

ТТК

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



№1
(51)

ЯНВАРЬ-
ФЕВРАЛЬ

2019

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ



**Иван
Шевченко**
генеральный
директор
АО «Пассажи́р-
РучТранс»:

«Важнейшая задача
предприятия –
обеспечение
транспортной
доступности
для граждан.
И с ней мы
справляемся».

Зимник в
Богучанском
районе



ОТРАСЛЕВАЯ конференция
Дорожные **ИННОВАЦИИ**
ПОВОРОТ судьбы

ООО «АТГ» ПРЕДОСТАВЛЯЕТ УСЛУГИ

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ПОЛИГРАФИЧЕСКОЙ ПРОДУКЦИИ:

календари,
плакаты,
буклеты,
корпоративные
праздничные
газеты,
брошюры.



Высокое качество
Оптимальные сроки

Тел. (391) 227-27-27,
e-mail: atg2000@mail.ru

ВИДЕОПРОДУКЦИЯ «ПОД КЛЮЧ»:

рекламный ролик, информационный сюжет, документальный фильм, съемка памятных событий. Поможем предприятиям создать собственный видеоархив. Профессиональная видеосъемка, монтаж, тиражирование.

**ПРОИЗВЕДЕНО
В КРАСНОЯРСКЕ
по технологии
фирмы
"Rom and Хаас"**

**РАЗНОЦВЕТНАЯ
РЕАЛЬНОСТЬ**

krodekor
Акриловые краски
Лаки по дереву
Сухие смеси
Оптовая и розничная продажа

г. Красноярск, ул. Гладкова 22
т. (391) 236-87-60

Поддержка обязательной сертификации

ИЗГОТОВЛЕНИЕ НОМЕРНЫХ ЗНАКОВ

НА
ТРАНСПОРТНЫЕ
СРЕДСТВА
ВЗАМЕН
ПРИШЕДШИХ
В НЕГОДНОСТЬ

ул. Брянская, 23,
каб. 40,
тел. 227-39-28

СОДЕРЖАНИЕ

Сергей Чурилов Источник идей	4
Мила Владимировна Управление дорогой	8
Артем Говоров Сергей Рыба: «Основа успеха – грамотные специалисты»	10
Людмила Шеваникова Надежный партнер	12
Дело всей жизни – безопасность	13
Сергей Ручкин Надежная опора производства	14
Тамара Лавриненко Всегда в дороге	15
Андрей Володин Дорога для нефтяников	16
Ирина Иванова «...Берег левый, берег правый...»	17
Современная система управления дорожным трафиком	18
Олег Смирнов Иван Шевченко: «Нам повезло с пассажирами»	20
Анна Ильина Служба на всю жизнь	22
Антон Вершинин По труду и почет	24
Екатерина Галкина Счастье состояться в профессии	25
Владимир Несяев Поколение мастеров	26
Светлана Иволгина Поворот судьбы	27



ТК

Издается
при информационном
содействии
министерства
транспорта
Красноярского края

Учредитель
и издатель
ООО «Автомобильно-
транспортная газета»

Главный редактор
Э.З. Алборов

Заместитель
главного редактора
Л. Шеваникова

Адрес редакции
и издателя:
660049,
г. Красноярск,
пр. Мира, 30,
а/я 25533.
Тел./факс
(391) 227-27-27,
e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан
в ООО «Полиграф-
Аванта»,
660028, г. Красноярск,
ул. Телевизорная, 1, стр. 26
Объем 24А4.
Тираж – 2300 экз.
Транспортный комплекс
Красноярья
№1 (51)
январь-февраль 2019
Время подписания
в печать:
по графику 18.00
фактически 18.00
Дата выхода 28.02.2019
Цена свободная

Электронная версия
журнала на сайтах:
www.mintrans.krskstate.ru
www.krskstate.ru
www.krudor.ru

Свидетельство
о регистрации средства массовой
информации
ПИ № ТУ24-00589,
выданное 23 августа 2012 года
Управлением Федеральной службы по
надзору в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций
по Красноярскому краю
«Транспортный комплекс
Красноярья» – журнал.

16+

R Рекламный
материал

Использование
материалов
журнала
без письменного
разрешения
запрещено.





Источник идей

Важные вопросы

Организаторами этого события стали министерство транспорта Красноярского края, КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» (КрУДор) и Ассоциация организаций, осуществляющих дорожную деятельность «Дорожники Красноярья». В конференции приняли участие специалисты дорожной отрасли из всех регионов Сибири и из Москвы.

С приветственными словами к производственникам, ученым и преподавателям профильных вузов, колледжей и техникумов, прибывшим на конференцию, обратились министр транспорта Красноярского края Константин Димитров и руководитель управления автомобильных дорог по Красноярскому краю Андрей Журавлев. Они пожелали участникам успешной работы и выразили уверенность в том, что идеи, высказанные и рожденные на конференции, будут взяты на вооружение. Затем началась сама работа. На заседании круглого стола «Опыт регионов в развитии сети автомобильных дорог» модератор – заместитель председателя Ассоциации «Дорожники Красноярья» Александр Марков – предоставил слово заместителю министра транспорта Красноярского края Юрию Васильеву. Юрий Владимирович рассказал о способах и возможностях достижения целевых показателей национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», заострил внима-

23-24 января в Красноярском государственном предприятии «КрайДЭО» прошла научно-практическая конференция «Национальный вектор развития – автомобильные дороги».

ние на так называемых «контрактах жизненного цикла» и на проблемах, возникающих при заключении таких контрактов. Продолжил тему руководитель КрУДора Андрей Журавлев, рассказавший о плюсах и минусах долгосрочных контрактов, о влиянии на колебания цен повышения НДС и предложил вместе искать выходы из ценового тупика. Участники конференции поделились опытом работы в этом направлении в своих регионах. Заместитель руководителя КрУДора Виктор Сабинин не зря назвал свое выступление «Ловушки сметного нормирования». И тактику выхода из них тоже нужно создавать всем дорожникам вместе, с привлечением, конечно, ученых.

Тема второго круглого стола в этот день была посвящена кадровому развитию дорожной отрасли. Надо ли всем бакалаврам, так необходимым на производстве, идти в магистры? И ради чего? Тему падения престижа профессии дорожника поднял председатель Ассоциации «Дорожники Красноярья» Наиль Миныхметов. Он поставил вопрос ребром: почему молодым врачам дают на селе преференции, немаленькие

подъемные, обеспечивают жильем – а дорожники остаются в стороне? Решено с этой проблемой обратиться в правительство Российской Федерации и поставить вопрос региональному правительству. Созданию условий для карьерного роста молодых специалистов на производстве было посвящено выступление директора Емельяновского дорожно-строительного техникума Владимира Калачева. А заместитель директора инженерно-строительного института Сибирского федерального университета, кандидат технических наук Ольга Дубровская немного удивила присутствующих, рассказав о новом Федеральном государственном образовательном стандарте высшего образования 3++. Теперь работодатель является заказчиком образовательной программы, определяет профессиональные компетенции, трудовые функции, оценивает программу и индикаторы освоения профессиональных компетенций. Будет над чем дорожникам поломать голову!

Дороги в цифре

Второй день конференции был посвящен интеллектуальным транс-

портным системам. На заседании круглого стола «Интеллектуальные транспортные системы» заместитель руководителя КруДора Михаил Буйлов рассказал об опасностях перегруза и сохранности дорог, о фото-видеофиксации для безопасности дорожного движения. Начальник отдела оперативной информации КруДора Дмитрий Нехин поделился с собравшимися наработками своего подразделения в сфере цифровой информатизации. Он, в частности, отметил, что информационно-технические ресурсы интеллектуальных транспортных систем достаточно обширное и очень емкое понятие, включающее в себя весь перечень используемого оборудования, программного обеспечения и реализуемых мероприятий в процессе эксплуатации автомобильных дорог различного значения. Для решения задачи повышения безопасности дорожного движения и качественного содержания дорог на современном уровне применена своевременная, достоверная и детальная специализированная метеорологическая информация, основным источником которой служит система дорожного метеорологического обеспечения (СДМО). Она состоит из 13 стационарно установленных автоматических дорожных метеорологических станций, охватывающих 5 автомобильных дорог, проходящих по 10 районам края. Большую роль в управлении процессом содержания работ играет система спутникового контроля (ССК) ГЛОНАСС. На краевых автомобильных дорогах данная система используется для осуществления контроля выполнения работ по содержанию автомобильных дорог, по перевозке пассажиров на паромных переправах. Использование ССК регламенти-

ровано контрактами и стандартами организации. В настоящее время с помощью ССК контролируется работа 1545 единиц различной техники. В этот объем попадает и специализированная дорожная техника, техника для перевозки пассажиров и водная техника, работающая на паромных переправах. ССК совместно с СДМО позволяет оценить не только протяженность дорог, на которых выполняются работы по содержанию, но и качество этих работ.

Бизнес – дорогам

Важно, что на конференцию с докладами, презентациями и раздаточным материалом были приглашены представители бизнеса из разных регионов России. С большим интересом делегаты конференции познакомились с инновационными разработками группы компаний «Бриз» (Красноярск). Инноваторы занимаются запатентованным производством материалов и оборудования для разметки автомобильных дорог, высокими технологиями дорожной безопасности, в том числе мобильными светофорами и с альтернативными источниками энергии, внедрением автоматизированных систем управления дорожным движением: от программного обеспечения до конечного монтажа и настройки всех модулей системы. В группу компаний «Бриз» входит даже единственная за Уралом испытательная лаборатория «Гранд», аккредитованная в Росаккредитации, занимающаяся контролем качества не только разметочных материалов, но и самим качеством работ по устройству дорог.

Руководитель отдела «Дорожное строительство» ООО «Реттенмайер Рус» (Москва) Александр Шишкин



поделится разработками своей организации:

– На основе целлюлозных волокон мы делаем замечательный продукт – «Виатоп» для дорожной отрасли. Основная функция этой добавки – стабилизация битумной вяжущей для щебеночно-мастичного асфальтобетона. Легко и технологично просто «Виатоп» через дозирующее устройство добавляется в асфальтобетон на АБЗ и потом, при транспортировке и укладке смеси, битумное вяжущее распространяется равномерно по всей толщине покрытия. Мы работаем на всей территории Российской Федерации, в Беларуси, Казахстане, Киргизии, Туркменистане – во всех странах СНГ, за исключением Украины. Достаточно большой сегмент рынка принадлежит нам и в Красноярском крае.

Все компании, производящие и укладывающие ЩМА, пользуются продуктами «Виатоп». Красноярский край, как я заметил, более продвинут в использовании инновационных продуктов и технологий, нежели





многие регионы России. Здесь хорошо понимают экономическую целесообразность этого. Потому представители заказчика и подрядных организаций внимательно следят за новинками. Не только нашей фирмы – это хорошо продемонстрировала конференция.

Заместитель руководителя направления «Транспортное строительство» корпорации «ТемпСтрой-Система» (Москва) Андрей Федоров рассказал об эволюции, произошедшей с гидроизоляцией на мостах в последнее время, о самых современных способах увеличения продолжительности срока службы этих сооружений до капитального ремонта.

– Для нашей организации Сибирь и, в частности, Красноярский край очень интересны, – отметил он. – Мои коллеги уже приезжали в Красноярск, общались с руководителями дорожной отрасли. Есть проект двух пешеходных мостов, и мы планируем принять участие в их строительстве. Я познакомился со многими заказчиками и подрядчиками Красноярского края и соседних регионов – думаю, сотрудничество наладится. Тем более что мы бесплатно предоставляем всю проектно-сметную документацию. Конференция, считаю, прошла успешно. Темы обсуждались нужные, живые, актуальные. Важно, что специалисты поделились опытом работы в области безопасности и качества дорог. Эта тема напрямую затрагивает и нас.

Впрочем, представители бизнеса приглашены не зря. В скором времени дорожникам придется отчитываться об использовании новых материалов и технологий. Это – одна из

задач, поставленных перед отраслью министерством транспорта РФ.

До следующей встречи!

Итог конференции подвел руководитель КрУДора Андрей Журавлев:

– Мне кажется, конференция удалась. И на круглых столах, и в кулуарах мы активно поработали, коллектив собрался дружелюбный, было приятно пообщаться. Я услышал здесь очень много интересных вещей, сделал для себя массу записей. Уверен, что пути, которые мы наметили, наши идеи для улучшения состояния и увеличения безопасности дорог будут претворены в жизнь. Надеюсь, что мы встретимся через два года, возможно, и раньше. Когда мы получим результаты по национальным проектам, появятся и новые темы для обсуждений возникающих проблем. Будем вновь совместно находить пути их решения.

Остается добавить, что сейчас идет доработка резолюции научно-практической конференции «Национальный вектор развития – автомобильные дороги», в которую внесут главные предложения, высказанные участниками научного форума для улучшения работы всех дорожных служб Сибирского федерального округа. Доработанный документ после согласования с участниками форума будет отправлен в профильные министерства, ведомства и иные структуры власти. Надеюсь, не просто для ознакомления, но для принятия соответствующих решений и действий, способных улучшить положение дорожной отрасли в России.

Проблемы – общие

По окончании научно-практической конференции ее участники поделились впечатлениями от состоявшегося в Красноярске весьма представительного форума.



Первый заместитель начальника ГКУ «Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области» Константин Громенко:

– Всегда интересно обмениваться мнениями с коллегами. Тем более что проблемы дорожной отрасли в регионах общие. Их можно решать только совместными усилиями, и выработанная нами резолюция будет этому способствовать. С красноярцами мы постоянно обмениваемся опытом по решению всех вопросов, поднятых на конференции. Подрядчики в Сибирском федеральном округе зачастую общие. Мы порой рекомендуем своих, а красноярские, алтайские, хакасские дорожники – своих. Смотрим, кому можно доверять, ведем переговоры, приглашаем специалистов для участия в конкурсе.

Сейчас мы, в частности, совместным фронтом выступим по проблемам весового контроля, решить которые можно только законодательно на уровне Российской Федерации.

Обсуждение докладов и поднятых в них проблем, стоящих перед отраслью, показали, что разногласий у дорожников Сибири в направлении решения задач повышения безопасности и самого качества нашей работы нет.

Начальник отдела организации дорожного движения ГКУ КО «Дирекция автодорог Кузбасса» Дмитрий Шут:

– Мы, конечно, знакомы со многими специалистами из соседних регионов, но есть и новые люди, с которыми наладили контакт на этой конференции. Взаимодействие дорожников всегда полезно для пользователей. Здесь обсуждались «тонкие» моменты работы, которые в каждом регионе реализуются по-своему. Для того чтобы прийти к единообразию и необходимы такие

мероприятия. В ходе диалога, беседы – не просто докладов, а именно беседы, обсуждений и споров, выяснения каких-то нюансов делаются выводы и на местах реализуются продуктивные идеи. Мы многое здесь почерпнули и скорректируем свою дальнейшую работу. Уверен, наше сотрудничество будет продолжаться.

Заместитель директора Государственного казенного учреждения республики Хакасия «Хакас-автодор» Олег Малышкин:

– В 2017-м году здесь, в Красноярске, я участвовал в подобном форуме, проходившем в МВДЦ «Сибирь». На мой взгляд, нынешний форум организован лучше, чем предыдущий. В плане доступности информации, организации круглых столов, обмена опытом между участниками – а это очень важная составляющая научно-практической конференции. И хотя мы постоянно общаемся в телефонном и онлайн режиме с нашими соседями, именно вот такое личное общение, которое удается, к сожалению, очень редко, позволяет вырабатывать общие концепции тех или иных злободневных вопросов. А их, как вы сами заметили, немало. Такие встречи сплачивают нас, дорожников. Их необходимо проводить постоянно, хотя бы раз в два года. Это полезно в том числе и в рамках реализации проекта «Енисейская Сибирь», на который предусматривается серьезное финансирование.

Заместитель заведующего кафедрой автомобильных дорог Томского государственного архитектурно-строительного университета, кандидат технических наук Андрей Бурлуцкий:

– На этой конференции получил много новой информации. В том числе о реализации национального

проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Сибирском федеральном округе, об опыте других регионов по работе в этом направлении. На какие-то проблемы уже предложены решения. Это очень интересно для меня, поскольку косвенно связан с реализацией задач, стоящих перед дорожниками. По всем другим направлениям состоялся не менее интересный обмен опытом. В своей преподавательской и научной работе я буду использовать полученные знания, передам их и студентам, и преподавателям нашей кафедры. Где-то я увидел положительные стороны некоторых технологий, где-то – что они не совсем применимы в наших условиях. Взял много раздаточного материала, например, по покрытиям гидроизоляции. Я считаю, что это очень важное и полезное мероприятие. Очень жалею, что первый раз в Красноярске. Я был до этого на подобных форумах в Омске, в Москве, здесь уровень проведения конференции точно не ниже. И само отношение к участникам порадовало. Мне было очень приятно поработать здесь. К сожалению, с профильной кафедрой инженерно-строительного института Сибирского федерального университета до сих пор мы не сотрудничали – вот и приехал сюда, в том числе, чтобы познакомиться с руководителями кафедры и самого института.

Конференция позволила нам начать работу с Сибирским федеральным университетом: обменялись контактами, наметили пути сотрудничества и выработки совместных подходов к обучению нашей специальности.

Сергей ЧУРИЛОВ
Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА



Управление дорогой

С 2010 года в КрУДоре используется технология диагностики автомобильных дорог для сбора информации об их состоянии. В 2013 году на их основе создана единая отраслевая информационная система. О работе автоматизированной системы управления состоянием дорог Красноярского края и ее преимуществах рассказал заместитель руководителя КрУДора Виктор Сабинин.



Виктор Сабинин,
заместитель руководителя КрУДора

– Виктор Леонидович, расскажите, как возникла идея создать подобную систему?

– С 2010 года Управление использует технологию диагностики автомобильных дорог на основе ОДН 218.0.006-2002 «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог» (в нынешнем году планируется переход на ОДМ 218.4.039-2018 Рекомендации по диагностике и оценке технического состояния автомобильных дорог), которая позволяет оперативно собирать информацию о состоянии покрытия: наличие и состав дефектов,

их «тяжесть»; показания ровности; местоположение километровых знаков и видеоматериалы: фотоснимки дороги с нескольких ракурсов. Вся собираемая информация является гео-привязанной, каждый участок дефектов и все объекты имеют фактическую географическую координату их местоположения.

Ранее все эти сведения ежегодно собирались и аккумулировались на сетевом хранилище, представляя собой огромный массив неупорядоченной информации. Крайне полезные для специалистов-дорожников данные о диагностике дорог прак-

тически не использовались по назначению из-за долгого и сложного поиска необходимых показателей по конкретной дороге или нескольким трассам.

– А новая программа позволяет легко ими оперировать?

– Доступность и простота – главный принцип, лежащий в основе нашей системы. Она реализована в формате сайта-приложения, что позволяет использовать ее любому человеку, имеющему персональный компьютер, планшет или телефон, на котором установлен веб-браузер и имеется доступ к сети интернет. Интерфейс системы разработан таким образом, чтобы большинство действий смог выполнить любой пользователь, обладающий минимальными навыками работы с компьютером.

Программа обладает рядом значимых преимуществ:

– Единое информационное пространство. Соответственно, принимаемые проектные решения имеют одну «отправную точку».

– Оперативность внесения данных в систему. Подрядчик, выполняющий диагностику, наполняет систему теми или иными видами информации, имеет возможность внести данные сразу же после их

Красноярская система управления состоянием дорог была представлена на научно-практической конференции «Современные подходы к диагностике автомобильных дорог», которая прошла в Саратове в начале нынешнего года. На конференцию приехали более 100 участников из разных городов России. Основной темой стали вопросы диагностики дорог в рамках реализации планов проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», а также проведения своевременных ремонтных работ для достижения целевых показателей нацпроекта. Краевое управление дорог на конференции представили заместитель руководителя по технической политике Виктор Сабинин и заместитель руководителя по информационным технологиям Михаил Буйлов. Они выступили с докладом на тему «Автоматизированная система управления состоянием дорог Красноярского края»

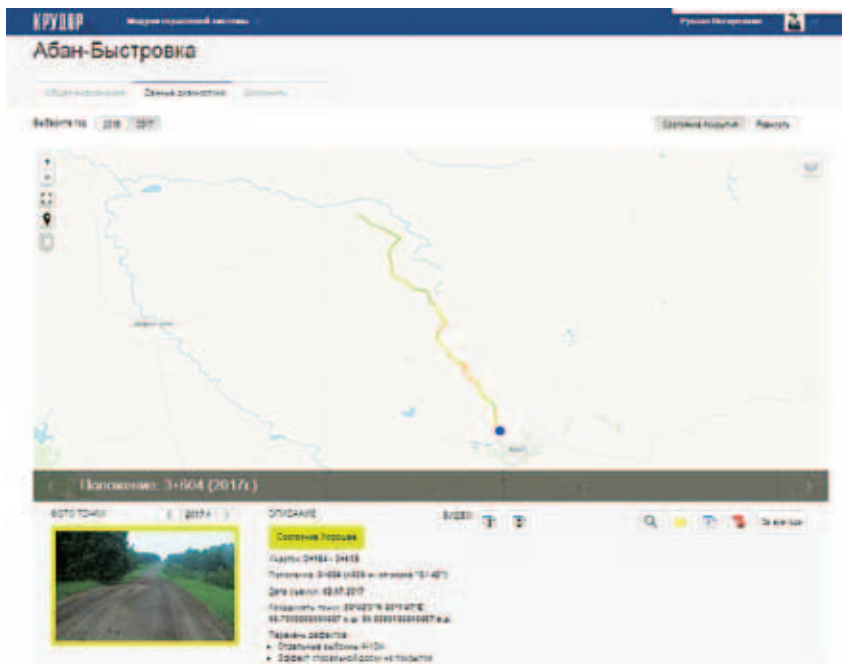
появления (обработки). Например, информация о диагностике автомобильной дороги при необходимости может появиться в течение следующих суток после окончания сбора полевых данных.

- Снижение количества документации на неэлектронных носителях. Любой участник системы, обладающий необходимыми правами, может, например, загрузить и распечатать актуальный на текущий момент времени паспорт моста. Отсутствует необходимость поиска бумажных версий документации в архиве.

- Виктор Леонидович, расскажите, какими данными располагает автоматизированная система?

- В системе собраны архивные данные за 8 лет выполнения диагностики. Такой архив позволяет применить методики статистического анализа при управлении и планировании тех или иных работ на автомобильных дорогах. Контролировать процесс естественного износа и назначения своевременных мероприятий.

Сегодня база содержит справочную информацию обо всей сети автомобильных дорог Красноярского края, находящихся в подчинении КрУДора (порядка 16 000 км). На 100%



Так выглядит программа в действии

стические данные о произведенных обследованиях мостовых сооружений, проведенных работах, а также фотоматериалы - общий вид моста, общий вид проезжей части, фотографии дефектов.

Помимо непосредственно мостовой базы модуль обладает функциональностью управления планами работ.

выбора участков и видов дорожных работ позволило сформировать программу по приоритетному национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Специалистами Управления составлен план реализации до 2024 года в рамках установленного финансирования. К окончанию национального проекта необходимо достичь нормативного состояния дорог в количестве 73% от общей протяженности. Разработанная нами отраслевая информационная система разрешит оперативно управлять состоянием автомобильных дорог нашего региона. Корректировать, по необходимости, ремонтные участки и назначать соответствующие работы. Своевременность принятия мероприятий позволит не только обосновать инженерно взвешенное решение, но и обеспечит экономию государственных средств.

Мила ВЛАДИМИРОВА
Фото КГКУ «КрУДор»

Наибольшее развитие и распространение системы управления состоянием автомобильных дорог, дорожных одежд и покрытий получили за границей. Такие системы (Pavement Management System - PMS) разрабатываются за рубежом уже более 30 лет

сети дорог произведено обследование и диагностическая информация занесена в базу.

Модуль «Дороги» хранит информацию о списке дорог, находящихся в подчинении Управления, их кодах, справочном наименовании. Каждая дорога в системе представлена набором участков (одним или более), проходящих по районам края. В свою очередь, каждый участок характеризуется начальным и конечным относительным местоположением (километр, метр от начала дороги). С 2010 года формируется база по годам, база фактических треков дорог.

Модуль «Мосты», являющийся мостовой базой, содержит информацию о более чем 900 мостах. Помимо полной информации о конструктивах искусственных сооружений, система также содержит диагно-

Модуль предоставляет возможность вывода информации в виде стандартизированных форм (пас-порт моста, списки мостов в планах). Для работы с общим списком сооружений существует возможность гибкой фильтрации по различным параметрам.

Применение данного алгоритма

Кстати

В России также подобную систему разработало ООО «ОКБ Бурстройпроект» — интегрированная система управления эксплуатацией дороги и технологическими процессами поддержания дороги в требуемом эксплуатационном состоянии (АСУЭ и ТП).

Все комплексы мониторинга, используемые на автомобильной дороге, объединены в единую систему. Информация от подрядных организаций также интегрирована с информацией от комплексов мониторинга. Объединение позволяет формировать полную и актуальную информацию о состоянии автомобильной дороги и ее элементов, осуществлять комплексную обработку такой информации.

Сергей Рыба: «Основа успеха – грамотные специалисты»

**Директор Канского филиала №2
ГП «КрайДЭО» Сергей Рыба возглавляет
организацию чуть больше года и
за это время ему удалось достичь
хороших производственных и
экономических показателей.**

– Сергей Владимирович, с каким результатом филиал завершил 2018 год? Все ли задачи удалось выполнить?

– В целом с задачами прошлого года справились успешно. Выполнили объем работ на 164 млн рублей. Прибыль составила 6 млн 934 тыс. рублей. В 2017 году эти показатели составляли 139 млн рублей и 4 млн 500 тыс. рублей соответственно. Рост показателей во многом связан с увеличением объема и качественно составленной сметной документацией, при которой финансирование соответствует выполненной работе. Например, ремонт 5 км автодороги Канск – Тарай на участке км 14+750–км 21+000, два из которых были введены в 2018 году, а три введем в нынешнем году. Кроме того, мы провели ремонт улиц Шабалина и Кайтымская в Канске. В работе использовали свой асфальтобетон и битумную эмульсию, которой, кстати, мы обеспечиваем всю восточную территорию края. А в основном мы занимались содержанием дорог: 74 км федеральной трассы (от Бородино до въезда в город Канск и его об-

ход), 473 км дорог территориального значения, 7,4 км транзитной дороги в Канске. Были разовые контракты на содержание УДС, суммы там небольшие – каждый на 20–30 тысяч рублей, но в целом вышло около 3,5 млн рублей за 2018 год.

– Заказчики довольны выполненной работой?

– Претензий не было. Качество укладки асфальтобетона проверяется лабораториями нашего филиала, ГП «КрайДЭО» и непосредственно заказчика, ни по одному испытанию не было нареканий. О добросовестной работе говорит и то, что у нас уже на этот год заключено контрактов на 159 млн рублей. Правда, в связи с удорожанием ГСМ, битума и электроэнергии для того чтобы выйти на уровень прошлого года необходимо еще не менее 30 млн рублей. Мы держим эту тему на контроле еще с прошлого года, и уже есть определенные идеи по этому поводу. У филиала хорошая репутация среди заказчиков, поэтому надеемся на победу в торгах. Но даже те объемы, которые просматриваются, дают нам возможность нормально прожить с

Сергей Рыба родился и вырос в Казахстане, окончил техникум по строительству дорог, после развала СССР переехал в Канск. Первое место работы здесь – Канское ДПМК. В 1997 году пришел в Канский филиал №2 начальником ПТО. Параллельно окончил СФУ по специальности строительство дорог. Несколько лет работал заместителем директора филиала, с декабря 2017 года возглавил организацию. Сергей Владимирович – потомственный дорожник



Сергей Рыба, директор Канского филиала №2 ГП «КрайДЭО»

существующей численностью коллектива и получить прибыль.

– А техники достаточно для таких объемов?

– Вполне. Не скажу, что мы укомплектованы на 100%, летом приходится нанимать дополнительные единицы, однако парк с каждым годом обновляется. В 2018 году мы получили новую установку БЦМ (для ямочного ремонта), трактор МТЗ с навесным оборудованием, навесные косилки, микроавтобус для перевозки людей. На этот год подали заявку в Управление на приобретение двух КДМ, автогрейдера и дорожной службы.

– Сергей Владимирович, расскажите о коллективе филиала...

– Средняя численность – 95 человек, из них 20 человек – ИТР, остальные основной и вспомогательный персонал. На летний сезон дополнительно нанимаем еще людей. Ощущается нехватка грейдеристов, бульдозеристов. Однако мы стараемся исправить ситуацию. Для этого готовим многопрофильных специалистов. Например, механизаторы МТЗ могут работать на асфальтоукладчике, шиномонтажник – на БЦМ. Водитель моего автомобиля совмещает должность машиниста катка и укладчика. Обучаем сотрудников в Емельяновском дорожно-строительном техникуме и Канском учкамбинате. Помимо прочего это обеспечивает

Сергей Константинович Охремович, заместитель директора Канского филиала №2 ГП «КрайДЭО»: – В целом для филиала 2018 год был благоприятным. Мы выполнили запланированные объемы работ, от заказчиков претензий нет, коллектив справился с поставленными задачами хорошо, многие работники даже перевыполнили норму. По большей части мы занимаемся содержанием дорог, но только на этих услугах не выживешь, поэтому берем заказы на ремонтные работы. Содержание оплачивается меньше, чем ремонт, хотя и более трудозатратно. Ремонт предполагает четкий график, заведомо известные объемы, а по содержанию каждый день сюрприз – то снег навалит, то гололед на трассе



Сергей Охремович, заместитель директора Канского филиала №2 ГП «КрайДЭО»

взаимозаменяемость работников. Реализуем также программу преемственности, готовим молодые кадры. Молодежь есть, но все больше идут в водители, трактористов мало.

Гордость нашего филиала – династия Рубинковичей. Глава семьи Николай Николаевич Рубинкович работал водителем, сейчас уже на пенсии. Его жена Вера Владимировна работает завскладом. Сейчас у нас трудятся два их сына: Денис и Андрей, оба работают водителями КДМ. Андрей еще и крановщик. Хорошие, работающие и ответственные ребята. Общий семейный стаж Рубинковичей, думаю, превысит полсотни лет.

Хочется особо отметить также отличную работу грейдериста Николая Николаевича Коренных, машиниста фронтального погрузчика и экскаватора Сергея Павловича Комиссарова, наших мастеров, специалистов

с огромным опытом. Любого можно ночью разбудить, спросить, на каком километре завтра столбики будем ставить – без раздумий ответят.

– Территориально вы располагаетесь рядом с Канским филиалом №1. Как складываются отношения?

– Мы много лет сотрудничаем. Если у них стоит техника, а мы не успеваем – приходят нам на помощь. В прошлом году у нас не было крановщика, Сергей Николаевич Дворников помог. Мы ведь филиалы одного предприятия. Кроме того, территориально у нас разные интересы. У нас – Канск и Канский район, а у него Иланский, Нижнеингашский районы.

– Сейчас над чем работаете?

– В данный период мы занимаемся содержанием дорог. Это не менее ответственная и трудоемкая работа, чем ремонт. Когда ухудшаются погодные условия, работники сутками трудятся.

– Этой зимой стояли сильные морозы, водителей не приходилось выручать?

– Бывали случаи. Например, произошло ДТП на 1028 км федеральной трассы, легковая машина полностью разбилась, к счастью, люди не пострадали. Пока сотрудники ГИБДД оформляли протокол, мы «приютили» в свою машину пассажиров. Или вот сломался междугородний автобус, наш мастер забрал пассажиров и довез их до автовокзала в Канске.

– Сергей Владимирович, в 2020 году будет сдан глубокий обход Канска. Как вы считаете, насколько сильно это скажется на состоянии дорог города?

– Это очень разгрузит городские



Андрей Рубинкович, водитель КДМ

дороги. Только представьте, 3-4 тысячи автомобилей в сутки пройдут в обход Канска. По большей части это большегрузы, на вес которых дорожное основание рассчитано не было. А мы потом будем восстанавливать дороги, которые они разбили.

– На хобби время удается выделить?

– Я увлекаюсь рыбалкой, но с моим напряженным графиком на это почти нет времени. Иногда удается ранним утром в выходной постоять с удочкой на берегу Кана. Особо крупную рыбу не ловил, самый большой улов – щука на полтора кг. Правда, прошлой осенью было достижение. До этого никогда на подледной рыбалке щук не ловил, а тут повезло – на балансир поймал две хороших рыбы.

Артем ГОВОРОВ
Фото автора



Николай Коренных, машинист автогрейдера

Надежный партнер



Сергей Дворников, директор Канского филиала №1 ГП «КрайДЭО»

По итогам 2018 года Канский филиал №1 ГП «КрайДЭО» находится в числе передовиков. О проделанной работе и перспективах предприятия рассказал директор филиала Сергей Дворников:

работы и услуги по предоставлению дорожной техники. Если сравнить с показателями 2017 года, то производственные объемы остались прежними, а вот по экономическим кардинальный рост - чистая прибыль за прошлый год составила 7 млн рублей, в 2017 году предприятие было убыточным.

Такой скачок прибыли Сергей Николаевич связывает с проведенной работой по улучшению логистики и контролю за расходом материалов и ГСМ. Кроме того, внимание было уделено работе с кадровым составом.

- Сейчас коллектив филиала укомплектован на 95% и составляет 122 человека, - отметил Сергей Николаевич. - Стараемся привлекать молодежь, у нас проходят практику студенты Канского технологического техникума, СПТУ-27, СФУ. В прошлом году от стажировали двух машинистов трактора в Нижнеин-

гашском участке, сейчас уже работают, ответственные, толковые ребята. В Канском участке появились два новых специалиста, специально обучали их в Емельяновском дорожно-строительном техникуме на машинистов катков. Конечно, есть проблема старения кадров, но с другой стороны эти люди - профессионалы, имеющие огромный стаж, являются «золотым фондом» филиала и примером для нашей молодежи.

По словам директора филиала, несомненным достижением прошлого года стал выход на ремонт федеральной трассы, которым предприятие не занималось на протяжении многих лет. Эта работа продолжится и в текущем году. Также объемные работы в 2018 году были проведены в Иланском.

- Заказчик просил завершить работы раньше срока, к празднованию

- За 2018 выручка филиала без НДС составила 184 млн рублей, в том числе по содержанию федеральной трассы освоено 76 млн рублей, территориальных дорог - 46 млн рублей. На 14 млн рублей выполнен ремонт федеральной трассы, на 28 млн рублей - ремонтные работы УДС, их содержание также принесло 8 млн рублей дохода. Содержание светофорных объектов в Канске выполнено более чем на 2 млн рублей. Свыше 7 млн рублей прибыли принесла реализация асфальтобетонной смеси сторонним организациям, более 1 млн рублей - прочие

Филиал занимается содержанием 118,35 км федеральной дороги Р-255 «Сибирь» с 1061 по 1176 км, 492,3 км территориальных дорог Нижнеингашского и Иланского районов, 9 км транзитной дороги Канска и 112 км УДС Иланского



Дело всей жизни – безопасность

Мастер Канского филиала №1 ГП «КрайДЭО» Ингель Галяутдинов всю жизнь посвятил обеспечению безопасности дорожного движения.

Именно он стоял у истоков работы по монтажу и обслуживанию светофорных объектов и дорожных знаков в восточной территории нашего края.

В 1966 году после школы Ингель в 16 лет пошел работать учеником электрослесаря на хлопчатобумажный комбинат в Канске, дошел до 6 разряда. Параллельно окончил технологический техникум по специальности электрические сети и системы, и его перевели на должность инженера подготовки кадров. Однако в 1977 году профессиональная судьба Ингеля Гаязовича сделала достаточно крутой поворот – в Канском ГАИ ему предложили взять на себя организацию участка по монтажу светофорных объектов и установке дорожных знаков – СМЭП ГАИ (специализированное монтажное эксплуатационное подразделение ГАИ).

– В то время, когда создавали этот участок, в городе был 1 подвесной светофор на перекрестке на предместной площади, – вспоминает Ингель Гаязович. – Затем, в 1979 году решением Крайисполкома при краевом УВД было создано еще несколько участков – в Ачинске, Норильске, Заозерном, всего семь. Канский участок стал обслуживать всю восточную зону – Нижнеингашский,



Ингель Галяутдинов, мастер

Иланский, Дзержинский, Абанский районы, Бородино. Мы устанавливали там светофоры, дорожные знаки. Я пересмотрел все ГОСТы, документацию и учебники по организации дорожного движения. Информации было мало, но мне нравилось вникать в суть работы, изучать схемы. Сам паял, клепал.

Расцвет участка пришелся на середину 80-х. В то время в организации работало почти тридцать человек. А затем наступили 90-е, безденежье, финансирование на обслуживание светофоров в районах не выделяли, и участок Ингеля Гаязовича сократился только до города Канска.

– В ГП «КрайДЭО» я пришел в январе 2012 года, после ликвидации по всей стране ГОССМЭП МВД России, – рассказывает Ингель Гаязович. – А с мая 2013 года уже непосредственно в Канский филиал № 1. Сейчас я и три моих подчиненных, также перешедших из ГОССМЭПа – электромонтеры

Сергей Иванов, Александр Фещенко и водитель Александр Ду Бао Сян – обслуживаем в Канске 27 светофорных объектов. Работаем мы по скользящему графику, устраняем неисправности в работе светофоров и в выходные, и в праздники. С параметрами ГОСТа справляемся. Техника уже достаточно старая, иногда подводит. Некоторая аппаратура у нас с начала 80-х годов. Однако постепенно выходим на новый уровень, на семнадцать из двадцати семи светофорных объектов сменили ламповые светофоры на светодиодные. В этом году в городе планируется объявить тендер на замену оборудования еще на 4-х объектах. Так что еще поработаем. Наряду с обслуживанием светофоров наш небольшой коллектив устанавливает дорожные знаки в городе Иланском и Канском районе.

Несмотря на более чем сорокалетний стаж, Ингель Гаязович с прежним искренним интересом и энергией следит за новыми разработками и достижениями в своей сфере, изучает схемы. Такой позитивный настрой помогает поддерживать семью – жена Лилия Вениаминовна, с которой Ингель Гаязович отметил 46 лет совместной жизни, дочь Илона, зять Сергей и внук Тимур (заканчивает Российскую таможенную академию во Владивостоке), а также активный образ жизни. С детства Ингель Галяутдинов увлекается лыжами, хоккеем. Коньки и клюшку оставил в 50 лет, а вот лыжи по-прежнему любимое увлечение. Грамоты за первые места в беге на лыжах в спартакиадах КрайДЭО – особая гордость Ингеля Гаязовича – занимают почетные места на стене в его кабинете.

Страницу подготовила Людмила ШЕВАНИКОВА
Фото автора и Канского филиала №1

Продолжение со стр. 12

юбилея города Иланский. В течение двадцати дней мы выполнили весь комплекс работ и сдали объект без нареканий. Планируем продолжать работать в Иланском и в нынешнем году, а также выходить на тендеры по ремонту УДС в Нижнем Ингаше. Администрации этих районов довольны, для них Канский филиал №1 ГП «КрайДЭО» – надежный партнер, которому можно поручить сложные задачи.

Немалую роль в этом играет постоянное обновление техники. В прошлом году филиал получил два МТЗ, два автогрейдера, прицепной гудронатор, трал. В этом году подана заявка на приобретение установки по производству битумной эмульсии для АБЗ и двух асфальтобетонных катков. Это будет достаточно весомым конкурентным преимуществом для участия в тендерах на ремонтные работы. Кроме того, позволит увеличить выпуск асфальтобетона,

так как расширится рынок сбыта, а запаса мощности АБЗ хватает.

– Ориентируемся, что в строительный сезон завод должен выпустить в день от 250 тонн и выше, – поясняет Сергей Дворников. – Сейчас уже для подготовки завода к работе сформирована бригада, которая разбирает агрегаты, ремонтирует и монтирует их обратно. Технический парк начнем готовить со второй половины марта, планируем войти в летний сезон в срок, как обычно.



Алексей Кетов, начальник ПТО



Надежная опора производства

Начальник ПТО Канского филиала №1 ГП «КрайДЭО» Алексей Кетов, по словам руководителя организации, его правая рука и надежная опора всего производства.

Усидчивый, внимательный, работающий, ответственный – именно так о нем отзываются коллеги. Сам же Алексей Владимирович отмечает, что просто любит свою работу и делает ее качественно.

Нужно сказать, что в профессию Алексей Кетов пришел осознанно. После окончания КрасГАСА устроился работать по специальности в ОАО «Красавтдорстрой». Сначала трудился инженером-лаборантом, потом перспективного сотрудника повысили до начальника ПТО. Когда организация закрылась, перешел в Канский филиал №2 ГП «КрайДЭО». Это было 10 лет назад. А спустя пять лет снова продвижение по карьерной лестнице – Алексею Владимировичу предложили должность начальника ПТО в Канском филиале №1 ГП «КрайДЭО».

– Я занимаюсь составлением сметной документации, договоров, контрактов, работой со службами заказчика, ГИБДД, другими надзорными органами, сдачей объектов и т.д. И объем, и экономические показатели организации во многом

зависят от нашего отдела, – отмечает он. – Бывает сложно, но мне нравится моя работа. У нас нет рутины, постоянно разнообразные задачи, поездки. Иногда два в день приходится на объект выезжать, да и география у нас большая: Иланский, Нижнеингашский районы. Так что скуке здесь места нет. Особое удовольствие – сдача объекта заказчику. Чувствуешь некую гордость, что удалось выполнить все работы на уровне, несмотря на различные нюансы и погодные сюрпризы. Например, в прошлом году мы выполняли объемный ремонт на 13 млн рублей в городе Иланский. Пол лета мы с заказчиком плотно работали, в смете было много несоответствий с фактом на дороге. Зачастую принимали решения непосредственно в ходе работы, согласовывая с заказчиком, и при этом смогли сдать объект даже раньше срока. А в основном в 2018 году были текущие рабочие моменты: зимой содержание трассы, летом ремонтные работы.

Здесь нужно отметить, что по

итогам за прошлый год Канский филиал №1 вошел в число лидеров по экономическим показателям среди филиалов ГП «КрайДЭО». Начальник ПТО во многом связывает это с приходом нового руководителя – Сергея Николаевича Дворникова, который до этого работал главным инженером в управлении:

– Сергей Николаевич пришел с новыми идеями, свежим взглядом. Много внимания уделил логистике, что дало свой результат. А кроме того, имея за плечами богатый опыт в дорожной сфере, он на своем примере показывает ответственный подход к делу. Следует отметить и сплоченность коллектива, высокий профессионализм каждого работника отдельно.

Несмотря на то, что работа занимает львиную долю времени, Алексей Владимирович старается уделять достаточное внимание семье – жене Наталье Загитовой и детям Екатерине и Кириллу. Посиделки с друзьями, поход в боулинг, а летом – выезд на озера – все это помогает отдохнуть и зарядиться энергией для будущих трудовых свершений, которые, несомненно, будут, ведь новый летний сезон не за горами.

Сергей РУЧКИН
Фото автора

Всегда в дороге

Водитель Канского филиала №1 ГП «КрайДЭО» Павел Чечура является одним из старейших работников предприятия. Его стаж составляет 36 лет.

В самой профессии Павел Петрович еще дольше. Признается, что водить машины – мечта детства, хотя до этого в семье водителей не было. Наоборот, сам отца учил вождению. Сразу после школы Павел выучился на тракториста, а затем на водителя. Когда получил заветные корочки, устроился работать в «Автоколонну» на грузовой автомобиль. По работе иногда привлекали трудиться в Канском филиале №1. Там-то трудолюбивого, усердного парня и приметил руководитель филиала. Пригласил к себе личным водителем, пообещал включить в очередь на жилье (и сдержал свое обещание). «Волгу», на которой нужно было работать, пришлось перебраться буквально «от» и «до».

– Первый рейс – и сразу в Красноярск, – вспоминает Павел Петрович. – Но ничего, машина не подвела, вернулись на своих колесах.

Эту черную «Волгу» водитель и по сей день вспоминает как самую любимую, хотя за столько лет сменил уже едва ли не десяток автомобилей. Сейчас Павел Петрович водит «Камри». По его словам, современные автомобили не требуют такого объема ремонтных работ, как старые модели, но все же нуждаются во внимании и уходе. При этом в автосервис по мелкому ремонту практически не обращаются – Павел Петрович и сам со всем справляется, благо, технику знает как свои пять пальцев: и выправить, и подкрасить может. Летом водитель работает на установке для заливки швов битумной мастикой, кроме того, за ним закреплена столярка. В общем, как отмечает директор филиала Сергей Дворников, Павел Петрович –

Новости



Павел Чечура, водитель

«золотой фонд» предприятия, на все руки мастер.

– По мере сил участвую в работах, необходимых на производстве, – рассказывает Павел Петрович. – Немного столярничаю, если требуется моя помощь в ремонте дороги – пожалуйста. У меня отец всегда брался за любую работу и выполнял ее, и меня к этому приучил.

В таком же ключе водитель воспитал и своих сыновей – Романа и Виталия, которых он вырастил вместе с супругой Ольгой. Роман окончил автодорожный институт, Виталий – политехнический. Практику проходили здесь же: красили дороги. Сейчас оба сына трудятся на хороших постах, уже подарили дедушке внуков. С внучкой Машей Павел Петрович любит летом отдыхать на базе «Красноярский дорожник» в Хакасии.

– Я каждый год туда приезжаю на отдых с момента строительства базы, – отмечает водитель. – И деревья высаживал, и дом ремонтировал. Недавно вот с Сергеем Николаевичем ездили на базу: расширили веранду, благоустроивали дом, подвели воду, в общем, привели в порядок.

Неудивительно, что с таким добросовестным отношением к работе Павел Чечура более тридцати лет остается водителем личного автомобиля даже при смене руководителя. Именно так и бывает, когда человек находится на своем месте.

Тамара ЛАВРИНЕНКО
Фото автора

Реагенты по ГОСТу

В России готовится новый ГОСТ с требованиями к противогололедным реагентам. Его утверждение запланировано на октябрь 2019 года. Действующие стандарты прописаны в «Отраслевых дорожных нормах» (ОДН) 2003 года и межгосударственном стандарте ГОСТ 2015 года. Они значительно устарели.

ГОСТ установит новые требования к дорожной химии. Так, впервые будет прописан размер гранул твердых реагентов (1–8 мм): размером 4–8 мм – не более 15%, 1–4 мм – не менее 75%, менее 1 мм – не более 10%. Это необходимо для борьбы с пылью и случаями, когда частицы реагентов повреждают

автомобили. Кроме того, госстандарт ужесточит требования к коррозионной активности дорожной химии. Этот показатель измеряется в лабораторных условиях погружением металлических пластин в раствор с реагентом: спустя сутки становится ясно, сколько массы потерял металл в результате кор-

розии. В действующем стандарте допускается 1,1 мг/кв. см в сутки, в новом – 0,4 мг/кв. см для дорог I-й категории и мостов, 0,8 мг/кв. см – для остальных дорог.

Стандартом также вводится новый вид двухфазного реагента, представляющего собой смесь твердого и жидкого веществ.

Дорога для нефтяников



- ГП «КрайДЭО» выполняет в 2018-2019 гг. работы по подготовке, устройству и содержанию зимника ВСНК на подряде у АО «Востсибнефтегаз», - рассказал и.о. главного инженера ГП «КрайДЭО» Сергей Козлов. - К работе мы приступили 1 ноября прошлого года. Первоочередными задачами были планировка и расчистка дороги - устройство основания под снежную дорожную одежду. После наступления снегопадов и установления стабильной отрицательной температуры, примерно в середине ноября, начали устройство снежного покрытия дороги. Также параллельно усиливали дорожную одежду поливом воды с уплотнением катками. В начале декабря, когда толщина льда на реках достигла необходимой отметки (рабочим можно было безопасно выходить на лед), приступили к устройству ледовых переправ. Работы заключались в

Протяженность дороги от поселка Беляки до Юрубчено-Тохомского месторождения составляет свыше 200 км

Одним из социально значимых направлений работы ГП «КрайДЭО» является устройство и содержание зимника «п. Беляки – Юрубченское месторождение (Богучанский район)», который позволяет ежегодно завозить на месторождение несколько тысяч тонн груза, а также связывает поселки Байкитской группы поселений с круглогодичными дорогами общего пользования.

намораживании льда до толщины не менее 1 метра с устройством деревянного настила. 31 декабря 2018 года завершили устройство ледовых переправ, стала доступна перевозка грузов до 100 тонн. В это же время выполнили усиление дорожной одежды поливом воды на один слой 10 см. 31 января 2019 г выполнили работы по усилению дорожной одежды на второй и третий слой - общая толщина дорожной одежды составляет 30 см. Длина переправы - 61 м, подходов к переправе - 2,47 км.

Параллельно работам по устройству дорожной одежды ГП «КрайДЭО» выполняло работы по содержанию зимней автодороги. Велась расчистка от снега, от снежных валов и подсыпка противогололедным материалом (ПГМ). Устанавливались сиг-

нальные вехи для обозначения опасных участков. Работы по содержанию зимника начались с 1 декабря 2018 г. и продлятся до 30 апреля 2019 г. Ежедневно рассыпается не менее 60 куб.м ПГМ. Общая длина участка на зимнем содержании - 12,77 км.

Кроме того, мы выполняем работы по охране зимней автодороги. Установлены КПП с обеих сторон ледовой переправы через р. Иркинеева и КПП на км 0+000 (в начале трассы). По требованию заказчика с 18 февраля 2019 г. введен режим ограниченного движения в связи с аномальным потеплением. Днем дорога закрывается для сохранения дорожной одежды, движение для грузового автотранспорта открывается только ночью.

Андрей ВОЛОДИН



«...Берег левый, берег правый...»

Михаил Замаратский, начальник проектного отдела ООО «Мостовик-Центр», уже 21 год проектирует мосты и переправы, которыми пользуются тысячи людей.

В профессию Михаил Юрьевич пришел в 1991 году, после окончания Московского института инженеров железнодорожного транспорта, факультет «Мосты и тоннели».

– Шесть лет я отработал в Усть-Куте на БАМе, а затем переехал в Красноярск, где устроился в ООО «Мостовик-Центр», – вспоминает Михаил Замаратский. – С тех пор уже 21 год я отвечаю за проектирование мостов. Признаться, мне очень нравится моя работа, здесь нет рутины, постоянно новые задачи, новые решения, ведь каждый мост – индивидуальный, как человек.

География работы ООО «Мостовик-Центр» достаточно широка – специалисты проектировали и строили мосты, которые функционируют в Иркутской, Читинской областях, но все же основная территория – наш Красноярский край, где зачастую преобладают сложные северные погодные условия, накладывающие свой отпечаток на работу. Прежде, чем проектировать объект, нужно изучить грунт, гидрологию, уровень подъема воды, в общем, учесть много разных важных моментов. Неудивительно, что каждый объект для Михаила Замаратского – особенный.

– Все проекты любимые, все от сердца шли, – улыбается Михаил Юрьевич. – Сложно выделить самый

лучший, но, к примеру, важным был путепровод через железную дорогу в Канске – город постоянно стоял в пробках, а после того, как мы ввели объект, ситуация наладилась. Или мост через Усолку в Тасеевском районе – тоже долгожданный объект.

Для самого Михаила Замаратского источником вдохновения являются вантовые мосты, с длинными пролетами, расположенные в Японии, Китае, США. По мнению Михаила Юрьевича, эти страны являются самыми передовыми в данной отрасли. Еще один из мотивирующих, любимых моментов в работе – торжественная сдача объекта.

– Когда перерезаешь ленточку, а вокруг все свежескрашенное, новый асфальт уложен, разметка сделана – любо-дорого смотреть, – рассказывает начальник проектного отдела. – Да и для жителей это целое событие. Мосты, дороги – это ведь артерии страны, как кровь бежит по венам, так и они соединяют уголки нашей страны в одно.

Работа сложная, ответственная, поэтому Михаилу Юрьевичу постоянно приходится повышать квалификацию, читать специальную литературу. Свободное время тоже посвящает литературе, уже классической, и детективам Агаты Кристи. Кроме того, любит играть на гитаре, зани-



Михаил Замаратский, проектировщик мостов

мается спортом – когда позволяет время, катается на велосипеде на острове Татышев. Но особую любовь питает к сфере дизайна.

– Если бы я не выбрал инженерную специальность, стал бы художником или дизайнером, – признается Михаил Юрьевич. – Очень нравится работать в Фотошопе, создавать интересные коллажи из фотографий, например, на лица персонажей картины Ильи Репина «Запорожцы» наложил изображения своих коллег – они оценили.

Любовь к искусству, дизайну, архитектуре, спорту Михаил Замаратский передал и своим детям: старшая дочь стала архитектором, сейчас живет и работает по специальности в Санкт-Петербурге, а младший сын пока еще учится в школе, занимается плаванием, возможно, в будущем он тоже пойдет по стопам отца.

Ирина ИВАНОВА
Фото автора

Новости

Спортивная площадка на вокзале Красноярска

На железнодорожном вокзале станции Красноярск открылась спортивная площадка для пассажиров. Она создана в рамках модернизации вокзального комплекса к Всемирной зимней универсиаде.

Главный железнодорожный вокзал Красноярска стал первым в России, на котором организована такая площадка.

Спортивная зона расположена в зале ожидания на

втором этаже вокзала. Здесь есть все, чтобы поддерживать хорошую физическую форму: беговая дорожка, один гребной, два вело- и три эллиптических тренажера. А также скамья для пресса и монитор для демонстрации спортивных видеокурсов. Предусмотрена зона отдыха.

Кроме того, в распоряжении посетителей закрывающиеся кабинки и душ. Отметим, что спортивная зона в круглосуточном режиме доступна не только для пассажиров, но и для всех гостей вокзала.



Современная система управления дорожным трафиком

Каждый год в больших городах становится на 20 000 автомобилей больше. А это значит, повышается нагрузка на дороги, увеличивается трафик, растет количество пробок.

Если ничего не предпринимать, то через 3-4 года неизбежен транспортный коллапс. Расширять дороги долго и далеко не везде возможно. Решение проблемы должно лежать в области стратегии управления транспортным потоком.

В конце прошлого года Красноярск сделал серьезный шаг в этом направлении. В городе была внедрена современная автоматизированная система управления дорожным движением (АСУДД). Это разработка местных специалистов – компании «МСУ».

Чтобы было понятно, что изменится за ближайший год, простой пример: ранее для того, чтобы откорректировать график работы светофора, специалисту нужно было сначала проанализировать дорожную ситуацию, затем произвести расчеты, вручную заполнить специальную таблицу. Это занимало много времени. Об оперативном реагировании в случае аварии или дорожных работ и речи быть не могло. Всегда сохранялась вероятность ошибки по причине человеческого фактора. Платой за неверное решение могли стать пробки, аварии, потеря времени участников дорожного движения.

Сейчас графики работы светофоров и взаимодействия светофорных объектов друг с другом заложены в

единую программу. Трафик-инженер может одним движением мышки изменить ситуацию на перекрестке, перенаправить потоки, при этом у него нет возможности создания конкурирующих направлений, программа этого не позволит.

Каждые 15 минут система анализирует текущую дорожную ситуацию и, в случае необходимости, предлагает варианты оптимизации трафика. Время горения светофоров не является постоянным, а меняется в зависимости от плотности потока. Любая поломка светофорного объекта отображается в онлайн-режиме, а это значит, что и устранить ее можно максимально быстро.

Современные АСУДД, аналогичные красноярской, есть в Москве, Санкт-Петербурге, Казани. Все они имеют свои особенности и отличия. Большой плюс разработки красноярцев в том, что она является мультипротокольной, проще говоря, может взаимодействовать с оборудованием разных производителей. Нет необходимости дополнительно тратиться на оснащение светофорных объектов, можно подключиться к тому, что уже установлено.

Помимо этого, разработчики поставили цель в качестве источников информации о движении транспорта использовать максимум уже имеющихся возможностей вместо того, чтобы тратиться на приобретение и установку отдельных датчиков. Система подключена к спецрежимам Яндекс и Гугл-карт, 2GIS, получает данные камер видеонаблюдения, датчиков общественного транспорта и спецтехники. За счет этого есть возможность перекрестной проверки информации, что существенно повышает ее точность.

Одна из самых интересных разработок – модуль моделирования. Специалистами создана векторная карта города, в которую интегрированы объекты дорожной инфраструктуры. На этой модели возможна отработка любых решений по оптимизации трафика. Система моделирует ситуацию на основе имеющейся статистики и автоматически выявляет проблемные места. С помощью модуля моделирования можно просчитать, как, например, изменится трафик в центре города, если проспект Мира сделать пешеходным, какие участки станут проблемными, если начнут

Следствием автоматизации управления всеми транспортными процессами города станет:

- Увеличение пропускной способности дорог;
- Централизованное управление дорожным трафиком;
- Оперативное получение информации о загрузке и состоянии дорожной сети;
- Оптимизация работы дорожных служб, ГИБДД и так далее.
- Оптимизации транспортной инфраструктуры;
- Улучшение экологической обстановки, за счет снижения количества выбросов

ремонтные работы на одной из полос или улица будет перекрыта для праздничных шествий, облегчит или усложнит ситуацию запрет правого поворота на перекрестке и многое другое. В итоге это даст возможность максимально эффективно перераспределить транспортные потоки, чтобы нивелировать негативные последствия той или иной ситуации.

Система АСУДД может стать основой городской интеллектуальной транспортной системы за счет своей модульности. В нее могут быть интегрированы такие системы как платные парковки, весовой контроль, фото-, видеofиксация, модуль сопровождения.

Последняя функция применяется для того, чтобы обеспечить точный график движения спецтранспорта: это могут быть автобусы со спортсменами, приехавшими на соревнования, или гостями экономического форума, грузовики с опасным грузом, колонны с детьми и так далее. Ранее, чтобы обеспечить приоритетный проезд, светофоры регулировались вручную, в результате проезд по спецмаршруту сопровождался пробками на пересекающих направлениях.

Модуль сопровождения включает в себя специальное оборудование, которое устанавливается на автомобиль или автобус. При движении система воздействует только на ближайшие светофоры. Благодаря этому спецтранспорт всегда едет на зеленый свет, а перекресток заранее разгружается для беспрепятственного проезда. Сразу после того, как транспортное средство миновало светофор, программа нормализует движение на перекрестных улицах максимально быстро и эффективно.

Система внедрена и протестирована в Красноярске, с ее помощью осуществлялась координация перемещений участников «Универсиады-2019».

Новости

Остановки и дорожные знаки обновляют

В этом году к работам в Красноярске приступили раньше, с наступлением тепла. В порядок приводят пункты ожидания транспорта по всему городу. Бригады очищают остановочные павильоны от незаконной рекламы и объявлений, а также отмывают с помощью вакуумной и поливомоечной техники.

Остановки приходится не только отмывать и очищать, но и ремонтировать. Лавочки, урны, указатели и элементы из поликарбоната пришлось отремонтировать на 195 остановочных пунктах. Некоторые павильоны пришлось заново покрасить. А там, где они были демонтированы, устанавливаются новые остановки, выполненные в едином стиле.

В плановом порядке ведется и работа по обновлению элементов безопасности и организации дорожного движения – разделителей, блоков, бордюров на кольцевых раз-

Открытый диалог

Красноярская компания «Формула-К» приняла участие в круглом столе «Дорожное строительство – Дальний Восток». В Хабаровске собрались представители 157 компаний: ведущих дорожных строителей, производителей, поставщиков.

В ходе работы прозвучали выступления и экспертные мнения представителей федеральных и региональных служб заказчиков, подрядных организаций, поставщиков материалов и оборудования. Основными вопросами обсуждения стали проблемы развития транспортной инфраструктуры ДФО, финансирования дорожной отрасли, строительства новых объектов, освоения новых технологий и применения инновационных материалов.

Дискуссионная площадка круглого стола предоставила возможность вести открытый диалог между представителями разных дорожных сфер, в том числе между поставщиками и дорожниками.



вязках. Их отмывают и красят специальными красками. На особо загруженных участках восстанавливают дорожную разметку, однако для масштабных работ по обновлению пока еще недостаточно тепло, поэтому с разметкой работают только на самых необходимых участках. С помощью краски сейчас восстанавливают только стоп-линии в районе пешеходных переходов.

Большая плановая работа идет с дорожно-знаковой информацией. Знаки и указатели также моют и очищают от грязи, граффити и рекламы. В связи с тем, что в городе сейчас установлено большое количество временных дорожных знаков (только новых и временных дорожных знаков за неделю с 18 по 24 февраля установили больше 2,5 тысяч), бригады, работающие по этому направлению, значительно усилены. Городскую дорожно-знаковую информацию сейчас обслуживают 16 бригад, 3 из которых постоянно работают ночью. От пыли и грязи также отмывают светофоры.

Иван Шевченко: «Нам повезло с пассажирами»

Открытие навигации – всегда самое важное событие для всех, чья жизнь связана с рекой. О подготовке к навигации-2019 рассказал генеральный директор АО «ПассажирРечТранс» Иван ШЕВЧЕНКО.

– Иван Иванович, наверное, вы уже дни считаете до открытия навигации? Сколько осталось?

– Так называемая, «большая» навигация откроется 27 апреля, первым начнет работу маршрут «Торговый Центр – Усть-Мана», это один из трех социально значимых маршрутов, ориентированный в основном на «дачников». Они с трепетом ждут начала навигации, так как для многих это единственный способ транспортной доступности на свои дачные участки. Пассажиропоток на маршруте интенсивный, ежегодно перевозим порядка 30 тысяч пассажиров. Маршруты «Енисейск – Бор» и «Красноярск – Дудинка» начнут перевозку пассажиров с 1 июня по 11 октября. Первый из этих направлений обслуживают глиссирующие суда «Енисейск», «Красноярск», «Михаил Годенко» и «Иван Назаров», которые в общей сложности перевезут около 19 тысяч пассажиров в год. Второе направление – водоизмещающие суда «Александр Матросов» и «Валерий Чкалов». Они перевозят порядка десяти тысяч пассажиров за сезон.

А в общем, у нас навигация никогда не прекращается, и пассажиров мы перевозим круглогодично. Я имею в виду паромные переправы, которых у нас почти полтора десятка. В основном это продолжение автомобильных дорог края. В теплое время года их обслуживают паромы, а зимой, в период ледостава, к делу приступают суда на воздушной подушке. География паромных переправ – самая обширная. Енисей, Красноярское море, Ангара, Тасеева, Кова в Кежемском районе... Пассажиропоток паромных переправ составляет порядка 400 тысяч пассажиров.

– «Матросов» и «Чкалов» – ветераны речного флота. У них сроки эксплуатации еще не вышли?

– Это «наболевший» вопрос. Сроки эксплуатации этих теплоходов составляют 45 лет, и так как суда были построены в 1953 г. («Валерий Чкалов») и в 1954 г. («Александр Матросов»), то срок их эксплуатации истек, соответственно, в 1998 и 1999 годах. Но мы всячески поддерживаем их техническое состояние, проводим «большие» ремонты, модернизируем. Не скажу, что они в отличном состоянии, но, тем не менее, соответствуют всем требованиям, которые предъявляют к речным пассажирским перевозкам Российский Речной Регистр, Роспотребнадзор и другие контролирующие органы. Замечания контролирующих органов относительно технического состояния мы устраняем в зимний судоремонт, а затем предъявляем суда Речному Регистру, чтобы он документально подтвердил их соответствие всем требованиям.

Производим ремонт крупных узлов и деталей, корпуса, уделяем большое внимание безопасности перевозок и стараемся, чтобы в навигацию наши «красавцы» бесперебойно выполняли свою задачу.

– Заменить на что-то поновее не хочется?

– Конечно, хочется. Дело даже не в том, что суда технически устарели – со своими основными функциями они справляются успешно. Но вот современного уровня комфорта, который сегодня требуют пассажиры, у них нет. Пассажир, заплатив за билет, хочет, чтобы в каюте был и санузел, и кондиционер. Это прекрасно понимаем не только мы, в «ПассажирРечТрансе», но и руководство Красноярского края. Совместно с учредителем ГПК «Центр транспортной логистики», министерством транспорта и руководством Красноярского края мы вплотную приступили к проработке вопроса. Уже выбрали проект, обосновали его по всем параметрам, определились с заводом-строителем и стоимостью. Проект, на мой взгляд, очень удачный. В нем предусмотрены комфортабельные каюты с санузлами и душевыми, есть рестораны, бары, фитнес-зал, сауна... Все-таки путь следования по маршруту, который составляет 1992 км, длительный, и нужно, чтобы в пути пассажиры чувствовали себя уютно. Ведь наша цель в рамках рынка создать все условия для того, чтоб пассажир всегда возвращался к нам. Еще планируем заменить судно на маршруте «Ирцево – Майское» в Енисейском районе, где сразу несколько населенных пунктов находятся в труднодоступном месте. На сегодняшний день вопрос также находится в стадии проработки. Это новое судно проекта А20, вместо выработавшего свой моторесурс



Геннадий Пиллюкшин, шкипер дебаркадера «Красноярск», Юрий Серегин, капитан теплохода «Михаил Годенко», Алексей Лесунов, технический директор



Валерий Шуталев, второй механик (сборка вспомогательного двигателя)



Андрей Гнедков, механик теплохода «Валерий Чкалов»



Ремонтные работы на дебаркадере «Красноярск»

«Марса-2000». Прежде чем именно на этом проекте остановить свой выбор, мы очень детально изучили вопрос, ездили в Ханты-Мансийск, смотрели, как и в каких условиях работают такие суда на воздушной подушке. Проект А20 предназначен для круглогодичной перевозки пассажиров и грузов на реках и озерах и способен двигаться по мелководью, болотам, битому льду и глубокому снегу. Его грузоподъемность – 26 человек, мощность – 340 лошадиных сил. Для жителей северных районов края это идеальный вид транспорта. Покупку судна осуществляет опять же наш учредитель ПСК «Центр транспортной логистики», за что им хочется выразить огромную благодарность. Ожидаем, что судно придет в Красноярский край к концу мая и приступит к работе уже в эту навигацию.

– Паромы тоже планируете менять?

– Да, но поэтапно. У нас разработана программа модернизации, в соответствии с которой мы и действуем. Например, мы заказали новый паром для Предивинской переправы в Большемурутинском районе, грузоподъемностью 300 тонн. Если ехать в Красноярск через Канск, то автотранспорту приходится делать большой крюк, поэтому многие автомобилисты предпочитают воспользоваться паромом – чтобы сэкономить время и топливо. Определен завод-строитель, конечная стоимость, представлено обоснование, так что вопрос в данный момент фактически находится в стадии согласования с учредителем нашей компании. Паром, который сейчас работает в Предивинске, направим на переправу в «Высокогорск – Лесосибирск», взамен парома, арен-

дованного у сторонней организации. Ведь рост единиц собственного подвижного состава экономически выгоден нашему предприятию.

– А туристическое направление в своей работе вы развиваете? Красоты нашего края, помноженные на комфорт в пути, должны быть очень привлекательны для туристов...

– Пока речь идет только о 2-3-дневных маршрутах выходного дня, которые мы в сотрудничестве с туристическими компаниями планируем в свободное от рейсов время. Больших маршрутов пока нет – очень дорого получается. Для туризма нужен хороший комфортабельный корабль человек на 150, приобретение такого обойдется в 2-3 миллиарда рублей. Конечно, он будет служить потом не один десяток лет, но деньги-то потратить надо сейчас! Плюс затраты на содержание. Ведь содержание судов – мероприятие очень дорогостоящее! Содержать такой теплоход как «Валерий Чкалов» или «Александр Матросов» обходится порядка 60 млн. рублей в год на одно судно. Частный бизнес такие расходы брать на себя не хочет, он нацелен на получение прибыли, причем максимально быстро и без дополнительных издержек. Также немаловажно, что период «туристической» навигации короче пассажирской, и для того чтобы это было действительно экономически выгодно, «турпродукт» должен быть продуман до мелочей. Понятно, что разработанные туристические маршруты позволят создать в прибрежных населенных пунктах немало рабочих мест и станут хорошим стимулом для развития в них инфраструктуры. Но это пока, скорее, вопрос будущего, а не сегодняшнего дня, но мы всегда

готовы принять участие в его рассмотрении.

– Не обязательно же ходить до Игарки или Дудинки. Можно и до Дивногорска или Енисейска...

– Такие перспективы есть. Я разговаривал с руководителями туристических агентств, и если они готовы обеспечить нам турпоток, то мы можем выделить судно, которое будет ходить до Енисейска. Но это, как мы с вами уже понимаем, тоже очень затратный вид деятельности. Например, в стоимость путевки обязательно войдут все эксплуатационные расходы, самая дорогостоящая статья «топливо». Посчитайте сами: идти до Енисейска – примерно 7 часов, расход топлива – 140 килограммов в час, получается 80 тысяч рублей только туда, и 85 – обратно. Заработная плата экипажа судна с отчислениями тоже очень затратная статья расходов. Нужны два сменных экипажа – два командира, два моториста, проводники. Туристическая деятельность должна быть просчитана до мелочей и приносить прибыль. Пассажирские перевозки с регулируемыми тарифами – мероприятие убыточное, поэтому на социально значимые перевозки мы получаем помощь из бюджетных средств края. Но дело не только и даже не столько в деньгах. Мы – социально значимое предприятие, созданное для решения важнейшей государственной задачи – обеспечения транспортной доступности для граждан. И с ней мы справляемся.

– Граждане вам спасибо говорят?

– Всегда! Нам повезло с пассажирами. Они отзывчивые и очень благодарные люди.

Олег СМЕРНОВ
Фото автора

Служба на всю жизнь



Николай Зацепин

Еще не так давно имя Николая Зацепина было хорошо известно всем автомобилистам Красноярска – как любителям, так и профессионалам. Что, конечно же, неудивительно – в течение долгих лет возглавлял он РЭО ГИБДД города. В отставку Николай Николаевич вышел в звании полковника, а годы, отданные службе в органах охраны правопорядка, вспоминает с гордостью и теплотой.

Вряд ли, получая аттестат о среднем образовании, Коля Зацепин предполагал, что вся его жизнь окажется посвящена работе с автотранспортом. Сразу после окончания школы – учеба в Красноярском механическом техникуме, затем – работа на механическом заводе в Железногорске (тогда это был Красноярск-26), куда он попал по распределению. Оттуда же, из «девятки», в 1976 году был призван на службу в армию.

– Я служил в Москве в дивизии имени Дзержинского, – рассказывает Николай Николаевич. – Там была отдельная рота регулирования и комендантской службы, в обязанности которой входило сопровождение автоколонн во время их движения по Москве. Отбор туда был очень строгий – надо было иметь и водительское удостоверение, и спортивный разряд, и рост не ниже 180 сантиметров... Я подошел по всем параметрам, и меня сначала назначили моторегулировщиком, а затем – командиром отделения. Ездили мы на «Уралах» с колясками. Вот представьте: идет автоколонна, а ее сопровождают три мотоцикла. Один становится на перекресток, перекрывая движение, пропускает колонну, два других – еще на двух перекрестках, только впереди. Для этого каждому из нас надо было за два квартала обогнать колонну и встать на нужном месте. Потом, когда все проедут, снова ехать вперед. Это так называемый «перекат».

Приходилось и быстро ездить, и хитрить, и срезать. Движение в те годы, конечно, было не такое интенсивное, как сейчас, но все равно задача перед нами стояла не из легких.

После увольнения в запас Николай Зацепин вернулся в Красноярск и собрался было устроиться на работу на завод «Сибэлектросталь», однако двоюродный брат убедил его пойти вместе с ним в ГАИ. Зацепин поначалу пытался отговорить брата – знал, что подобная служба не мед. Сам же столько раз стоял на перекрестках по 10–12 часов – и в снег, и в дождь, и в жару, и в мороз... Но брат настоял на своем, и они вдвоем устроились в дивизион дорожно-патрульной службы. Брат два года отработал и уволился, а у Николая Николаевича общий стаж к моменту выхода на заслуженный отдых получился 42 года, считая с армией...

Руководство ДПС, изучив личное дело своего нового сотрудника, приняло решение назначить его старшим инспектором на пост №1 – около крайкома партии. Через год, несмотря на средне-техническое образование, Зацепин получил свое первое офицерское звание и от должности младшего лейтенанта дошел до должности заместителя командира спецвзвода.

– Повидал на той работе много высокопоставленных лиц, – говорит Николай Николаевич. – Мы же всех встречали и сопровождали, в том числе и Ельцина, Горбачева. Правда,

мне как заместителю в основном приходилось сопровождать их жен – Раису Максимовну и Найну Иосифовну... Ким Ир Сена сопровождал, когда он к нам в Красноярск на бронепоезде приезжал...

В 1989-м году Зацепина назначают командиром только что образованного спецподразделения. Самый разгар перестройки, на горизонте уже маячил развал страны, и криминал начал поднимать голову. Именно для борьбы с ним и создавалась рота №8, которая работала преимущественно по ночам. За что ее частенько называли «ночной», и в чьи обязанности входила борьба с преступностью, угонами и кражами.

Однако перемены приносили с собой не только плохое, но и хорошее. Например, люди в стране начинали все более активно приобретать личный транспорт. Раньше, в годы Советского Союза, чтобы купить машину, надо было не только накопить изрядную сумму, но и записаться в очередь и несколько лет в ней терпеливо простоять. Новые порядки, упростившие покупку автомобилей, привели к тому, что остро встала необходимость открыть в столице края, помимо краевого РЭО, еще одно – городское. В 1994 году Зацепин получает новое назначение – заместитель начальника РЭО города Красноярска. В 1999 году он становится начальником отдела.

– Когда мы только начинали ра-

ботать, оформление одной машины могло занять несколько дней. Практически все операции мы тогда проводили через осмотр – снятие и постановка на учет, замена номера... Народу столько собиралось, что толпа стекла в здании выдавливалась, – вспоминает Николай Николаевич. – Сегодня, когда процесс регистрации сильно упростился, уже трудно себе представить, какой людской наплыв в РЭО был. Чтобы с ним бороться, мы открывали пункты регистрации прямо в автосалонах, а в самом РЭО у нас действовал принцип – работать до последнего посетителя. Бывало, и выходные захватывали. Потом сделали скользящий график, в котором учли в том числе и субботы, и воскресенья. Так постепенно и смогли упорядочить работу.

Тогда же, в середине и конце девяностых, буквально потоком пошли машины из-за границы. Где на какой иномарке номер набит – сотрудники ГИБДД сначала и понятия не имели. Эти знания приходили к ним вместе с опытом. Сложности с учетом привели к появлению большого числа «двойников», которые позволяли продавать контрабандные или угнанные автомобили. Да и единой информационной федеральной базы еще не существовало – она только

создавалась. Чтобы оформить автомобиль, все приходилось проверять вручную, искать в базах других регионов и совмещать с местной. Теперь-то, конечно, просто: «забил» машину в компьютер – и вся ее история перед тобой на экране. Компьютеризация, уверен Николай Николаевич, и привела к тому, что сегодня угонов стало намного меньше. Ну, угонишь ты машину – а дальше-то что с ней делать, как ее легализовать, кому продавать?

В годы работы Зацепина начальником РЭО ГИБДД Красноярск в рамках борьбы с коррупцией было принято одно очень резонансное и отчасти забавное решение. «Блатные» номера – такие, как 001, 002 – отдавать мусоровозам да ассенизаторским машинам.

– Разговоры про то, что в ГИБДД можно купить особые знаки, я уже слушать не мог, – признается Николай Николаевич. – И если бы узнал, что кто-то из моих подчиненных чем-то подобным занимается – сам бы в прокуратуру позвонил. После того, как был издан этот приказ ГУВД, мы ни одной «легковушке» не присвоили запоминающийся номер. А ПЖРЭТам или ДРСУ на грузовики – пожалуйста.

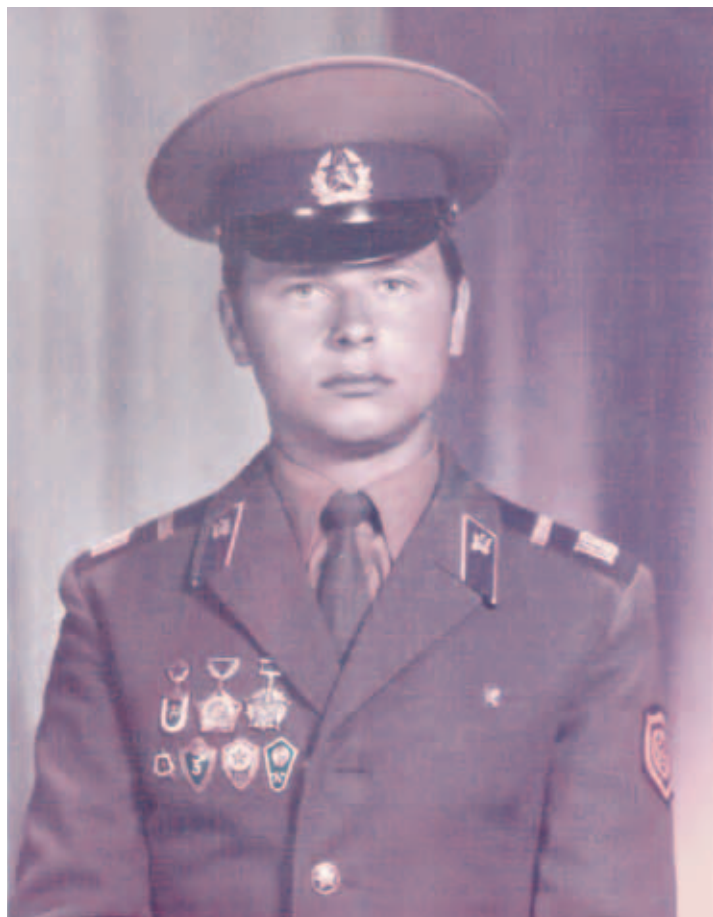
В 2017 году Николай Зацепин

ушел на пенсию. Однако деятельная натура и энергичный характер не позволили полковнику сидеть дома без дела. Он и сегодня работает – но уже «на гражданке», начальником отдела транспорта в «Посуда-центре». В его нынешней команде – бывшие сотрудники органов внутренних дел, один в Чечне воевал, другой – оперативник со стажем. «Я учусь у них, они учатся у меня», – говорит Николай Николаевич.

В личной жизни у Зацепина тоже все в порядке. Двух дочерей воспитал, теперь помогает им растить внуков. Одна из дочерей, Мария, пошла по стопам отца, майор, работает в ФМС. Внуки – кто в детском садике, кто в школе. Старший, восьмиклассник, мечтает стать артистом и занимается в мим-театре «За двумя зайцами», и дед с удовольствием ходит во Дворец культуры и спорта металлургов на представления, в которых тот участвует.

– Все было в моей жизни, – словно подводя итог нашему разговору, говорит Зацепин. – И хорошее, и плохое. Много видел, со многими знаком... – и добавляет после небольшой паузы: – Но хорошего все-таки было больше.

Анна ИЛЬИНА



По труду и почет



Сергей Сельянов, водитель автопогрузчика Шушенского филиала ГП КК ДРСУ - 10

Характеристика водителя погрузчика Сергея Сельянова, прозвучавшая из уст директора Шушенского филиала ГП КК ДРСУ-10 Игоря Серержкина, по первому впечатлению предельно лапидарна: дисциплинирован, ответственен, классный специалист, ветеран предприятия.

Но стоит развернуть эту короткую объективную, получится интересная и насыщенная биография истинно рабочего человека, на котором держится наша отечественная экономика. Родился Сергей Сельянов в селе Дубенское Шушенского района, но техникум по специальности агроном окончил уже в Кызыле. Из Тувы был призван в ряды Советской Армии, там же, демобилизовавшись, женился и начал трудовую деятельность в одном из местных совхозов.

Начать-то начал, а на малую родину все равно тянуло. В 1990 году перебрался с семьей в Шушенское. С

- Отсюда, из ДРСУ, и на пенсию уйду, - говорит Сергей Иванович, - за исключением одного года, когда поставили на асфальтоукладчик, так и сижу за рычагами погрузчика, уже третью машину сменил

трудоустройством не тянул, и как-то так получилось, что первым предприятием, куда обратился, оказалось Шушенское ДРСУ. Приняли сразу, поскольку в техникуме, армии и совхозе Сергей Сельянов освоил несколько смежных специальностей, став ме-

ханизатором широкого профиля. А с того первого дня минуло уже 28 лет...

- Отсюда, из ДРСУ, и на пенсию уйду, - говорит Сергей Иванович, - за исключением одного года, когда поставили на асфальтоукладчик, так и сижу за рычагами погрузчика, уже третью машину сменил. Состою при асфальтобетонном заводе, подвожу и загружаю в бункер сыпучие материалы, необходимые для приготовления асфальта. Содержание территории промбазы в надлежащем порядке также входит в мои обязанности. Кроме того, в зимний период посылают на расчистку дорог от снега. Работа трудная, в жару и мороз, от рассвета до заката, но хорошо оплачиваемая, грех жаловаться...

На житейскую судьбу Сергею Ивановичу тоже сетовать грех. В Шушенском построил дом, двоих детей вырастил, фруктовые деревья в своем саду посадил. И на предприятии ценят и уважают - сколько у него благодарностей с грамотами, Почетный дорожник России и ветеран ДРСУ Сельянов сказать затрудняется, давно сбился со счета. Да и не нужно ему это, хоть и приятно временами, когда по праздникам хвалят и награждают.

Все же у настоящего, уважающего себя и коллег-смежников профессионала иные приоритеты. Например, даже самую малую поломку в машине Сергей Иванович воспринимает, как собственную физическую боль. Не успокоится, пока не починит. Быстро и качественно. Сам себе и слесарь, и механик, и разборщик, и сборщик. В этом случае даже погода не имеет значения. Неважно, что на улице: холод или дождь, вверенная механизатору техника должна быть всегда в рабочем состоянии.

Сейчас Сергей Иванович управляет относительно новым, 2012 года выпуска, китайским автопогрузчиком, однако самая первая его отечественная машина, на которой когда-то работал, до сих пор на ходу и еще служит предприятию. А все потому, что многие годы была в умелых и бережливых руках почетного дорожника Сергея Сельянова.

Антон ВЕРШИНИН
Фото автора

Счастье состояться в профессии

В Большемуртинском ДРСУ трудятся работники, за плечами которых большой стаж и бесценный опыт.



Татьяна Маршунина

Татьяна Алексеевна Маршунина, инженер-лаборант, 40 лет назад, 1 апреля 1978 года молодым специалистом пришла в Большемуртинское ДРСУ, на тот момент Большемуртинское ДСУ-5.

– Попала в ДСУ-5 через полгода после его образования, по распределению после окончания Красноярского автотранспортного техникума. Руководителем в это время был Александр Александрович Многогрешнов, – вспоминает она. – Работала инженером по охране труда, в плановом отделе, но в основном – в лаборатории. Раньше, когда у нас действовал цементобетонный завод, проверяли бетон на качество, сейчас – асфальт. Труд хоть и не простой, но интересный, за столько лет я уже все нюансы профессии изучила, но скуки нет, по-прежнему тружусь с удовольствием.

Помимо работы Татьяна Алексеевна любит читать книги.

– Раньше без книги даже за обед не садилась, читала запоем, – рассказывает Татьяна Алексеевна. – Детективы, историческая литература, современная проза – все было интересно. В библиотеке была постоянным посетителем. А сейчас уже мало читаю, зрение стало подводить.

Теперь все свободное время ветеран труда Красноярского края посвящает двум любимым внукам.

Немногим меньше в Большемуртинском ДРСУ отработал Валерий Алексеевич Вещиков, варильщик асфальтобетона.

– Я начинал трудовой путь в 1980

году плотником-бетонщиком, – рассказывает он. – До этого немного успел поработать в спорткомитете после окончания физкультурного техникума. А когда началось строительство автодороги Красноярск – Енисейск, решил попробовать свои силы в дорожной сфере. Сначала работал на укладке асфальта, а после получил профессию оператора АБЗ и уже многие годы тружусь варильщиком асфальтобетона. Почти 40 лет в одной организации. Уже второй асфальтобетонный завод сменил. Нынешний более современный, модернизированный. Сейчас в среднем выпускаем 20–25 тысяч тонн за сезон, хотя во времена строительства дороги Красноярск – Енисейск доходило и до 41 тысячи тонн, одно из первых мест в крае по производительности занимали. При мне сменилось немало руководителей, с каждым находил общий язык. Главное ведь свою работу вы-



Валерий Вещиков

полнять на совесть, тогда и у руководства вопросов к тебе не будет. Вы посмотрите, у нас ведь большинство работников трудятся уже не менее 5–10 лет, текучки нет. Это о многом говорит. Вообще, я считаю, что ДРСУ – одна из лучших организаций в Большемуртинском районе. Стабильная работа, все социальные гарантии есть, заработная плата вовремя... Работа не самая легкая, но мы не жалуемся. Основной объем, конечно, на лето приходится, но и зимой скучать некогда, за это время нужно привести в порядок завод, провести все сварочные работы, тены намотать, агрегаты проверить, чтобы летом техника не подвела. Пока здоровье позволяет, еще поработаем, хотя смену себе уже готовим – у нас молодой бригадир,

вникает во все, учится, будет на кого оставить потом завод.

За время работы Валерий Алексеевич – ветеран Красноярского края – получил немало грамот и благодарностей, но главным своим богатством считает семью.

– С женой Ириной Александровной вырастили двух дочерей, а теперь вот троих внуков помогаем воспитывать. Души в них не чаем, – улыбается Валерий Алексеевич.

Когда выдается немного свободного времени, Валерий Алексеевич старается вырваться на природу – сходить в тайгу за ягодами, отправиться на Енисей или Ангару на рыбалку, где в основном ловит хайрюза и карася. Причем, среди улова попадаются экземпляры больше килограмма – гордость заядлого рыбака.

Валерий Павлович Архипов, оператор дробильно-сортировочного комплекса, пришел в Большемуртинское ДРСУ 15 лет назад, почти сразу после окончания радиотехнического техникума.

– Немного поработал на ретрансляторе, но потом решил пойти по стопам отца Павла Григорьевича, который много лет отработал здесь дробильщиком. Даже успел с ним вместе поработать, пока он не ушел на заслуженный отдых, – поясняет Валерий Павлович. – Здесь хоть и шумно, но мне нравится, все устраивает. Когда свою работу знаешь, особых проблем нет. Здесь я чувствую свою востребованность, выполняю реально полезную работу, наполненную смыслом, так что, надеюсь, еще не один год буду трудиться в Большемуртинском ДРСУ.

Екатерина ГАЛКИНА

Фото автора



Валерий Архипов

Поколение мастеров

Расхожая поговорка, что незаменимых людей нет, бывают не замененные, возможно, и справедлива для какой-нибудь другой сферы деятельности, но только не для дорожной отрасли. Здесь мало только обладать профессиональными корочками, надо быть профессионалом в действительности.



Сергей Бакулин, машинист грейдера Шушенского филиала ДРСУ-10

Тем, кто разбирается в специфике строительства и ремонта дорог, любо-дорого смотреть, как работает машинист грейдера Шушенского филиала ПН КК ДРСУ-10 Сергей Бакулин, как филигранно выполняет любые технологические операции. Вообще-то, по его признанию, сам он в большей степени тракторист, но если потребуется, пересядет в кабину грейдера или автопогрузчика.

Теперь именно тот случай – машиниста грейдера проводили на заслуженный отдых, и его заменил Сергей Михайлович. На предприятии с 2004 года, а до того в качестве тракториста пахал и сеял в Шушенском совхозе им. В.И. Ленина и Н.К. Крупской. В конце 90-х гг. прошлого века совхоз приказал долго жить, и механизатор устроился на местную птицефабрику, которая в то время тоже на ладан дышала, коллектив месяцами без зарплаты сидел.

– Как только случайно узнал, что в ДРСУ тракторист требуется, сразу пришел наниматься, – вспомина-

ет механизатор, – и не жалею, что устроился, мне все здесь по душе. Пять лет из деревни Ермолаево в Шушенское на работу ездить приходилось, но терпел, пока с супругой Тamarой в поселке домик на земле не купили, с годами жилище расширили и перестроили.

Сергею Михайловичу не просто любая работа нужна была, а такая, чтобы платили достойно. Четверо детей в семье – это вам не шутка! Никакого дела не чурался, к каждому производственному заданию относился вдумчиво и ответственно, технику содержал в идеальном состоянии, чтобы ремонтные простои свести к минимуму. Образование здесь сильно помогало – механик все же, окончил Шушенский сельхозтехникум.

Результат не замедлил сказаться. Мастеровитому и трудолюбивому Бакулину вручали денежные премии и грамоты, фотографию вывешивали на Доску Почета. Но что немало важно и, пожалуй, это было главным – зарплата позволяла семью прилично содержать, детей поднимать. Сейчас все

они взрослые, все работают и в благодарность награждают заботливого и в сущности нестарого еще отца (53 года) внуками и внучками. Пятеро у него их на сегодняшний момент, и не исключено, что со временем будет и больше.

– Золотой фонд нашего коллектива – это такие люди, как Сергей Бакулин, – рассказывает директор Шушенского филиала Игорь Сережкин, – хорошо, что Сергей Михайлович еще относительно молод, а то ведь у нас в этом году пятеро опытейших специалистов предпенсионного и пенсионного возраста. Уйдут, их сразу и не заменишь. Вот уволился наш старейший работник, экскаваторщик Дмитрий Иванович Родионов, честно признался, что в 63 года такая тяжелая работа ему уже не по силам. И теперь попробуй найди на его место такого же классного машиниста. Конечно, кадровая ротация происходит, молодежь появляется, только ей до уровня настоящих профессионалов еще расти и расти...

Игорь Алексеевич сам, можно сказать, ветеран предприятия, 32 года ему отдал. И знает, о чем говорит. Наиболее сложные и ответственные участки работы доверяет людям, доказавшим свою высокую профпригодность многолетним стажем, опытом и знаниями. Тем более, сейчас разгар летнего сезона, филиал выиграл тендеры на ремонт улично-дорожной сети в райцентре и нескольких поселениях.

В поселке основные производственные мощности предприятия задействованы на капитальном ремонте (объем 20 миллионов рублей) улицы Первомайская, где устанавливают четыре километра бордюрного камня, укладывают два километра асфальтобетона. Кроме того, асфальтируют 600 метров проезжей части и столько же тротуаров на улице Полукольцевая, в качестве субподрядчиков участвуют в благоустройстве 14 придомовых территорий.

Это непосредственно в Шушенском, а есть еще поселения, в которых предстоит выполнить ремонт УДС на 10 миллионов рублей, для чего одного только асфальтобетона необходимо будет израсходовать не менее двух тысяч тонн.

Владимир НЕСЯЕВ
Фото автора

**Людмилу
Белаш, ветерана
Минусинского
ДРСУ, в дорожную
отрасль в прямом
смысле слова
привела дорога.**

- В 1972 году после окончания Абаканского техникума я полгода не могла устроиться на работу, - вспоминает Людмила Ивановна. - Пойду в одну организацию - без опыта не берут, в другую - та же причина. А тут прочла в газете объявление: «В Дорожный участок-1021 требуется техник, обращаться: конец улицы Ачинской». Решила попытать счастья. Вот иду по этой улице, дохожу до конца, никаких организаций нет, а впереди развилка - направо переулочек и налево. Подумала, если правильно приду по переулочку, то меня возьмут. Пошла я налево, и точно, смотрю, там домик деревянный стоит - это и был Дорожный участок, куда меня взяли в бухгалтерию. Видимо, судьба.

Сначала работала техником, при этом выполняла обязанности и диспетчера, и нормировщика, и плановика. Весь участок был - я, прораб да технические работники. Примерно через десять лет наш участок реорганизовали в ДРСУ, был создан плановый отдел, куда я и перешла на работу экономистом. К нам относились шесть районов - Минусинский, Идринский, Краснотуранский, Шушенский, Ермаковский и Каратузский, и для каждого я расписывала планы: годовой, квартальный. А позже меня перевели заниматься налоговыми отчислениями. Надо сказать, очень нервная работа была - в каждом районе свои ставки и сроки, которые нельзя было пропускать. Каждый раз, как выполнишь все в срок, так словно гора с плеч. А потом все по новой. Но для меня важно было сделать все точно, без ошибок. Такой я человек, не люблю неточностей.

Кроме того, в то время действо-

вал указ, согласно которому каждая организация должна была произвести отчисления в дорожный фонд или предоставить технику для работы. Вот я и рассчитывала для каждой организации объем отчислений.

В дорожной отрасли я проработала 33 года, до выхода на пенсию в 2005 году. И все эти 33 года в одной организации - любимом ДРСУ. Жаль было уходить, ведь вся жизнь там прошла. Но, с другой стороны, мой труд прошел не даром. Вы посмотрите, какие у нас районные дороги хорошие! А начинали-то с чего - дороги были грунтовые, гравийные уже считались хорошими, с настоящим покрытием. И сейчас испытываю гордость за наших - как они в Минусинске развернулись, въезд очень красивый сделали: расширили дорогу, поставили бордюры, благоустроили прилегающую территорию.

**Галина Ширяева
по профессии
бухгалтер, а не
дорожник, но
дорожной отрасли
она посвятила три
десять лет жизни.**

Бухгалтер по профессии, дорожник по призванию

Галина Николаевна пришла бухгалтером в ДЭУ 2П в начале 70-х. Через пару лет участок, а также еще несколько дорожных организаций, объединили в «Тувавтодор».

- Чего только за годы работы не было, - рассказывает Галина Ширяева. - Погодные условия у нас сложные, как и сами дороги - с Саянами шутки плохи. Помню, однажды 18 мая поехали в рабочую командировку и на сутки застряли на дороге - неожиданно снег выпал больше метра.

В 1986 году Галина Николаевна перешла в Минусинское ДРСУ, откуда и ушла на пенсию.

- Перед ДРСУ мне предложили поработать в Сельхозтехнике, так я оттуда через четыре дня сбежала, - вспоминает собеседница. - Коллектив не тот, мне кажется, лучше дорожников никого нет. У меня очень общительный характер, поэтому мне нравилось с сотрудниками разгова-



Галина Ширяева (вторая справа в первом ряду) на отдыхе в «Красноярском дорожнике»

ривать, а в моей работе бухгалтера по расчетам этого общения было достаточно - каждый подойдет, расспросит, что да как. Всех по имени-отчеству знала. А еще нравилось то, что я сразу видела результат своей работы - вот они, начисления.

На заслуженный отдых Галина Николаевна ушла почти двадцать лет назад - в 2000 году, но до сих пор частенько с теплом вспоминает бывших коллег, интересуется жизнью

предприятия и с благодарностью отмечает, что и ее руководство родной организации не забывает - вместе с другими ветеранами отрасли приглашают на значимые праздники и традиционно ежегодно организуют отдых на базе «Красноярский дорожник» у озера Шира в Хакасии.

Страницу подготовила
Светлана ИВОЛГИНА
Фото автора

При поддержке Национального
антитеррористического комитета**22–24 мая****КРАСНОЯРСК 2019 ВХОД СВОБОДНЫЙ!**

АНТИ ТЕРРОР

XV ВСЕРОССИЙСКИЙ
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ
ФОРУМ**современные системы
безопасности**

- Технические средства и системы безопасности
- Инженерно-технические средства физической защиты
- Пожарная безопасность
- Аварийно-спасательное оборудование. Транспорт
- Экипировка. Индивидуальные средства защиты
- Информационная безопасность

Более **10 000** посетителей
из **55** субъектов РФ в 2018 году

КРАСНОЯРСКИЙ
КРАЙ
ПРАВИТЕЛЬСТВОсибфэр
Международный
форум выставочных
и деловых мероприятийМВДЦ «Сибирь», ул. Авиаторов, 19
тел. (391) 200-44-37
www.krasfair.ru