

Инициатива

Подарок для ветеранов

Проезд для ветеранов Великой Отечественной войны в праздничные дни в Челябинской области будет бесплатным.



Из архива «ММ», Андрей Серебряков

– В праздничные дни 6–10 мая на междугородних маршрутах по территории региона будет организован бесплатный проезд для ветеранов Великой Отечественной войны и сопровождающих их лиц, – сообщает пресс-служба министерства дорожного хозяйства и транспорта.

Такое право будет предоставляться на основании удостоверения ветерана ВОВ при обращении в кассы автовокзала.

– Должное внимание ветеранам Великой Отечественной войны необходимо уделять каждый день. Меньшее, что наше министерство со своей стороны может сделать для них в эти праздничные дни, – обеспечить бесплатным проездом. Также хочется предложить городским перевозчикам, работающим в сфере маршрутного такси, поддержать нашу акцию. Такое событие, как годовщина Великой Победы, не может оставить никого равнодушным, – подчеркнул министр Дмитрий Микулик.

Кроме того, руководителям автовокзалов даны рекомендации предоставлять ветеранам комнаты отдыха для комфортабельного ожидания рейсов.

Напомним, ОАО «РЖД» с 15 марта оформляет бесплатные билеты инвалидам и участникам Великой Отечественной войны – ветеранам и сопровождающие их лица могут совершить неограниченное число поездок с 1 по 10 мая. Аналогичную акцию проводит и Аэрофлот.

Экспертиза

Аглофабрике – быть!

Главгосэкспертиза России закончила рассмотрение проекта строительства новой аглофабрики Магнитогорского металлургического комбината.

Изучив представленные материалы, эксперты пришли к выводу, что результаты инженерных изысканий и проектная документация соответствуют требованиям технических регламентов и иным установленным нормам. По итогам рассмотрения выдано положительное заключение.

В комплекс предстоящих работ входит строительство отделений приёма и подготовки сырья, аглоцеха, системы десульфурации дымовых газов, объектов энергетической, транспортной инфраструктуры, других зданий и сооружений. Проект также предусматривает сооружение внеплощадочных инженерных сетей, обустройство железнодорожных путей и перегонов, нескольких автомобильных дорог и путепровода на пересечении автомобильной и железнодорожной трасс.

В состав агломерационного подразделения горно-обогатительного производства ММК в настоящее время входят три действующие аглофабрики – № 2, № 3 и № 4, суммарная производительность которых в настоящее время составляет 11,3 миллиона тонн агломерата в год. Цель инвестиционного проекта по строительству новой фабрики – обновление основных фондов комбината, вывод из эксплуатации физически и морально устаревшей аглофабрики № 4 и повышение качества производимого агломерата.

Проект предполагает применение современного эффективного газоочистного оборудования и размещение аглофабрики на удаленной от жилой застройки площадке в Орджоникидзевском районе, что позволит минимизировать негативное воздействие производства на окружающую природную среду.

Благодаря новому оборудованию повысится эффективность переработки аглосырья в доменном цехе. Доменный цех комбината будет обеспечен высококачественным агломератом, произведенным с использованием самых современных энергосберегающих и экологически безопасных технологий. Фабрика будет производить охлажденный, стабилизированный по фракционному составу агломерат с содержанием железа 58,1 процента.

В результате реализации проекта суммарный объем выпуска продукции агломерационным производством достигнет 12,6 миллиона тонн агломерата в год.

Не принесли газету «Магнитогорский металл» ВОВРЕМЯ? 39-60-87

Общественный транспорт

Снова вместе

Муниципальные предприятия автобусных и трамвайных перевозок вновь стали единой организацией



Андрей Серебряков

Предложение о реорганизации «Маггортранса» путём присоединения к нему «Маггортранс – Автотранспортные перевозки» на пленарном заседании Магнитогорского городского Собрания озвучил директор предприятия Егор Тимофеев. После обсуждения депутаты согласились с доводами в пользу такой реорганизации.

Несмотря на то, что предприятию удалось на некоторое время выпустить большие автобусы на улицы города, вскоре выяснилось, что они не столь уж и востребованы горожанами: люди отдают предпочтение маленьким. Это стало очевидным после анализа муниципальных автобусных перевозок. По логике, в первое время работу больших автобусов требовалось «раскачать» – то есть, неукоснительно соблюдая графики движения, приучить пассажиров к стабильности. После этого пассажиропоток увеличивается. Однако этого не произошло: загрузка муниципального транспорта оставалась минимальной.



– Ситуация такая: пассажиропоток низкий, кредиторская задолженность увеличивается и исчисляется миллионами рублей, – сообщил **Егор Тимофеев**. – Самостоятельно погасить её предприятие не в со-

стоянии, деятельность, в основном, социальная и сезонная: перевозка пенсионеров в сады и детей в загородные лагеря.

Иного выхода, кроме реорганизации и присоединения к «трамвайщикам», не видится. Предстоит ликвидировать убытки, перераспределить персонал, сохранить автобусы для обеспечения социальных перевозок. Хотя объединяются и разведываются эти два муниципальных перевозчика уже не первый раз.

– Если посмотреть на маршрутную сеть электротранспорта, то она охватывает весь город, – напомнил Егор Тимофеев. – Остаётся неохваченной трамвайным сообщением лишь такая важная транспортная артерия, как проспект Ленина. И поэтому льготников здесь перевозить не имеем возможности. Наша задача, как я уже сказал, обеспечить садовые сезонные перевозки. Сохранить социально значимые маршруты: № 4 «Супряк–Вокзал» и № 59 до Молжива. Причём маршрут № 59 следует пустить по проспекту Ленина. Это сейчас в стадии обсуждения и расчётов.

Один из важнейших моментов реорганизации – судьба трудового коллектива автобусного предприятия. Было обещано, что массовых сокращений не планируется.

– Из 172 человек трудового коллектива 133 работника планируем трудоустроить в Маггортранс, – сообщил Егор Тимофеев. – Это, в первую очередь,

водители, кондукторы, большинство ремонтников. Ещё 39 работникам готовим предложения о работе, не связанной с автотранспортными перевозками. Тем, кого это не устроит, подыщем вакансии в других муниципальных предприятиях и учреждениях. Так или иначе, возможность трудоустроиться предоставим всем.

На пленарном заседании депутаты подняли актуальный вопрос обеспечения транспортными перевозками детей, отдыхающих в загородных лагерях. Суть проблемы в том, что после ряда резонансных дорожно-транспортных происшествий в разных регионах страны, в которых пострадали и погибли несовершеннолетние, Государственная Дума значительно ужесточила требования к загородным перевозкам детей. Теперь для таких перевозок должны использоваться автобусы возрастом не старше десяти лет и отвечающие новым нормам безопасности. Магнитогорский автопарк далеко не новый. Денег на закупку нового транспорта не хватает.

– Очевидно, что речь идёт о безопасности. Но сможет ли город обеспечить доставку детей к месту отдыха и обратно? – задал прямой вопрос председатель МГСД **Александр Морозов**.



Егор Тимофеев признал: проблема остра. На летний период автобусов хватит, но в ноябре самым «молодым» из них как раз исполнится десять лет.

– После этого не сможем пользоваться транспортом для загородных перевозок детей, – констатировал директор Маггортранса. – Новый автобус стоит около 15 миллионов рублей. Предстоит либо закупать новые, либо привлекать других перевозчиков.

Где их взять – вопрос тоже непростой: в областном центре с автобусами схожая проблема. Есть ли у частных перевозчиков необходимый транспорт в таком количестве и лицензии на осуществление перевозок детей? Ответа пока нет. Реорганизация муниципальных транспортных предприятий также не снимает эту проблему.



Комментируя объединение «автобусников» с «трамвайщиками», председатель депутатской комиссии по муниципальной собственности и земельным отношениям **Сергей Король** напомнил, что вопрос эффективности муниципальных пассажирских перевозок не теряет актуальности все последние годы. Известны исходные цифры и расчёты, понятна логика усовершенствовать работу и сократить издержки.

– Главная задача, чтобы предприятие развивалось, а руководители не занимались постоянной реорганизацией, – отметил Сергей Витальевич. – Надеемся, что эта станет последней. И дальше будет результативная работа и движение вперёд.

✍ Михаил Скуридин

Образование

Бразилия стала ближе

Международная научно-практическая конференция «Мир детства и образование» прошла в МГТУ. В ней приняли участие делегации из вузов Бразилии, Польши, Белоруссии и многих городов России.

В течение трёх дней организаторы и участники обсуждали актуальные проблемы дошкольного, общего и дополнительного образования. Коснулись темы профессионально-педагогической подготовки и физического развития подрастающего поколения. Установили видеосвязь с лабораторией развивающего обу-

чения Луганского национального университета имени Т. Шевченко. Обсудили психолого-дидактическую систему развивающего обучения.

В завершение встречи заключены договоры о сотрудничестве. Теперь у магнитогорских студентов есть возможность поехать учиться в Бразилию. Предполагается обмен и преподавателями.

Кстати, делегация из Бразилии была в Магнитке впервые, так что в программу встречи вошли экскурсия по городу, в ОАО «ММК», посещение школы, детских садов. Также иностранцам показали центр отдыха для дошколят



«Горный ручеёк» и горнолыжный комплекс ООО «Абзаково».

✍ Пресс-служба МГТУ имени Г. И. Носова