мне качества, необходимые каждому мужчине: научила дисциплине, ответственности, трудолюбию, чувству товарищества, – говорит он. – Я с удовольствием вспоминаю армейские годы.

Уволившись в запас в 1974 году в звании старшего сержанта, Александр Михайлович Андрияшин окончил автодорожный факультет Красноярского политехнического института, много лет трудится в дорожной отрасли. Женат, воспитал двоих детей – дочь и сына, старается как можно больше внимания уделять любимым внукам.

Антон ТОПОЛЕВ.

Гарант качества

В конце прошлого года КГБУ «Управление дорог по Красноярскому краю» получило сертификат соответствия системы менеджмента качества международному стандарту ISO 9001:2008.

ISO 9000 – серия международных стандартов по организации Систем Менеджмента Качества, которая впервые была разработана в 1987 году и создавалась для того, чтобы соискателям той или иной услуги было легче ориентироваться во всем многообразии компаний, способных удовлетворить их потребности.

Стандарты ISO 9000 представляют собой общие требования к тому, как должна быть построена система управления на предприятии или в организации, гарантирующая качество выпускаемой продукции или оказываемых услуг. В качестве национальных стандартов они приняты более чем в 140 странах мира, где имеют статус обязательной к применению.

– Готовясь к получению сертификата и работая с независимыми экспертами (кстати, на это мы потратили целый год), нам пришлось столкнуться с определенными трудностями, – рассказывает главный инженер КГБУ «КрУДор» Вячеслав Владимирович Цышук. – Дело в том, что оценить работу предприятий, выпускающих конкретную продукцию, гораздо проще, чем деятельность государственной организации, занимающейся предоставлением услуг. Мы не занимаемся строительством автодорог, мостовых сооружений и т.д. КрУДор выполняет функции заказчика дорожных работ, и результаты нашей деятельности – это управленческие решения, направленные на то, чтобы правильно выбрать под-

рядчиков, грамотно заключить с ними контракты и контролировать ход их исполнения и затем принять на баланс объекты, которыми занимались подрядчики.

Прежде чем получить сертификат, мы коренным образом переработали всю структуру управления, внутреннюю локальную нормативную базу. Основным в этой работе являлось создание, документированное описание и строгое следование стройной системе взаимодействия всех наших подразделений и отдельных исполнителей. Сюда входило как пошаговое описание своей деятельности и взаимодействия структурных подразделений в стандартах организации (СТО), так и конкретных должностных инструкций всех без исключения работников организации.

Несмотря на то, что количественный результат деятельности госучреждения измерить достаточно сложно и бизнес-процессы здесь существенно отличаются от процессов на производстве, они также нуждаются в четкой организации, главная цель которой – качественное выполнение функции государственного заказчика. Это значит, что каждый работник учреждения должен чувствовать себя частью отлаженного механизма и осознавать смысл своей деятельности.

Например, процесс строительства автодороги начинается с принятия решения о строительстве, которое направляется в Управление дорог, где уже существу-

ет четкая схема ответной реакции на поступивший документ. Специалисты, ответственные за подготовку проектной документации, тут же приступают к работе, зная, что изначально необходимо составить титульный список с внешними характеристиками объекта и требованиями, затем эти данные следует передать в отдел размещения государственного заказа. Работники этой структуры также в курсе того, что и в какой последовательности нужно делать: размещать госзаказ или, если заявка не соответствует каким-либо требованиям, отправить ее обратно на доработку. Затем, после прохождения конкурса, вся документация поступает в производственные отделы, где заключается контракт с подрядной организацией, и так далее. Таким образом, главным здесь является четкое представление всех подразделений и сотрудников учреждения о том, когда должен произойти их «выход на сцену» и что станет результатом их работы. Только в этом случае итог деятельности всего учреждения будет адекватным и высококачественным.

Для того чтобы в комплексе взаимосвязанных бизнес-процессов не было разночтений, в КрУДоре усовершенствована организационная структура, исключая двойное соподчинение, и проработаны горизонтальные связи между отделами.

– Надо отметить, что получение сертификата как документа мы не считали своей первоочередной задачей. Основной нашей целью было именно упорядочивание выдачи управленческих решений внутри своей организации и получение оценки своей работы компетентными независимыми экспертами, – говорит Вячеслав Владимирович. – И деятельность КрУДора была высоко оценена компанией из Санкт-Петербурга, занимающейся стандартизацией и выдачей международных сертификатов систем менеджмента качества.

Разумеется, получение КрУДором этого документа имеет ряд своих неоспоримых преимуществ. Во-первых, наличие сертификата соответствия международному стандарту ISO 9001:2008 гарантирует потребителю продукции или услуги, что он заключает договор со стабильно работающей организацией, располагающей соответствующей материально-технической базой, высококвалифицированными специалистами, грамотной и современной системой управления бизнес-процессами. Во-вторых, организации, прошедшие сертификацию, пользуются большим доверием со стороны инвесторских компаний, что позволяет добиваться инвестиционной поддержки на развитие мощностей и производственных процессов. В-третьих, увеличивается доверие и со стороны юридических лиц, защищающих интересы учреждения при возникновении каких-либо претензий со стороны потребителей. Кроме того, получение этого документа способствует формированию общественного мнения о прочном и стабильном положении организации в современных рыночных условиях, создавая ее положительный имидж.

Сертификат не выдается раз и навсегда. Ежегодно орган, выдавший документ, будет проводить инспекционный контроль, а раз в три года КГБУ «КрУДор» будет проходить ресертификацию – подтверждение ранее полученного сертификата. Также руководством КрУДора запланировано создание группы внутренних аудиторов из числа работников Управления, которые будут инспектировать работу персонала.

Совершенствование системы управления обеспечивает максимальную вовлеченность сотрудников КрУДора в единый процесс качественной, плодотворной работы, что является важнейшей составляющей любого предприятия, успешно действующего в условиях современного рынка.

Семинар для дорожников

16 февраля в конференц-зале КГБУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» в рамках VIII Красноярского экономического форума состоялся расширенный семинар для служб региональных и муниципальных заказчиков, а также подрядных строительных организаций дорожной отрасли края и Красноярска на тему «Применение модификатора «Унирем» для асфальтобетонных смесей». В семинаре также приняли участие министр транспорта Красноярского края Захар Леонидович Титов, заместитель министра Сергей Васильевич Еремин.

Представители фирмы ООО «Уником» презентовали модификатор «Унирем» присутствующим специалистам, подробно рассказав о его свойствах, преимуществах и опыте применения при строительстве и ремонте автодорог.

– Универсальный модификатор асфальтобетонов «Унирем» представляет собой сыпучий композиционный материал, получаемый методом высокотемпературного измельчения из отработанных автопокрышек отечественного производства. Дорожные по-

крытия, в которые добавляется модификатор, относятся к материалам повышенной долговечности и характеризуются повышенной водостойкостью, повышенной устойчивостью к трещинообразованию и колееобразованию, высокой стойкостью к циклическим деформациям при положительных и отрицательных температурах.

– Эта добавка позволяет увеличить срок службы асфальта на 20-30% и сократить расходы по ремонту и обслуживанию дорог на 40%, – подчеркнул в своем докладе Михаил Ильич Лернер, председатель совета директоров фирмы-производителя.

Ознакомившись с презентацией, собравшиеся детально обсудили возможности применения нового материала при ремонте автодорог на территории края.

По мнению главного инжене-

ра КГБУ «КрУДор» Вячеслава Владимировича Цышука, подобный материал не уникален, и сейчас известно несколько подобных добавок. Заявленные характеристики интересны, но нужны серьезные испытания.

– Сейчас опыт применения этой технологии небольшой, и, к сожалению, он сконцентрирован в южных регионах России, где климат намного мягче нашего. Нас больше интересует, как поведет себя этот материал при -45 градусах. Также нам интересно пообщаться с дорожниками, которые уже эксплуатируют дорогу с таким покрытием, – отметил В.В. Цышук.

По итогам семинара было принято решение более подробно ознакомиться с этой технологией, проанализировав опыт ее применения на практике, и применить ее на нескольких пробных участках.

Пресс-служба КГБУ «КрУДор».

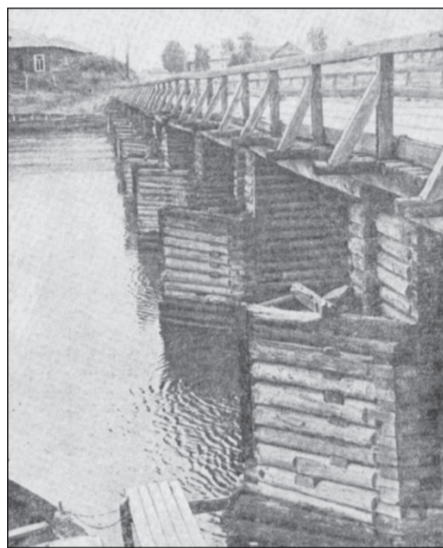
Русские деревянные мосты

(Окончание. Начало в № 1)

Наиболее ответственным и сложным инженерно-техническим сооружением среди мостов являются мосты-плотины, которые функционально связаны с целой системой гидротехнических сооружений. В конце XVII в. началось строительство водных путей, имевших государственное значение, таких, как Вышне-Волоцкая, Тихвинская, Мариинская системы. Все гидротехнические сооружения этих систем были деревянными.

Широкое строительство шоссейных, а затем и железных дорог в XIX в. обусловило подъем мостостроения. Появилось большое разнообразие конструктивных систем пролетных строений: подкосные, арочные, фермы. С введением новых строительных материалов (чугуна, бетона, стали) происходит постепенное вытеснение деревянных мостов.

Современное деревянное мостостроение. На севере России деревянное мостостроение получило наиболее яркое и многогранное развитие. Устойчивость северного быта способствовала передаче из поколения в поколение строи-



Самый длинный из сохранившихся деревянных мостов (150 м) в с. Шуерецком Карелии

тельных навыков народных зодчих, поэтому здесь сохранились образцы деревянных мостов различных типов.

Наиболее распространенным типом моста для небольших рек являются однопролетные балочные мосты. Для увеличения пролета между опорами используют консольно-балочную конструкцию – последовательно выступающие бревна береговых устоев.

На более широких реках устраиваются многопролетные мосты, это достигается введением промежуточных опор: свайных, ряжевых. При скальном или или-

стом грунте устраивают ряжевые опоры, имеющие различную форму срубов: трех-, четырех-, пятигранную и более сложную.

На реках с ледоходом устраивают ряжи пятигранной формы. К прямоугольному срубам быка прирубается треугольный придаток, выполняющий роль ледореза. Деревянные мосты с такой формой срубов имеют самое широкое распространение и могут достигать значительных размеров.

Представление о деревянном мостостроении было бы неполным, если не отметить некоторые сохранившиеся типы чисто инженерных мостов, среди которых широкое применение имеют балочные мосты со свайными опорами различных сочетаний с рамными и подкосными системами. Многопролетный балочный мост на реке Тартас в Новосибирской области (50-е годы XX в.) имеет двух- и четырехрядную систему свайных опор. В поперечном направлении стойки рамы опор имеют диагональные схватки, и конструкция опор крепится при помощи стальных болтов и штырей. На опоры уложены прогоны, в свою очередь на них – настил проезжей части. Длина моста 66 м. Перед средними опорами устроены ледорезы длиной 11 м.

Важным компонентом моста со свайными и рамными опорами являются деревянные ледорезы. Чтобы оградить опоры и пролетные строения от сотрясений при ударе льдин, ледорезы не связывают с опорами моста. Узкие опоры защищаются плоскими ледорезами, имеющими один или два ряда свай. При широких опорах применяют шатровые ледорезы, состоящие из нескольких рядов свай. Лыдины, подходящие к ледорезу, под влиянием сил инерции и давления воды поднимаются по-

нему и разламываются под действием собственного веса.

Другой разновидностью являются мосты с подкосной системой. В Плесецком районе Архангельской области имеется деревянный путепровод (мост, предназначенный для пропуска одной дороги над другой), построенный в 1939 г. Трехпролетный мост имеет рамные опоры на лежневом основании. Две средние опоры завершаются комбинированной подкосной системой, что дало возможность сделать средний пролет. Конструкция путепровода типична для мостовых сооружений XIX – начала XX в. и уже практически не встречается.

Деревянные инженерные мосты были предшественниками сооружений из стали и бетона и в свое время сыграли определенную историческую роль. Казалось, что с развитием профессионального инженерного мостостроения, с введением различных новых конструктивных систем – подкосных, арочных, висячих – они должны были заменить ряжевые, народные мосты, вытеснить их. Однако этого не произошло.

В наш век технического прогресса повсеместная замена деревянных мостов на современные стальные и бетонные ведет к исчезновению в отдельных местах этого типа сооружений. В то же время на Севере, где лес является основным строительным материалом, продолжают строить деревянные мосты.

Деревянные мостовые сооружения, отражая древнюю культуру русского народа, осуществляют связь времен и поколений; они и сегодня имеют практическое значение и являются ценнейшим вкладом в культурное наследие нашей Родины.

Имеем право

Вниманию предпринимателей

Патент: экономим на налогах

На основании статьи 346.25.1 Налогового кодекса Российской Федерации Законодательным Собранием Красноярского края принят закон, которым введен на территории края специальный налоговый режим – упрощенная система налогообложения индивидуальных предпринимателей на основе патента. Закон вступил в законную силу с 1 января 2009 года.

В отличие от иных специальных режимов, таких, как единый налог на вмененный доход или упрощенная система налогообложения, которые были ориентированы на малый бизнес, «упрощенка» на основе патента предназначена для применения микробизнесом, позволяет оптимизировать налоговую нагрузку индивидуальным предпринимателям с малым штатом работников.

Такие виды предпринимательской деятельности, как автотранспортные услуги, оказание некоторых видов бытовых услуг населению (в том числе ремонт и пошив швейных, меховых и кожаных изделий, головных

уборов и изделий из текстильной галантереи, ремонт, пошив и вязание трикотажных изделий, изготовление и ремонт металлической галантереи, ключей, номерных знаков, указателей улиц и другие), деятельность в области фотографии, техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств, ритуальные услуги, услуги общественного питания, осуществляемые на территории Красноярского края, могут быть переведены на упрощенную систему налогообложения на основе патента. С полным перечнем видов предпринимательской деятельности, возможных к переводу на упрощенную систему налогообложения на основе патента, можно ознакомиться в пункте 2 статьи 346.25.1 Налогового кодекса Российской Федерации.

Преимущества патента

Преимущества этого налогового режима:

– освобождение от обязанности по представлению налоговой отчетности по данному виду предпринимательской деятельности. В силу

пункта 11 статьи 346.25.1 Налогового кодекса РФ налоговая декларация налогоплательщиками «упрощенки» на основе патента в налоговые органы не представляется;

– фиксированная сумма налога, подлежащего уплате в бюджет за налоговый период, его размер не зависит от финансовых результатов деятельности предпринимателя. О расчете стоимости мы поговорим ниже;

– возможность уменьшить стоимость патента на сумму страховых взносов (не более чем на 50% суммы);

– оплата всей суммы налога двумя частями в два срока оплаты;

– возможность в течение года осуществить переход на данную систему налогообложения. Порядок перехода на патент также будет рассмотрен ниже;

– добровольный переход на данную систему налогообложения и возвращение к иному режиму;

– возможность получения патентов одновременно на несколько видов предпринимательской деятельности;

– возможность совмещать упро-

щенную систему налогообложения на основе патента с иными налоговыми режимами;

– при оплате фиксированной стоимости патента отпадает необходимость скрывать свои реальные доходы.

Как получить патент

Документом, удостоверяющим право применения предпринимателем «упрощенки» на основе патента, является выданный ему налоговым органом патент.

Для получения патента предпринимателю необходимо подать заявление в Инспекцию по месту его постановки на учет в налоговом органе не позднее чем за один месяц до начала применения патента.

В заключение нужно отметить, что переход на применение упрощенной системы налогообложения на основе патента является правом налогоплательщика, а не обязанностью.

Поэтому каждый индивидуальный предприниматель самостоятельно решает, применять ли ему описанный режим.

Инспекция ФНС России
по Центральному району
Красноярска.