

ТТК

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

№4
(36)

ИЮЛЬ-
АВГУСТ

2016

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ

Сергей Каменецкий,
начальник Нижнеингашского
участка Канского филиала № 1
ГП «КрайДЭО»



Елена АВРАМОВА

**Птенцы гнезда
Сиротинина**

Людмила ДОНСКАЯ

**Спасибо надо
заработать**

Анатолий КАСАТКИН

**Место службы –
Енисей**

СОДЕРЖАНИЕ

Геннадий КАЛЕДА Небесное притяжение	4
Елена АВРАМОВА Птенцы гнезда Сиротинина	6
Виталий ПОЛЯКОВ Маленькое речное путешествие	8
Мария КЛИМОВА Работа как песня	9
Светлана ХОРОШИЛОВА Неутомимый труженик	10
События и факты	12
Людмила ДОНСКАЯ Спасибо надо заработать	14
Анатолий КАСАТКИН Место службы – Енисей	16
Егор МИТЯЕВ Солнце над стальной магистралью	18
Анна ИЛЬИНА Современному городу – хорошую дорогу	19
Виктория РЕЗНИК Выученный урок из школы жизни	20
Петр ВЕЛЕСОВ К труду и обороне готовы!	21
Григорий ЧЕБОТАРЬ Что еще нужно для счастья?	22



В номере использованы фотографии Людмилы ДОНСКОЙ, Анатолия КАСАТКИНА, Геннадия КАЛЕДЫ, Григория ЧЕБОТАРЯ

ТК

Издается
при информационном
содействии
министерства
транспорта
Красноярского края

**Учредитель
и издатель**
ООО «Автодорожно-
транспортная газета»

Главный редактор
Э.З. Алборов

**Ответственный
секретарь**
Лана БАЙКАЛОВА

Адрес редакции
и издателя:
660049,
г. Красноярск,
пр. Мира, 3,
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.
Дата выхода 19.09.2016
Цена свободная

Электронная версия
журнала на сайтах:
www.mintrans.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.



Небесное притяжение



Получив редакционное задание побывать на празднике – Дне Воздушного флота и поделиться с читателями своими впечатлениями, мой взор мысленно устремился в небо, точнее, в аэропорт «Емельяново».

Запускаю двигатель пока еще автомобиля, а не самолета, но с ощущением – полетели! При подъезде к аэропорту, прямо в тему, по радио свой хит с красноречивым названием «Небесное притяжение» исполнил Владимир Кузьмин. А небо-то как раз и не радовало – затянуто тучками. И синоптики дождь обещали. Однако вереница машин в аэропорт обнадежила. Значит, любовь к авиации сильнее предполагаемой непогоды, и, наверное, гости праздника, как и я, просили небеса быть благосклоннее к нам в этот день.

Немало приятных событий произошло в жизни красноярского аэропорта за минувший год. Среди наиболее значимых отметим, что пассажиропоток вырос до двух миллионов человек, что позволило по итогам 2015 года войти в тройку лучших международных аэропортов России. Соискателями премии «Воздушные ворота России» стали 34 аэропорта, у нас – «бронза». А в апреле 2016 года «Емельяново» получило статус аэропорта федерального значения, это свидетельствует о возросшей его значимости в системе гражданской авиации страны.

Значимость высочайшей ответственности в авиации каждого специалиста подчеркнули приехавшие на праздник губернатор края Виктор Толоконский и председатель краевого ЗС Александр Усс:



– Авиационное сообщение – стратегическое направление в развитии нашего огромного региона. Воздушный флот незаменим для единства территорий края. Без сильной авиации невозможно представить благополучие северных территорий края. Появляются новые маршруты. В полную силу идет строительство современного аэропорта. Мы гордимся работой красноярских авиаторов. Желаем новых успехов. Будьте всегда на высоте!

Особый акцент на ветеранах отрасли сделал в своем поздравлении генеральный директор аэропорта «Емельяново» Андрей Метцлер:

– Профессии, связанные с авиацией, не только сложны и ответственны, но и почетны. Авиация – это профессия сильных духом и смелых людей. Вы, ветераны отрасли, и все, кто влюблен в небо, заслужили свой высокий авторитет трудолюбием, мужеством и искренней преданностью к выбранному делу.

Почти 50 лет отдал авиации бортиженер Борис Индаков, а после ухода на пенсию продолжил работать в аэропорту диспетчером.

– Не работаю только последние три года, – делится мыслями Борис Владимирович. – Но прихожу на праздник каждый год, чтобы с коллегами повстречаться. Скучаю по полетам. Любовь к небу – это такое интересное состояние души, оно притягивает раз и навсегда. Пойдет ли кто из внучат в авиацию, сказать трудно, впрочем, старший внук учится в

аэрокосмическом техникуме. Настроение прекрасное, от встречи с коллегами получаю прилив сил, а наблюдая, как много на празднике молодых родителей с детьми, расцветаю от прилива бодрости и радости.

А вот капитан МЧС Артем Артемьев сегодня не в форме, у него выходной, но он все равно возле своего вертолета, более того, с женой и детьми-двойняшками.

– Праздник родной, авиационный, самый любимый в году, – бодро рапортует Артем Валерьевич. – Я здесь и с друзьями встречаюсь, и с ветеранами могу пообщаться, а нынче первый раз ребятяшек привез, пусть приобщаются к авиации сызмальства. Когда на земле, я думаю о полетах, а когда в небе, люблю разглядывать землю: леса, горы, рассветы и закаты. Дух захватывает от просторов и красоты.

Длинные очереди из желающих побывать в кабине воздушного судна тянулись за каждым транспортным средством, а это вертолеты МИ-8, МИ-26, самолет Ан-74 МЧС России, самолеты Як-42 ГП КК «КрасАвиа» и Ан-26 авиакомпании «Турухан», впечатляющий размерами Ил-62 с надписью на борту «Сибирский аэрокосмический университет». Особо любознательные наблюдали за наземным обслуживанием грузового гиганта MD-11 Lufthansa Cargo.

В самолетах летают миллионы людей, а в кабине бывают единицы пассажиров, поэтому пусть и на земле стоит борт, но штурвал – то настоящий. По мнению Антона



Агеева, члена экипажа авиакомпании «Турухан», гида по приборам, через их небольшой самолет за праздник прошло более 200 человек. Стаж у самолета большой, он в строю с начала 70-х годов прошлого века, до сих пор летает на Север, по сути, «вечная машина».

Те, кто подержался за штурвал в кабине самолета, находили себе массу новых занятий: осматривали аэродромную спецтехнику, катались на экскурсионном рейсе по перрону, примеряли костюм спасателя, изучали так называемые черные ящики... Хватало и интерактивных площадок, на которых аниматоры развлекали детвору.

День Воздушного флота, пожалуй, самый любимый детьми взрослый праздник. Молодые родители, а то и бабушки с мамашей, удобно восседающей на их плечах, – массовое явление на этом празднике.

Когда началось авиашоу, кто бы что ни делал, все дружно устремили взгляды вверх. Сначала с неба «посыпались» парашютисты с флагами России, Красноярского края и ООО «Аэропорт Емельяново». Тут и купольная акробатика (фигура «этажерка») выполняется спортсменами ДОСААФ. Руководитель прыжков Андрей Денщиков, мастер спорта России, совершил более 2 тысяч прыжков с парашютом.

В небе появляется легендарный По-2. С высоты 200 м самолет снижается до 50 м, выполняет горизонтальную восьмерку с креном 30 градусов, горку, пикирование, боевой разворот, после

чего гордо заходит на посадку. А в небе уже кружит пара Як-52, они показывают комплекс фигур пилотажа, пикируя с высоты 600 до 100 м.

На самолете ВС СП-55 летчик С. А. Чадин демонстрирует комплекс фигур индивидуального пилотажа с включенным дымогенератором, в том числе «мертвую петлю». Свои летные возможности показывает еще несколько самолетов малой авиации. А борт Бе-22ЧС с высоты 100 м производит эффектный сброс воды. К счастью, единственный за взлетной полосой, небеса оказались благосклонны к красноярским асам и «дождя не дали».

Пока одни стояли в очереди, чтобы попасть в святая святых – кабину самолета и сесть за штурвал, другие наслаждались культурной программой у главной сцены, где целый час играла известная красноярская группа «Мятный бриз». С музыкальным попури выступила женская вокальная группа «Simple Sky», девушки смотрелись мило в нарядах, похожих на форму стюардесс. А детскую аудиторию радовали юные таланты и солисты «Волшебного микрофона», танцевальной студии «Звончок» и зажигательного коллектива «Дольче».

Ближе к финалу настоящее шоу мыльных пузырей под музыку молодого скрипача Леонида Жуковского устроила детвора у сцены, выдувая в небо тысячи радужных пузырей.

Еще один «миг счастья» собрал приехавших в аэропорт красно-

ярцев у главной сцены. В завершение Дня Воздушного флота ведущие праздника Тамара Васильева и Роман Богданов объявили розыгрыш «Билетов удачи». Доставать билеты из лототрона пригласили ребенка-добровольца.

Призы предоставили партнеры мероприятия – Эйр Парк «Кузнецово», авиакомпании «Нордстар», «Аэрофлот» и «Пегас Флай» (сертификат на бесплатный перелет по России). Каждый билет нашел своего хозяина.

– Вот и не верь в счастливый случай, – воскликнула Рамиля, получив сертификат от «Кузнецово». – Я первый раз на этом празднике. Оказалась тут абсолютно случайно. У подъезда встретила знакомого, который уговорил меня поехать с ним «на самолеты вблизи посмотреть». Сказали, что меня ждет ознакомительный полет над Красноярском на небольшом самолете. Увидеть город с высоты я давно хотела. Не так, чтобы высоко-высоко, а с уровня полета орла. У меня натура романтическая. В небо меня тянет, летаю с удовольствием. А на маленьких самолетах не летала, но уже интересно, готова воспарить. Это ж как удачно я зашла!

Красоту панорамных видов города во время экскурсионных полетов над Красноярском успели оценить более 700 человек, успевших заранее приобрести билеты. А всего праздничное настроение работников Воздушного флота разделило более 10 тысяч красноярцев и гостей города.

Геннадий КАЛЕДА



Птенцы гнезда Сиротинина

На общей фотографии молодые, красивые, улыбочивые лица. Поколение NEXT. Молодежь, которой принадлежит будущее без остатка – и каждого взятого в отдельности предприятия, и отрасли, и нашего края, и, по большому счету, страны.

Мы сидим в просторном кабинете директора ГП КК «Балахтинское ДРСУ» Александра Сиротинина. Парни и девушки с фотографии – это «его» молодежь. Та самая смена, вращиванием которой Александр Филиппович целенаправленно занимается вот уже несколько лет. Или, немного перефразируя классика, «птенцы гнезда Сиротинина».

– Давайте оставим в стороне дорожную тематику, поговорим о перспективе, – предлагает Александр Филиппович. – Я считаю, это самое главное. Да, конечно, важно и стабильное финансирование, и хорошая техника, но сами по себе они не дают перспективы. Отсутствие денег – это временное явление. Сегодня их может не быть, а завтра появятся. Технику тоже можно новую купить. А вот если у предприятия нет перспективы, тут уже ничем не поможешь. Будущее, особенно у нас в сельской местности – это всегда кадры. Даже самые современные технологии, самые современные машины, пусть они хоть

из золота будут, без людей мертвы.

Директор знает, о чем ведет речь, – сам он в отрасли уже 38 лет. Начинать, еще когда такие «зубры», как Петр Алексеевич Старовойтов или Владимир Степанович Рожкин, в силе были. Ставшие уже легендой среди красноярских дорожников Александр Георгиевич Анашкин, Виктор Константинович Когодеев, Сергей Павлович Портнягин – его однокашники или соратники.

– Они же себя целиком и полностью отрасли отдали, сердец своих не жалели, вот и сторели рано, – говорит Александр Филиппович. – Уходят старые кадры, а кто придет в отрасль после них? И значит, наша задача сделать так, чтобы молодежь не только к нам приходила, но и быстрее росла, мужала.

Отдадим должное директору: его ДРСУ в этом отношении одно из лучших предприятий в крае. Ни одна защита диплома в ИСИ СФУ без участия их специалистов не обходится. Ездят, присматриваются, выбирают. Приглашают к себе тех, кто приглянулся. Встре-

чаются со студенческими группами, рассказывают о предприятии, чтобы ребята знали о жизни и работе дорожника «на земле», а не только то, что написано в книжках. Работают со школьниками. Направление на учебу в красноярские вузы для желающих? Не проблема – если выбранная ими профессия будет интересна и востребована в ДРСУ.

Понятно, что привлечь к себе молодежь – это одно, а сделать так, чтобы она не просто «привлеклась», а захотела связать с предприятием свою жизнь, – совсем другое. Чем можно заинтересовать молодых, чтобы они задержались хотя бы на то время, пока не поймут, что здесь – все настоящее? Настоящая работа, настоящая жизнь. Реальная возможность не только стать крепкими профессионалами, но и выстроить таким образом свои судьбы, чтобы они сами, а не только их родители или близкие люди, собой гордились. Для достижения этой цели самый действенный способ в современных условиях – решение жилищной проблемы.

– Конечно, наше предприятие помогает молодым в этом сложном вопросе, – говорит Юлия Рогова, главный специалист по экономическим вопросам, в недавнем прошлом молодой специалист. – Делаем все, что только в наших силах. Предприятие снимает жилье, помогает выплачивать ипотеку. Точнее, проценты по кредиту на покупку дома выплачивает. Это очень существенная помощь, потому что сумма долга, в конечном итоге, оказывается меньше, чем проценты по нему. Так и мне с домом помогли. Мы с мужем

давно все выплатили, теперь дом есть – свой, собственный, – работаем. Чтобы куда-то уехать или уволиться – такого даже близко в мыслях-то нет.

В этом году ДРСУ решило построить для своей молодежи дом на две семьи. Площадь каждой квартиры – 54 квадратных метра. Вода, электричество, септик, автономное отопление – все как полагается. Строит, конечно, не собственными силами – работает строительная фирма, но тем не менее. Это первый подобный опыт у балахтинских дорожников. Сдадут, посмотрят, как получилось, а там уж будут дальше решать, стоит другие дома строить или нет.

Будущие новоселы уже известны. Пять лет работает на предприятии выпускница дорожного факультета Инженерно-строительного института СФУ Ирина Гусева. Сюда, в Балахту, она приехала не одна – со своим парнем. Константин тоже дорожник, работает диспетчером, за эти годы заочно получил высшее образование.

Во второй квартире будут жить инженер ПТО Ольга Никишина и один из молодых руководителей среднего звена предприятия прораб Иван Глинка.

– Мы еще им комсомольскую свадьбу сыграем, – смеется Сиротинин. – Сейчас вот только дом сдадим.

– Два года наше ДРСУ выполняло работы по капремонту федеральной дороги, первый год на субподряда, потом сами. Иван там все это время работал, – знакомит нас с Иваном Александр Филиппович. – Смотрю, толковый парень, да и возмужал он за эти два года. Назначил его прорабом и не ошибся. Справляется со своими обязанностями хорошо. А еще Иван спортсмен, армрестлингом занимается, на отраслевых спартакиадах медал нам золотые завоевывает.

Молодых специалистов в Балахтинском ДРСУ больше 20 человек. Часть из них трудится в филиалах – Ужурском и Новоселовском, хотя большинство, конечно, работает на головном предприятии. И не обязательно по дорожным специальностям. Алексей Фуражкин, младшее поколение известной на всю Балахту дорожной династии, – программист. Занимается программным обеспечением предприятия, в том числе бухгалтерским, руководит метеостанциями, в его ведении и ГЛОНАСС. На работу Леша устроился сразу после сдачи госэкзаменов, даже диплом еще получить не успел. Кристина, жена Алексея, работает тут же, в бухгалтерии.

– У нашей семьи не одно поколение отработало здесь, в ДРСУ. И я всегда знал, что после учебы вернусь домой, в Балахту, на предприятие, куда еще ребенком к родителям бегал и которое стало мне вторым домом, – с уверенностью, свойственной людям, которые определились с выбором жизненного пути, говорит Алексей.

А вот еще молодой специалист, знакомьтесь: Николай Исаев, дорожный мастер. По образованию юрист, окончил Ачинский юридический техникум. Но работа в офисе ему не по душе, больше нравится дорога. В планах – получение профильного высшего образования в СФУ. К слову, юрисконсульт в организации – тоже представитель нового поколения, Андрей Реутов, выпускник Красноярского аграрного университета.

Больше года работает на предприятии Виктория Корниенко специалистом по кадрам. На этой должности она сменила свою маму, Татьяну Дмитриевну Орехову, которая бесменно возглавляла кадры Балахтинского ДРСУ в течение 39 лет. Виктория тоже пред-



ставитель дорожной династии. Не только мама, но и ее папа Петр Андреевич Орехов – дорожник, трейдерист (сейчас он, правда, на пенсии). А старший брат Андрей – заместитель директора по производству.

– Село, конечно, не город. Масштаб не тот, досуг не тот – для молодых это важно. Но мы делаем для них все, что в наших силах. Опекаем первое время, подъемные даем – 30 тысяч рублей, аренду платим, – рассказывает Александр Филиппович. – А потом, когда ребята вкус работы ощущать начинают, всегда невольно проводят параллели между собой и теми, кто остался в Красноярске. Город, конечно, большой, но многие выпускники после получения диплома устраиваются не по специальности. И когда они сравнивают себя с ними, то видят, что жизнь у них в правильное русло вошла, в то, что надо.

Перед зданием Балахтинского ДРСУ небольшой ухоженный скверик. Парк, как громко называют его работники. Ровный ковер зеленой травы, тянутся в небо пирамидки недавно высаженных здесь голубых елей. Обновленный вид парка – это заслуга молодых. Девушки сделали ландшафтный дизайн, организовали вырубку старых деревьев, посадили новые. Сами ухаживают за ними, приходят даже по выходным – смотрят, что и как тут растет.

Чтобы деревья выросли, чтобы парк приобрел тот вид, как задумано, нужны годы. А значит, все в Балахте всерьез и надолго. И деревья, и молодежь.

Елена АВРАМОВА



Маленькое речное путешествие

Паромы, как мосты, соединяют берега. Есть минусы: приходится подстраиваться под график их движения или оплачивать проезд. Но есть и несомненный плюс. Поездка на пароме – как маленькое речное путешествие со всеми его прелестями, минутное затишье в турбулентных ритмах сегодняшней жизни.

Если отвлечься от романтики, то паром, чего скрывать, не столь удобен. Да вот беда – мосты построить можно не везде. А даже там, где можно, бывает слишком дорого. Новоселово, паромная переправа через Красноярское море. Протяженность маршрута, по которому параллельно друг с другом ходят сразу два парома, – пять с половиной километров и, надо отдать им должное, с успехом справляются с возложенными на них обязанностями по транспортировке грузов и людей.

Один – заслуженный (но очень крепкий!) буксир с баржей «Красноярский дорожник», второй – вполне современный СП-105, специализированное судно, предназначенное для курсирования по пригородному маршруту (именно к ним относятся паромные переправы). Находятся паромы в ведении Новоселовского филиала ГП КК «Балахтинское ДРСУ». Самое напряженное время – это, конечно, лето.

– Конец июня, июль, август – народу всегда бывает много, – говорит директор филиала Александр Плясунов. – На той стороне деревни, сосновый бор, хорошие пляжи, детские лагеря. По итогам июня один только СП-105 перевез более полутора тысяч автомобилей и около десятка тысяч человек. А в этом году вообще наплыв, какого раньше не было. Из-за санкций и экономического кризиса многие из тех, кто предпочитал отдыхать на югах и курортах, решили провести отпуск на Родине. Речь не только о красноярцах – едут из Иркутской области и Кемерово, из Томской области и Алтая. Когда на переправе скапливается слишком много народу – а очереди из машин иной

раз растягиваются на полтора-два километра, то паромы ходят не по графику, а чаще по наполняемости. Пристал к берегу, выгрузился, загрузился, тут же отошел. И по времени, особенно по воскресеньям, когда люди возвращаются с отдыха домой, бывает, что не до девяти вечера, как по расписанию, а до часу ночи, а то и до половины второго парома курсируют между берегами, пока не перевезут всех. Если какая-то экстренная ситуация – больной на «скорой» или, допустим, опергруппе надо выехать по вызову на ЧП, спецрейс может отправиться даже посреди ночи.

К слову сказать, было время, когда отдельные «особо продвинутые» наши сограждане научились злоупотреблять этой особенностью. Звонили на переправу и говорили, что, мол, из больницы, у них тут тяжелобольной. Когда же судно вне графика приставало к берегу, то выяснялось, что это загулявшие туристы, опоздавшие на последний рейс. Все живы-здоровы, в прекрасном самочувствии. Только ждать до утра не хотят. Те-

перь такой номер не проходит: медики с того берега звонят новоселовским врачам, те – дорожникам, и только после этого дорожники принимаются за работу.

Конечно, паром – не мост, а в нашей жизни все стоит денег. Но это как сказать. Билеты на переправе надо покупать лишь на СП-105, да и то их цена чуть ли не в два раза ниже себестоимости (для пассажиров поездка в один конец обойдется всего в 15 рублей), а переправки на менее вместительном «Красноярском дорожнике» и вовсе бесплатные.

Дело в том, что вот уже несколько лет бюджет края дотирует паромную переправу. СП-105 – на 50 процентов, а «Дорожник» – и вовсе на все 100. Загрузка – примерно 35 легковых авто. В часы пик, когда количество транспорта в сутки достигает максимума, на помощь переправе, чтобы не было неразберихи и заторов при погрузке, приходят сотрудники ГИБДД и пропускают транспорт к причалу частями.

Время, которое проводит в пути судно в одну сторону, – где-то 35 минут. Расслабьтесь на эти полчаса, подставьте волосы свежему бризу и насладитесь мягким плеском воды и протяжными криками чаек. Судьба вам подарила маленькое речное путешествие.

Виталий ПОЛЯКОВ





Работа как песня

Здесь все как в известной песне Пугачевой: «И днем, и ночью соединяет берега седой паромщик». И паром, бывает, днем и ночью ходит, и паромщик – седой. Хотя паромщик – это не совсем правильно, не совсем уместно, слишком уж архаичное слово, несерьезное какое-то, что ли. А тут, на переправе в Новоселово, все солидно, как говорится, по-взрослому. Итак, знакомьтесь: капитан – сменный механик самоходного парома СП-105 Евгений Пупасов. На линии Новоселово – Пристань он работает уже 27 лет. Сначала, шесть лет, помощником капитана, а с 2003 года – капитаном.

Биография человека, которому каждый день десятки людей доверяют свои жизни, простая. Родился в Салбе Идринского района, но почти все детство прожил в Каратузском. И то, и другое – сугубо сухопутные села, да вот отчим на Черном море много лет проработал. Вот и решил Евгений Павлович (тогда просто Женя) после окончания восьмилетки поступить в Подтесовское речное училище.

Потом были три года службы на Краснознаменном Тихоокеанском флоте. Уволившись в запас, устроился на работу на Минусинскую РЭБ (переправа находилась на их балансе), поближе к матери. И вот с 1989 года ни разу Пупасов не изменил ни ставшему уже родным Новоселово, ни переправе.

– Трудовая книжка, правда, вся исписана – Минусинская РЭБ, администрация Новоселовского района, ГП «КрайДЭО», Новоселовское ДРСУ, Балахтинское ДРСУ, словно «летун» какой-то, – улыбается Евгений Павлович. – А это паром с переправой с баланса на баланс постоянно передавали. Ну, и я вместе с ним уходил. Я-то

здесь, на мостике, все эти годы, никуда с него не делся.

«То берег левый нужен им, то берег правый, а он один на переправе» – а вот это уже совсем неверно. Экипаж парома – восемь человек. В навигацию работа по вахтовому графику: десять дней на воде, пять дней – на суше. Когда дома, не расстается с телефоном, а если хочет куда уехать из села на несколько дней, обязательно поставит в известность руководство филиала, чтобы, если внеплановый спецрейс, знали где искать. Жизнь есть жизнь, случаи бывают всякие, иной раз среди ночи будят, чтобы, допустим, больного перевезти.

Навигация примерно до конца декабря, пока водохранилище не покроется прочным льдом. СП-105 – паром ледокольного типа, 10-сантиметровую корку колет, из-за чего работает он дней на 5-6 дольше, чем другой паром переправы – «Красноярский дорожник», который и поменьше, и не такой мощный. Вновь на линию СП-105 выходит в 20-х числах апреля, опять же раньше «Дорожника» на несколько дней. В течение трех с половиной оставшихся зимних месяцев – отпуск плюс

ремонт. Причем ремонт – это дело обязательное.

Безопасность на воде – вопрос первостепенной важности для любого судна, как для гигантского круизного лайнера, так и для скромного трудяжки парома. Много всяких комиссий с проверками, жесткие правила: река шутить не любит. Уже второй год особое внимание – транспортной безопасности. В штате есть специальный сотрудник, который имеет право осмотреть любой подозрительный, на его взгляд, автомобиль и не допустить его на переправу. Мало ли, береженого Бог бережет.

Чего только не пришлось переправлять Евгению Пупасову за 27 лет работы. Однажды даже такой нестандартный груз, как ракеты, правда, очень уж давно это было, еще в 1990-х. А так рутина: легковушки, грузовики, фуры. Пассажиры – само собой. Хотя от такой «рутины» многие бы не отказались: вода, высокое небо, простор кругом такой, аж дух захватывает.

«Упала ранняя звезда, в полях прохлада, плывет паром, поет вода о чем-то рядом». Да, все как в песне.

Мария КЛИМОВА

Неутомимый труженик

«Неутомимый и ответственный» – так характеризуют в районе Сергея Каменецкого, начальника Нижнеингашского участка Канского филиала № 1 ГП «КрайДЭО». Много лет он вместе с трудовым коллективом приводит в порядок дороги, расположенные в Нижнеингашском районе. Человек активный и разносторонний, депутат районного Совета. Его трудовая деятельность неразрывно связана с жизнью района. В начале августа Сергей Владимирович отметил 60-летие.

На обслуживании Нижнеингашского участка 232 километра территориальных дорог и 40 километров федеральной трассы. Коллектив небольшой – 35 человек. Зимой нижнеингашским дорожникам приходится сложно, поскольку погодные условия значительно жестче, чем в других районах края.

Нижний Ингаш и прилегающие к нему территории расположены в таежной зоне. Снега выпадает всегда много. Часто приходится вставать в четыре утра, чтобы запустить КДМ для расчистки дорог, а также сделать заградительные колеи и поставить снегоулавливатели. Движение транспорта в районе начинается рано. И если Каменецкий сказал, что все будет расчищено в срок, в этом можно не сомневаться.

Как все начиналось

Сергей Каменецкий родился и вырос в тайге, в Нижнеингашском районе, в селе Новая Россия. Это село было основано его дедом, который в начале XX века вместе с женой приехал из Орловской губернии. Поэтому Сергей Владимирович по праву считается одним из старожилов района.

На своем посту он находится более тридцати лет. В июле 1984 года принял еще 27-летним паренком Нижнеингашский участок Канского ДРСУ-7 Красноярскавтодора. К этому времени Сергей отслужил, окончил Канский технологический техникум по специальности «Технология лесозаготовок», отработал мастером в Пойменском леспромхозе и на нефтеперекачивающей станции. Позже, в 1994 году, окончил КИСИ.

Такое серьезное предложение

– возглавить дорожный участок в столь молодом возрасте – поступило не случайно. И в армии, и в техникуме, и на предыдущих местах работы Сергей показал себя способным, ответственным и перспективным работником.

Бесконечные заботы

В суровые девяностые, когда в стране царил беспредел, возникла проблема с тяжелыми лесовозами, которые разбивали дороги района. Тогда-то Каменецкому, будучи начальником Нижнеингашского ДРСУ, вместе с руководством района пришлось повоевать, спасая дороги от разрухи.

Стоит отметить, что в девяностые годы, когда многие предприятия разваливались, Нижнеингашское ДРСУ под руководством Сергея Каменецкого устояло. И не только устояло, но и стало одним из самых стабильных и прибыльных в районе. В нем работало более 150 человек. Велось строительство жилья, очереди на квартиры не было. За два года было введено в строй 12 двухквартирных домов.

Было создано подсобное хозяйство. Засевали 2 тысячи га земли пшеницей и многолетними травами для получения зерна и кормов. Разводили пчел, в хозяйстве было до 40 ульев. Как отмечает Сергей Владимирович, он старался обеспечить своих работников всем необходимым, чтобы они дороги ремонтировали, а не думали о том, где и как подкальмить.

Не забывал Каменецкий и про спорт, которым увлекался со школы. Своим примером вдохновлял трудовой коллектив на занятия волейболом и баскетболом. Команда Нижнеингашского ДРСУ по волейболу участвовала в районных и краевых соревнованиях.

Немало ДРСУ делало и для поселка. Отсыпали набережную, сварили купола для церкви. Еще пенсионерам помогали снег убирать. А свою основную задачу – ремонт и содержание территориальных дорог в Нижнеингашском районе предприятие выполняло качественно и в срок.

В начале 2000-х ДРСУ вновь было реорганизовано в Нижнеингашский участок Канского филиала № 1 ГП «КрайДЭО». Но на предприятие это никак не повлияло. Оно осталось стабильным и надежным.

Чтобы помнили

Но деятельность Сергея Каменецкого не ограничивается заботами сегодняшнего дня. Ему важно сохранить память о красноярских дорожниках. Поэтому он вместе с заместителем началь-

Юрий Запечалов, председатель районного Совета депутатов Нижнеингашского района:



– Сергея Владимировича я знаю более тридцати лет. Вся его трудовая деятельность прошла в Нижнеингашском районе. С давних времен руководит дорожным предприятием. Для меня неразрывны два понятия – Каменецкий и ДРСУ, оно всегда было у нас одним из самых передовых. Нижнеингашский участок – это небольшой, но стабильный коллектив.

Около шести лет он является депутатом районного Совета депутатов Нижнеингашского района, председателем бюджетной комиссии.

Сергей Владимирович – человек адекватный, болеет за интересы района, всегда на острие событий и времени.



Петр Малышкин, глава Нижнеингашского района:

– Я давно знаком с Сергеем Владимировичем. Жили по соседству. Наши дети вместе учились в школе. Хорошая семья, душевные люди.

Сергей Владимирович – человек компетентный, надежный, порядочный. Имеет хорошие административные задатки. Человек-руководитель. Это важно. На нем большая социальная ответственность

Помощник во всех делах. С такими людьми хорошо и приятно работать. Человек слова. Сказал – сделал.

Он спортсмен, волейболист, возглавляет ветеранское движение в спорте. Многие спортивные мероприятия проводятся в том числе с его спонсорским участием.

Желаю, чтобы у Сергея Владимировича было все хорошо: была работа, были рядом друзья, на которых можно положиться.

ника по содержанию дорог Канского филиала № 1 Владимиром Байковым стал одним из инициаторов установки двух памятников в поселке Нижний Ингаш.

Первый памятник – Петру Алексеевичу Старовойтову, Почетному дорожному строителю РФ, возглавлявшему на протяжении нескольких десятков лет объединение «Красноярскавтодор». Многие достижения прошлых лет связаны с его именем. За время его руководства были построены тысячи километров дорог с усовершенствованным покрытием, решен вопрос производства нерудных строительных материалов, запущено в работу 60 асфальтобетонных заводов.

Второй – века в истории развития дорожной отрасли края. Этот памятник состоит из двух раритетов: старого трактора и прицепного грейдера. Трактор ХТЗ работал на полях Нижнеингашского рай-

она до 50-х годов прошлого века. Прицепной греjder образца Д-20-БМ был выведен из эксплуатации в середине восьмидесятых.

Своя ноша не тянет

Сергей Владимирович болеет не только за предприятие, но и за район, поэтому он посвятил себя депутатской деятельности. Доверие людей дорогого стоит. Дважды избирался депутатом Нижнеингашского как поселкового, так и районного Совета. Также Сергей

Каменецкий выдвинут кандидатом в депутаты Законодательного Собрания края в составе региональной группы по Уярскому округу от партии «Единая Россия».

За вклад в развитие дорожной отрасли Сергей Владимирович Каменецкий неоднократно был отмечен на федеральном и краевом уровнях. Он является Почетным дорожником РФ, имеет благодарственные письма губернатора края и председателя ЗС края.

За вклад в развитие Нижнеингашского района он награжден Почетной грамотой главы района, грамотой за поддержку и развитие спорта, а также за участие в активной жизни территории.

В 2003 году Сергей Каменецкий был награжден грамотой архиепископа Красноярского и Енисейского в честь освящения храма Михаила Архангела в Нижнеингашском районе.

Всего, что сделал Сергей Каменецкий для своего района, не перечислить. Но и успокаиваться рано, считает он. Впереди у него новая веха, новые планы, которые он также намерен осуществлять неумолимо и ответственно.

Светлана ХОРОШИЛОВА

Игорь Ляхов, мастер Нижнеингашского участка:

– Предприятие наше работает хорошо, стабильно. Руководитель Сергей Владимирович Каменецкий – человек неординарный. Невзирая на трудности, сохранил организацию. Это очень важно. Теперь мы – одно из немногих предприятий района, где существует статус, история. Людей, которые здесь работали, помнят. Традиции сохраняют.



Как молодцы мы были. 1995 год



Край включен в федеральную программу улучшения дорог

Красноярский край вошел в число субъектов РФ, включенных в федеральную программу «Безопасные и качественные дороги». Об этом на селекторном совещании в правительстве России заявил министр транспорта Максим Соколов.

По словам главы ведомства, всего в программе примут участие 13 регионов, где расположены города-миллионеры. В список также вошли Краснодарский край и Саратовская область, где нет городов крупнее 1 млн человек, однако транспортное развитие этих регионов влияет на всех россиян.

Субъектам необходимо разработать собственные программы развития сети автодорог. Министр отметил, что уже определены приоритетные задачи, которые нужно решить на уровне регионов. Так, необходимо обеспечить уровень безопасности движения, привести дорожные сети мегаполисов в нормативное состояние и повысить эффективность системы управления на дорогах.

Региональные программы «пилотных регионов» будут рассмотрены уже в сентябре. В их число вошли Татарстан, Нижегородская, Волгоградская и Ростовская области. Завершить разработку программ в остальных регионах планируется до декабря.

Благоустройство пригородных платформ

12 пригородных пассажирских платформ КрасЖД отремонтировано в Иланском, Нижнеингашском, Уярском и Рыбинском районах Красноярского края. Среди них платформы таких станций, как Решоты, Ингашская, Тинская. Ежедневно отсюда отправляются электропоезда в районные центры – Уяр, Иланский, Нижний Ингаш.

Для безопасности и удобства пассажиров на обновленных платформах установлены ограждения, отремонтированы лестничные сходы, обустроены пандусы, уложена тротуарная плитка. Появились здесь и удобные лавочки.

До конца 2016 года планируется благоустроить еще девять пассажирских платформ. На шести из них будет произведен капитальный ремонт.

Также в текущем году на остановочных пунктах Красноярской железной дороги завершится установка крытых навесов. Такая работа ведется с 2013 года. Крытыми навесами, позволяющими пассажирам спрятаться от непогоды в ожидании поезда, оборудовано свыше 440 остановочных пунктов КрасЖД. До конца 2016 года навесы появятся на оставшихся 230 платформах.

На 53 платформах магистрали в этом году предусмотрена замена систем освещения. Вместо обычных фонарей там появятся современные светодиодные светильники.

Инвестиции ОАО «РЖД» в благоустройство пригородных пассажирских платформ Красноярской железной дороги в 2016 году составляют 130 млн рублей.

Движение открыто

Два из четырех участков автомобильной дороги Мотыгино – Широкий Лог общей протяженностью 5,5 км (19 км-22 км и 45-47,5 км) введены в эксплуатацию.

Ремонтные работы на этих участках продолжались в течение двух сезонов. Сначала строители отсыпали полотно дороги из скальника, а затем сделали дорожную одежду из щебенки. Подрядная организация выполнила необходимый комплекс работ по устройству земляного полотна и дорожной одежды.

Таким образом, в Мотыгинском районе ликвидированы аварийные участки, которые ограничивали движение транспорта в межсезонье.

Работы продолжают еще на двух участках трассы общей протяженностью 13,5 км. Участок дороги 8 км-15 км является частью транспортного коридора, соединяющего краевой центр с Мотыгинским районом и правым берегом Ангары. В сентябре в эксплуатацию будет сдано 3,5 км. Ремонт остальных 3,5 км завершат в следующем году. По нему осуществляется движение междугородных автобусов, перевозка сельскохозяйственных грузов.

Кроме того, продолжают работы еще на одном участке дороги между поселками Слюдрудник и Первомайск (47,5 км-54 км). К ремонту дорожники приступили в конце июня, а осенью необходимый комплекс работ будет завершен. Специалисты ремонтируют земляное полотно и дорожное покрытие, искусственные сооружения.

Напомним, общая протяженность автомобильной дороги Мотыгино – Широкий Лог около 144 км. С 2011 года в этом направлении отремонтировано более 70 км. Ремонт отдельных участков дороги выполняется в рамках соглашения о социально-экономическом сотрудничестве между правительством Красноярского края и Новоангарским горно-обогатительным комбинатом.



Развитие низкобюджетных перевозок

Российский лоукостер – авиакомпания «Победа» осенью 2016 года планирует открыть программу прямых перелетов по маршруту Красноярск – Екатеринбург на регулярной основе. Рейсы заявлены с частотой три раза в неделю. На линии будут работать воздушные суда Boeing 737-800 в одноклассной компоновке (экономкласс) и вместимостью до 189 пассажиров.

Сегодня регулярные прямые рейсы в Екатеринбург из международного аэропорта «Емельяново» осуществляют два авиаперевозчика – «Руслайн» (трижды в неделю) и «Ямал» (ежедневно).



– Мы рассчитываем на долгосрочное сотрудничество с «Победой» и активное развитие низкобюджетных перевозок из Красноярска, – сообщил генеральный директор международного аэропорта «Емельяново» Андрей Метцлер.

Скидки на проезд в электропоездах



В новом учебном году школьники и студенты-очники смогут приобретать билеты на проезд в пригородных поездах ОАО «Краспригород» за полцены. Традиционно с 1 сентября для них будет установлена 50%-ная скидка.

Специальные тарифы утверждены правительствами трех регионов в зоне обслуживания Красноярской железной дороги – Красноярским краем, Республикой Хакасия и Кемеровской областью, которые взяли на себя обязательства субсидировать расходы пригородной компании на организацию льготного проезда студентов и школьников.

Льгота на проезд в электропоездах для студентов и школьников будет действовать в Красноярском крае в период с 1 сентября по 30 июня, в Республике Хакасия – с 1 сентября по 15 июня, в Кемеровской области – с 1 сентября по 31 мая.

Для оформления льготных билетов студентам-очникам нужно будет предъявить студенческий билет, а школьникам – справку с места учебы.

В пригородных кассах они могут приобрести как разовый билет на одну поездку, так и абонемент: 50%-ная скидка распространяется на все виды абонементных билетов, в том числе на маршруты городской электрички Красноярска.

Как сообщили в компании «Краспригород», в прошлом учебном году билеты с 50%-ной скидкой приобрели 293 тысячи студентов и школьников.

– В учебном сезоне 2016–2017 годов мы ожидаем, что еще больше студентов и школьников воспользуются электропоездами, особенно в Красноярске. Растет популярность городской электрички, в маршрутную сеть которой теперь включено Дивногорское направление. Стоимость одной льготной поездки из Дивногорска в Красноярск с 1 сентября будет составлять для студентов всего девять с половиной рублей, – рассказал заместитель генерального директора ОАО «Краспригород» по пассажирской работе Эдуард Быков.

Призвали к повышенной бдительности

Представители Красноярской железной дороги обратились в автотранспортные предприятия районов Красноярского края, автобусы которых перевозят школьников к образовательным учреждениям, с предложением провести дополнительные инструктажи для водителей. Особое внимание необходимо уделить правилам движения через железнодорожные переезды: водитель должен быть особенно бдительным еще до приближения к железнодорожным путям.

Напомним, в двадцати районах Красноярского края школьные автобусы дважды в сутки проезжают через железнодорожные переезды по дороге в образовательные учреждения. Эти переезды оборудованы современной звуковой и световой предупредительной сигнализацией, заградительными устройствами и соответствуют требованиям безопасности. Однако часто водители игнорируют правила дорожного движения, рискуя жизнями своих маленьких пассажиров. Поэтому количество ДТП на переездах Красноярской магистрали, совершенных по вине водителей, остается высоким.

С начала 2016 года на Красноярской железной дороге произошло пять дорожно-транспортных происшествий, допущенных по вине водителей, в которых пострадали четыре человека.

В этом году на железных дорогах России по вине водителей автотранспорта произошло 116 дорожно-транспортных происшествий на переездах. Травмы получили 68 человек, 25 человек погибли.

Спасибо надо заработать



Работа предприятий на Севере принципиально отличается от их деятельности в любой другой части края. Суровые климатические условия нередко обязывают северян принимать решения незамедлительно, подключать к их выполнению других, и эта цепочка может быть выстроена, только когда все друг друга знают и готовы поддержать. Тем, кто на Севере не жил и не работал, такой менталитет понять трудно. Мы ведем разговор с генеральным директором ГП КК «Лесосибирск-Автодор» Игорем Анатольевичем Михайловым. Обсуждаем эту и массу других тонкостей в управлении предприятием. В должности руководителя крупного коллектива дорожников он всего год.

Вопрос: «Как чувствуете себя в среде профессионалов?» – не застал Михайлова врасплох. Как всегда и везде. Степень ответственности не уменьшилась. Поменялась лишь сфера деятельности, а принципы управления коллективом почти везде одинаковые. Люди делают свою работу, он – свою. Их специально готовили для строительства и ремонта дорог, а он, хоть и окончил инженерно-строительный институт, большую часть жизни отдал руководящей работе, долгое время это был его хлеб. Сначала руководил муниципальным проектным бюро в Енисейске, затем работал главным архитектором Енисейского района, первым заместителем главы района, а затем главой администрации Енисейского района.

Бразды правления головным предприятием он получил сначала назначением, а затем – выиграв конкурс. Пришел в пик дорожного сезона, причем в момент для коллектива не самый лучший. У организации были серьезные проблемы по сдаче двух наиболее важных объектов – на участке дорог Епишино – Северо-Енисейский и Стрелка – Новоангарск. Да и смена руководителя стала для коллектива неожиданностью. Тут и сказался обретенный Михайловым за годы работы в администрации опыт управления людьми, умение видеть ситуацию целиком, выделять приоритеты, ставить реальные, продуманные задачи. Все это называется менеджмент – дело для него не новое.

Однако большинство продолжает жить стереотипами, сложившимися с советских времен, считая, что толковый руководитель начинает с низов, проходит все ступени производства и только после этого оказывается наверху, зная все и всех. Стереотип сломан. А предприятие функционирует в обычном режиме. Мы приехали, чтобы понять, как это получается.

Сказав людям, что «деньги мы не получаем, а зарабатываем», он поменял подход к делу. Зарботная плата зависит не от времени, а от выполненных работ. Это многих напрягло: непривычно и рискованно, но, видя, что объемы ничуть не уменьшились, а, наоборот, даже выросли и зарплата не упала, что все социальные программы сохранены, люди перестали нервничать. Зато теперь каждый стремится организовать труд на своем участке так, чтобы свести простои к минимуму.

Задача генерального директора

– обеспечить коллектив объемами, правильно выстроить технологические процессы. Принято решение восстанавливать асфальтобетонный завод в Енисейске и реконструировать в Мотыгино, чтобы быть готовыми к выполнению работ в этих местах за счет собственных материальных ресурсов, что намного экономнее, чем покупать их на стороне. По этим же соображениям начато расширение своего карьерного хозяйства

За год работы Игорь Михайлов многое понял в дорожном деле и продолжает познавать нюансы, которые известны только специалистам. Признается, что разговаривать с рабочими стало легче, но он не ставит себе целью стать профессионалом-дорожником: «Это – хлеб наших специалистов».

Каждому из своих заместителей Михайлов дал большие полномочия. Так, принимаемые ими решения никто не вправе отменить, кроме них самих. При этом вся





полнота ответственности возлагается на специалиста, отдавшего распоряжение. Во многом именно такая персональная ответственность каждого за свой фронт работ позволила предприятию не только выполнить все объекты 2015 года, в том числе проблемные, но и сделать это с опережением графика и хорошим качеством.

Заработная плата – святое. Руководитель даже не представляет ситуации, при которой ее можно задерживать, если работа выполнена. В администрации он научился брать на случай форс-мажора краткосрочный кредит, чтобы люди работали без стрессов. При этом договоры с банками он заключает только на взаимовыгодных условиях. Первое, что он сделал, возглавив организацию, – добился снижения ставки по кредиту, взятому предприятием.

Воспользовавшись своим административным правом, Игорь Анатольевич сохранил льготы на всех видах вредных работ, несмотря на то, что последние изменения в законодательстве значительно сузили их перечень.

На вопрос: «Что вы считаете главным мериллом качества проделанной работы?» – директор называет не технические характеристики, потому что они подразумеваются сами собой, а обычное человеческое спасибо. Еще на административной должности он не без удивления открыл для себя парадокс: люди привыкли благодарить за мелкие услуги, а серьезную, дорогостоящую работу воспринимают как должное. За плохую дорогу костерят, а сделаешь новую – слова не скажут. Значит, считает он, надо выполнять все настолько хорошо, чтобы людям хотелось поблагодарить тех, кто это делал. Глава Северо-Енисейского района И. М. Гайнутдинов сказал

спасибо за организацию процесса по ремонту участка дороги Епишино – Северо-Енисейский. Прозвучала благодарность от глав Енисейского, Казачинского, Пировского районов. В социальных сетях качественную работу Лесосибирск-Автодора отметили жители окрестных городов и поселков. Дорожники это оценили, всем было очень приятно. Есть ради чего стараться.

У предприятия на обслуживании 3 656,76 км дорог в шести районах Красноярского края – Северо-Енисейском, Енисейском, Мотыгинском, Казачинском, Пировском, Туруханском. На коллектив более 500 человек – свыше 250 единиц спецтехники. Проведена корректировка инвестиционной программы по обновлению парка специальных машин: в 2015 году был обновлен парк КДМ, а в 2016 году упор ставится на обновление автогрейдеров.

– В прошлую зиму провели капитальный ремонт техники, и нынешней зимой придется делать то же самое, – рассказывает Игорь Анатольевич. – У нас много опытных механизаторов, некоторые умеют управлять практически всеми машинами, и эти универсальные работники нам особенно дороги. Но изношенная техника способна затормозить работу любого профессионала.

Вывод здесь может быть только один: технику надо обновлять, и чем быстрее, тем лучше.

Крупные объекты 2016 года:

- капитальный ремонт автодороги Епишино – Северо-Енисейский на участке 32-37 км;
- ремонт автодороги Красноярск – Енисейск на участке 304-307 км, 312-319 км, 226-231 км, 237-240 км;
- ремонт автодороги Мотыгино – Широкий Лог на участке 8-15 км, 19-22 км, 45-47 км, 47-54 км;
- ремонт автодороги Енисейск – Погодаево – Баженово 0-5 км.

Основные заказчики предприятия – КГКУ «КрУДор» и администрации районов. Видя, как непросто формируется объем заказов на следующий год, генеральный директор расширяет круг контактов, включая в него сторонние организации. Не исключено, что придется работать за пределами края вахтовым методом.

В завершение беседы Игорь Анатольевич сказал:

– Хотелось бы отметить конструктивные отношения, сложившиеся у нас с краевым министерством транспорта, управлением автодорог и нашими коллегами по ассоциации дорожных предприятий края. Мы плотно взаимодействуем, есть что перенять, чему поучиться.

Тяжелее всего оказалось для нового генерального директора назвать наиболее отличившихся работников:

– Я даже не смогу всех перечислить. Это главный инженер Виктор Георгиевич Нейман, заместитель директора Енисейского филиала Олег Витальевич Анашкин, прораб Владимир Викторович Каламзаров, руководитель Мотыгинского филиала Андрей Петрович Головинский, прораб Александр Петрович Кузюков, мастер Галанинского АБЗ Роман Сергеевич Захарчук. Людей, которыми Лесосибирск-Автодор может гордиться, очень много.

Людмила ДОНСКАЯ

Место службы – Енисей

Знакомьтесь: Андрей Лисин, 33 года, старший помощник капитана трехпалубного пассажирского теплохода «Александр Матросов».

Указом губернатора Красноярского края за многолетний доблестный труд и высокий профессионализм имеет благодарность.



Признаюсь, не часто доводится беседовать с речниками, которые трудятся на Енисее. Как известно, реке беспокойной, своенравной, с непростым характером. Она делит Россию на две равные части. Не случайно ее называют срединной рекой.

Стоит переправиться, и окажешься в другой стороне света. Енисей – самая многоводная река в России. Ее сток в три раза больше стока Волги. И по протяженности у Енисея мало конкурентов – более четырех тысяч километров.

– Легко ли водить пассажирские суда по такой водной дороге?

– Опытные капитаны говорят, что работа на море – наука и математика, а на реке – искусство. – На мои вопросы Андрей отвечает неторопливо, вдумчиво. Не рисует.

– На «Алекса́ндре Матросове» работаю третью навигацию, – рассказывает он. – Наш капитан Сергей Владимирович Чумаченко – опытный и знающий специалист. С ним чувствуешь себя надежно. А до этого работал вторым штурманом на дизель-электроходе «Михаил Лермонтов». Вообще свою первую навигацию я отработал рулевым-мотористом на сухогрузе в 17 лет.

– Вы, видимо, из семьи потомственных речников?

– Нет, – смеется Андрей. – Я родился в поселке Дорожном Канского района. Мне был годик, когда с мамой переехали в Красноярск. В 1990 году пошел в школу. Когда был маленьким, хотел стать водителем автобуса. Мама работала на экскаваторном заводе. Рабочих возили на служебном

автобусе. Я часто ездил с мамой. Всегда старался пристроиться рядом с водителем и наблюдал, как он работает. Интересно.

Первым большим впечатлением от Енисейского речного флота для Андрея стала экскурсия, организованная руководством общеобразовательной школы в музей ЕРП. После этого он стал внимательно разглядывать суда на Енисее. Они ему казались большими, окутанными неизведанной тайной.

В школе Андрей учился средне. Помнит, как к ним, восьмиклассникам, в школу пришла представительница Детского речного пароходства. Она объявила набор мальчиков. Он вместе с другими записался и стал добросовестно посещать дополнительные занятия.

– В Детском речном пароходстве мне было интересно, – признается Лисин. – Мы росли с мальчишками во дворах, компьютеров у нас не было. Чем заняться? А здесь день заполнен до предела. Радость испытали, когда выдали форму речников. На торжественном построении мы дали клятву. Но перед нами поставили задачу – нужно и в общеобразовательной школе хорошо учиться. При-

шлось подтянуться. Детское речное пароходство успешно окончил в 1998 году. По всем предметам получил пятерки. И в школе девять классов завершил без троек. И я уже четко определился: пойду учиться в Красноярское командное речное училище. Поступил без проблем на судоводителя.

Для молодежи выбор профессии – всегда серьезная проблема. Счастливые люди, кому повезло угадать свою дорогу в жизни. Слушаю рассказ Андрея и утверждаюсь в мысли, что этот крепкий молодой человек свою профессию из рук не выпустил. Как же ему это удалось?

– Изначально идея была такая: для себя учишься. Первый курс окончил без троек. На втором пошли спецпредметы. Интерес повысился. Но трудновато понимать работу механизмов только по схемам и чертежам. Мне было 17 лет, когда после второго курса нас направили на месячную практику на пассажирские суда. Но несовершеннолетних в штат не брали. Знакомый старшекурсник предложил поработать на частном сухогрузе СТ-796 рулевым-мотористом. Он был знаком с хозяином. Согласился. Отработал всю навигацию – шесть месяцев. Какие-то



меркантильные цели не преследовал. Я пришел на судно, чтобы воочию увидеть работу механизмов, убедиться в правильности выбора будущей профессии. А мне по окончании навигации хозяин еще и заплатил.

– Значит, для вас учеба в речном училище не прошла бесследно?

– Нет. Я себе упорно внушал главную мысль: работа на флоте для меня не обязанность, это хобби. Меня работа не напрягает. Я здесь действительно занят тем, что мне нравится. На третьем курсе учиться стал легко, потому что уже имел представление о работе судна. Когда мы приходили в Дудинку, там проводились ремонтно-профилактические работы. Позже я еще и на «Ярославце» с баржой поработал у того же хозяина. Это судно – катер в морском исполнении. А там специфика уже была другая.

– Андрей, как вы пришли на пассажирские суда?

– Пассажирский флот всегда привлекает молодежь. Кажется, что корабль большой, там цивилизация. В 2001 году практику проходил на дизель-электроходе «М. Ю. Лермонтов». По окончании училища так на нем и остался. Три навигации работал рулевым. У меня рабочий диплом третий штурман – третий помощник механика всех групп судов и второй штурман – второй помощник механика второй группы судов. По окончании речного училища мог идти работать вторым штурманом на суда мощностью до 600 лошадиных сил. В 2004 году на «М. Ю. Лермонтове» я трудился уже третьим штурманом.

– Как известно, Енисей – река

коварная, непредсказуемая. Как вы считаете?

– Безответственности она не прощает. Но когда постоянно работаешь, привыкаешь. Мы ходим из Красноярска в Дудинку – 2000 километров. Однако такой быстрый Енисей мы наблюдаем только до впадения Ангары – 330 километров от краевого центра. Здесь действительно сложные участки для судовождения. Глубины маленькие, и ширина судового хода ограничена на фарватере. Например, у теплохода «Александр Матросов» осадка 2 метра 40 сантиметров в корме и 2 метра – на носу. Водоизмещение – 1500 тонн. Длина судна – 96,3 метра. Ширина – 14 метров. Когда мы идем в верхнем плесе, у нас под корпусом 70–80 сантиметров. Поэтому здесь аккуратнее надо быть. А когда Стрелку, Лесосибирск, Енисейск прошли, Енисей становится больше по ширине и глубже. Хорошую практику я получил, когда работал рулевым на дизель-электроходе «М. Ю. Лермонтов». Чтобы мы лучше изучали плесы, старпом Андрей Андреевич Пахомов делал так: первую половину навигации ты вахту стоишь со вторым штурманом с 4 до 8 часов, а вторую половину – с 8 до 12 со старшим помощником капитана. За это время все замечаешь, запоминаешь.

Однако в годы, когда шло профессиональное становление Лисина, страна переживала экономический кризис. Он коснулся и Енисейского пассажирского флота. Он таял на глазах. Девять дизель-электроходов ходили по Енисею, теплоходы. К сожалению, остались единицы. Андрей на себе испытал трудности. Он работал третьим, а потом вторым штурма-

ном на дизель-электроходе «Михаил Годенко». Когда корабль поставили в затон, устроился вторым штурманом на грузовое судно.

– Из-за финансовых трудностей я сошел на берег, – вспоминает Андрей. – Два года трудился на алюминиевом заводе электролизником. Но когда приходила весна, испытывал сильное душевное беспокойство. Так тянуло на Енисей...

В 2012 году он вернулся на дизель-электроход «М. Ю. Лермонтов», где капитаном стал Андрей Андреевич Пахомов. Работал вторым штурманом. Две навигации. А потом... «М. Ю. Лермонтова» поставили на вечный якорь. Что делать?

– Я пришел на теплоход «Александр Матросов» старшим помощником капитана, – рассказывает Андрей Олегович. – Так получилось. В 2013 году поехал на отраслевую зимнюю спартакиаду дорожников в «Красноярское Загорье». Меня поселили вместе с капитаном с «Александра Матросова» Сергеем Владимировичем Чумаченко. Случайно. Познакомились, разговорились. А у них не было старпома. Вот он и сделал мне предложение, от которого я не смог отказаться.

Вот уже 62 года ходит по Енисею трехпалубный пассажирский теплоход «Александр Матросов». Построенный в 1954 году на верфях Германии в городе Висмаре, он продолжает добросовестно трудиться благодаря заботе о судне красноярских речников.

– Перспектива? – Андрей Лисин задумывается. – Не останавливаться. Надо идти вперед. Буду повышать квалификацию. Учиться никогда не поздно.

Анатолий КАСАТКИН

Солнце над стальной магистралью

Этот день в краевом центре выдался на славу: солнечный, теплый, радостный. Сотни красноярцев, сотрудников Красноярской железной дороги собрались на торжество. Дети, взрослые, ветераны с отличным настроением встречали профессиональный праздник работников стальной магистрали.

Поздравить сотрудников Красноярской железной дороги пришли руководители, а также первые лица города и края.

– История нашего города тесно связана с историей развития железной дороги, – напомнил депутат Госдумы Петр Пимашков. – Первый поезд прибыл в Красноярск в 1895 году, а в 1896 – заложен первый камень в строительстве железнодорожного моста через Енисей, который более 100 лет служил в интересах нашего города и страны.

Красноярская железная дорога постоянно развивается, появляются новые социальные проекты, открываются производственные мощности, обновляется подвижной состав. С начала 2016 года Красноярской железной дорогой отгружено 37 миллионов тонн грузов. Это больше, чем за первое полугодие 2015 года на 5,5 процента.

В пригородном сообщении сохранены все региональные маршруты. Набирает популярность проект «Городская электричка». С января по июнь 2016 года внутригородскими электропоездами было перевезено более 500 тысяч пассажиров. Уникальный проект уже называют наземным метрополитеном Красноярска.

– Динамика этого проекта свидетельствует о том, что ежемесячно более чем на 10-15 процентов идет рост количества пассажиров, которые пользуются этим новым современным видом транспорта, – подчеркнул глава города Эдхам Акбулатов. – Я уверен, что в партнерстве железной дороги с администрацией города при поддержке правительства края и губернатора мы сможем создать совершенно новый, удобный для горожан вид транспорта, которым прославится Красноярск.

Поздравил железнодорожников и губернатор края Виктор Толоконский:



В красноярском центре активного отдыха «Восток» в честь Дня железнодорожника прошел праздничный фестиваль талантов, посвященный 120-летию со дня образования Российских железных дорог.

– Без железной дороги нет развития и функционирования экономики. Я благодарен красноярским железнодорожникам за то, что в этом году идет серьезный рост погрузки, грузооборота, инвестиций, строятся новые производственные и социальные объекты. Я благодарен железнодорожникам за развитие пассажирских и пригородных перевозок. Ваша работа – это гарантия развития городов и поселков нашего региона, развития краевой экономики.

Роль семейных династий среди железнодорожников отметил заместитель председателя Законодательного собрания края Алексей Клешко:

– Я с детства понимаю, что железная дорога во многом опирается на семейные традиции, семейные династии. Железнодорожники – большая семья в нашей большой России. Я хочу поздравить вас с этим семейным железнодорожным праздником.

– У нас династия, – говорит экономист КЖД Сергей Сергиенко. – У меня мама прошла большой путь, дядя работает на Московской железной дороге. Я тружусь вот уже 25 лет.

– У меня вся семья железнодорожников: жена, дети, – рассказывает сотрудник КЖД Александр Баглаев. – У жены родители были железнодорожниками.

Вот такая преемственность.

Ежегодно в свой профессиональный праздник железнодорожники проводят фестиваль талантов, участниками которого становятся сами работники. На сцене они представляют свои творческие номера. Здесь фантазии нет предела.

В формате большого театрального представления зрители увидели на сцене целое созвездие одаренных железнодорожников. Это путейцы, машинисты, движенцы. Каждый любительский номер – музыкальный кинофрагмент. Самодеятельные артисты предстали в образах главных героев известных советских кинофильмов. В их исполнении звучали известные и поллюбвишиеся песни.

В особой, семейной, части фестиваля музыкальные произведения из знаменитых мультфильмов пели вместе со своими детьми мамы и папы. Гости праздника увидели музыкально-игровую программу и караоке-битву «Стоп кран» среди команд предприятий Красноярской магистрали. Кроме того, малыши могли развлекаться на игровых площадках.

В праздничный день прошли и спортивные мероприятия. Железнодорожники провели соревнования по волейболу, баскетболу, мини-футболу, ГТО.

Егор МИТЯЕВ

Современному городу – хорошую дорогу

Лето – пора ремонтов. В этом году в крае планируется отремонтировать порядка 300 километров дорог различного класса, как столбовых магистралей – таких, как Красноярск – Енисейск, Канск – Абан – Богучаны, Канск – Тасеево, составляющих основу транспортного каркаса региона, так и небольших дорог вроде трассы Красноярск – Железногорск. В конце июля руководитель управления автомобильных дорог по Красноярскому краю Вячеслав Цышук и глава ЗАТО г. Железногорск Вадим Медведев проинспектировали работы, ведущиеся на автомобильной дороге «Обход ЗАТО г. Железногорск» и обсудили проблемы, возникающие в ходе ремонта.

В этом году завершится ремонт очередного участка автодороги Красноярск – Железногорск от поворота на Подгорный до развилки на Новый Путь. В сторону Нового Пути также планируется устроить еще 3,5 км асфальтобетонной трассы, в результате чего суммарная протяженность отремонтированной дороги будет 8,7 километра.

– Это несколько больше первоначальных планов, но мы считали, что сил и средств для реализации задуманного хватит, – признается руководитель управления автомобильных дорог по Красноярскому краю Вячеслав Цышук. – Мы видим заинтересованность администрации города в том, чтобы дороги вокруг Железногорска как можно быстрее стали лучше.

– Современный город без хорошей дороги невозможен, поэтому нам очень приятно видеть изменения в лучшую сторону, которые происходят на нашей базовой трассе – автодороге Красноярск – Железногорск, – говорит гла-

ва ЗАТО г. Железногорск Вадим Медведев. Ремонт – спасибо дорожникам! – идет опережающими темпами, все, что было запланировано на этот год, уже сделано. Впереди второй этап, автодорога Железногорск – Подгорный. Разговоры о том, что ее необходимо привести в порядок, ведутся не один год.

Также в совместных планах краевого управления автодорог и администрации Железногорска ремонт трассы на Новый Путь. Вдоль этой дороги расположено несколько круглогодичных загородных лагерей, в которых отдыхает и набирается сил несколько тысяч детей со всего края. А значит, сделать эту дорогу безопасной – жизненная необходимость.

Сейчас совместно с КрУДором обсуждается возможность ремонта трасс, ведущих к отдаленным дачным массивам. Дача для русского человека – это и отличный досуг, и полноценный отдых, и подспорье в хозяйстве. Вокруг Железногорска около



40 тысяч участков, в теплое время года интенсивность движения на ведущих к ним дорогах высокая, многие летом там живут.

На проведение работ было выделено около 43,5 млн рублей. Что же конкретно сделано дорожниками? Отремонтировано покрытие с устройством асфальтобетонного слоя повышенной прочности – с применением геосетки. Конечно, такую технологию в нашем крае и раньше использовали при ремонте и строительстве автодорог, но лишь на отдельных участках. Сейчас же Вячеслав Владимирович считает, что речь идет о ее массовом внедрении в производство. Сетка реагирует не столько на срок службы, сколько на способность дороги противостоять большому нагрузкам.

Стоит заметить, что по объему конструктивных слоев трассы Красноярск – Железногорск не самый мощный объект в крае, однако при устройстве каждого из них были применены инновационные технологии. Например, асфальтобетонное покрытие устраивается на основе смешения стандартного битума с группой поверхностно активных веществ, которые позволяют существенно продлить срок его службы.

– Стандартный межремонтный срок – восемь лет, но благодаря примененным нами новшествам мы сможем «забыть» об этой дороге минимум на десятилетие, – уверен руководитель КрУДора.



Анна ИЛЬИНА

Выученный урок из школы жизни

Среднюю школу каратузец Виктор Штерцер окончил в 1979 году. А уже в 1980-м, как и подавляющее большинство молодых людей тех лет, ушел служить в армию, которую тогда было принято называть «школой жизни». После нескольких месяцев в «учебке» в Омске его направили проходить службу в Кызыл – в качестве механика-водителя танка. Специальность, полученная Виктором Александровичем в «школе жизни», определила его дальнейшую судьбу. Но обо всем по порядку.



В 1983 году, после увольнения в запас, Виктор Штерцер вернулся домой, в село Каратузское, и устроился работать токарем в районную ПМК-11. Через год ему сказали: «Ты же танкист, механик-водитель, с техникой «на ты», пересаживайся на бульдозер».

– Никогда не думал, что стану бульдозеристом, – вспоминает те далекие годы Виктор Александрович. – Да и желания особого не было, если честно. Водителем хотел работать, но... Уже сколько лет бульдозеристом, и не жалею.

Конец 80-х – начало 90-х годов – непростое время, в 1992 году ПМК-11 начало «трясти», а скоро, в 1994-м, предприятие прекратило свое существование. Штерцер устроился на работу во входивший в состав Минусинского ДРСУ-10 Каратузский дорожный

участок (впоследствии на его базе будет образовано Каратузское ДРСУ) и больше двух десятков лет строит и ремонтирует дороги в родном районе.

Впрочем, в родном – это смотря с какой стороны посмотреть. Если подходить формально, то родным для Штерцера можно считать Казахстан – именно в этом теперь уже суверенном государстве много лет назад встретились и решили связать свои судьбы родители Виктора Александровича. Мама русская, отец – из репрессированных немцев, которых в 1940-е годы переселили в Среднюю Азию. Но прожил в Казахстане Виктор недолго. Когда мальчику исполнилось два года, семья переехала под Новосибирск, а еще через 10 лет по совету врачей (болевшей астмой маме Виктора врачи ре-

комендовали чистый таежный воздух) Штерцеры перебрались в Каратузское, которое за 40 с лишним лет стало для него родным не формально, а по-настоящему.

Когда распался Советский Союз и границы для бывших его граждан оказались открыты, многие из этнических немцев уехали на постоянное жительство в Германию. Многие, но не Штерцер.

– Никогда не то что желания не было, даже мысли такой не возникало, – говорит Виктор Александрович. – Хотя родственники в Германии, конечно, есть, звали меня туда, но... Не хочу. Я – сибиряк. Я даже в Красноярск переезжать не хочу из Каратуза, здесь мое место.

В Красноярске живет дочь Виктора Александровича Оксана. После окончания Красноярской академии музыки и театра она работает преподавателем в одном из городских колледжей.

– Скучаем мы с супругой Надеждой Александровной по дочке, что уж скрывать, – признается Виктор Александрович. – Зовем сюда, к нам, а она нас зовет к себе... Но я не люблю город. Люблю землю, мне нравится на ней работать.

Понятно, что сельская жизнь – это каждодневные заботы и хлопоты. Но Штерцеру они только в радость. Гараж, баня, ремонтные и строительные работы по хозяйству – все сам. И считает, что любовь делать все собственными руками передалась ему по наследству, от деда-столяра и отца-кузнеца. Впрочем, есть у Виктора Александровича еще одна страсть – шахматы. Он неизменный член Каратузского шахматного клуба, и без его участия не обходятся ни одни районные соревнования, на которых он постоянно занимает призовые места.

Но все же главное – это работа. Бульдозерист у дорожников – человек нужный, важный и уважаемый, а первоклассный бульдозерист, такой, как Штерцер, – вдвойне. Грамот и благодарностей за высокопрофессиональный труд – от губернатора, Законодательного Собрания края, руководства района и родного ДРСУ – столько, что по ним хоть летопись пиши. Летопись ответственного отношения к делу и любви к Родине.

Виктория РЕЗНИК



К труду и обороне готовы!

В начале августа на лыжном стадионе «Ветлужанка» состоялись ставшие уже традиционными спортивные состязания сотрудников краевого управления автодорог.

В КрУДоре к сдаче норм ГТО, важному государственному делу, относятся со всей серьезностью. В этом году соревнования проходили под неофициальным названием – «Веселые старты».

– Работа составляет основную часть нашей жизни, а большую часть времени мы проводим за столами и экранами мониторов. Для наших участников эти соревнования – реальная возможность отвлечься от будничных, повседневных дел и отдохнуть, – говорит один из организаторов «Веселых стартов» начальник информационно-аналитического отдела управления Александр Марков. – Еще одна важная составляющая этого праздника спорта, конечно, коммуникативная. Люди общаются в неформальной обстановке, устанавливают более дружеские отношения или заводят новых друзей. Этим летом впервые в числе соревнующихся – сотрудники МРО.

Один из таких работников – главный специалист Красноярского МРО Александр Андрияшин, которому в этом году принадлежали лавры старейшего участника. Александру Михайловичу мы задали простой вопрос: почему он наравне с молодыми решил поучаствовать в соревнованиях?

– Главное – себя проверить, – объясняет Александр Михайлович. – Что я могу, а что мне уже не по силам. Только что гирию поднимал, вроде ничего, справился. Очень полезное мероприятие эти соревнования и для души, и для здоровья.

Юрий Есин, начальник службы взаимодействия с муниципальными образованияами и технического контроля, согласен с Александром Андрияшиным.

– У каждого из нас какой-то свой личный рекорд, своя планка, которую хочется преодолеть. Я стараюсь принимать участие во всех спортивных соревнованиях и обязательно сохраняю листочки с результатами с каждого года, а потом сравниваю: ага, вот тут у меня показатели похуже, нужно прибавить, а здесь я достойно выступил. Сейчас я в отпуске, но все же решил поучаствовать, пообщаться с коллективом, посмотреть, на что способен. Все-таки 61-й год идет, – признается Юрий Георгиевич. – Молодежь обычно такие цифры не воспринимает, у них все крутится-вертится, в руках горит, им все легко и просто. Другое дело я или Андрияшин, который только что кросс вместе с молодыми пробежал и показал хороший результат. И все же главное в стартах, по моему мнению, – общение.

Между прочим, на прошлогодних соревнованиях Юрий Георгиевич был удостоен чести официально открыть старты – как старейший участник. В этом году право поднять корпоративный флаг было предоставлено самой молодой спортсменке – Кристине Корнауховой, инженеру отдела ремонта автодорог. Кристине 23 года, в управлении она работает третий год, эти спортивные состязания стали для нее вторыми после зимней отраслевой спарта-

киады. Впечатления от стартов у нее самые что ни на есть положительные.

– Очень нравится! И погода не подвела – ни дождя, ни жаркого солнца. Команда у нас отличная, все свои. Наши девчонки молодцы, ни в чем мужчинам не уступают, а по некоторым видам даже лучшие результаты показали. Настроение – прекрасное!

И несколько слов о видах спорта и вообще об организации соревнований. Участники – а их в общей сложности было больше полусотни – были поделены на четыре группы: мужчины от 19 до 39 лет, женщины 19-39 лет, мужчины от 40 лет и старше и женщины от 40 лет и старше.

Количество видов, по которым проводились соревнования, – семь. Это легкоатлетический кросс (на дистанцию 1 км или 600 м – в зависимости от возраста), дартс, поднятие гири (для мужчин), прыжки на скакалке (для женщин), перенос колеса, метание валенка и состязания на меткость, на которых футбольным мячом надо было попасть по развешенным на воротах пластиковым бутылкам с водой. И общая эстафета, проведенная вне конкурса.

Подбор именно этих видов не случаен: программа соревнований, по замыслу организаторов, была составлена таким образом, чтобы максимально коррелировать с отраслевой зимней спартакиадой. А результаты, показанные на «Веселых стартах» их участниками, станут основой для формирования команды КрУДора на важнейших спортивных соревнованиях дорожников края.

Петр ВЕЛЕСОВ

За все время, прожитое в Шира, рядом с курортом, мне ни разу не довелось отдохнуть ни на одной из турбаз, расположенных в поселке Жемчужном. Поэтому, когда поступило приглашение побывать на базе «Красноярский дорожник», я без особых раздумий двинулся в путь, вооружившись блокнотом и фотокамерой.

По приезде меня встретил директор базы Владимир Козлов и провел небольшую обзорную экскурсию.

Строительство базы началось в 2003 году. Первое, что бросилось в глаза, – там, где раньше были только глина и трава, теперь ухоженная территория: аккуратные дорожки, чистые газоны и симпатичные домики из цилиндрированных бревен, оборудованная спортивная площадка, на которой можно размяться и поиграть в пляжный волейбол, и специальная детская площадка.

Есть домики, которые сильно отличаются от других своим убранством. Владимир Васильевич особо выделяет директора Ачинского ДРСУ Александра Петрова, который как рачительный хозяин обустроил маленький сад. Рядом построена беседка и стоят качели, а вокруг своими руками посажены деревца: сосны, березки, рябина, которые в жаркие летние дни дарят тени с живой прохладой, и клумбы, ра-

Что еще нужно для счастья?

дующие глаз своим многоцветьем. Возле некоторых домиков также есть беседки, мангалы, ведется озеленение.

– Пять лет назад, когда мы высаживали саженцы сосен, – рассказывает Владимир Васильевич, – я узнал, что ушел из жизни директор Новоселовского ДРСУ Александр Георгиевич Анашкин, мой хороший товарищ, отзывчивый человек. В память о нем мы посадили сосну и сделали памятную табличку: «Дерево посажено в память о директоре Новоселовского ДРСУ Анашкине Александре Георгиевиче». Он был человеком широкой души, и, что интересно, сосна, посаженная в память о нем, сильно отличается от других более мощными, широкими лапами веток.

Внутреннее обустройство также радует. В каждом домике, помимо необходимых кроватей, столов и стульев, есть кухонная зона, оборудованная по-домашнему: гарнитуры, холодильник, плита, на которой можно приготовить привезенные с собой продукты, и, разумеется, посуда.

Если готовить самостоятельно не очень хочется, можно посетить столовую. Когда приезжают ветераны дорожной отрасли, организуется праздничный ужин, а по окончании заезда планируется прощальный ужин.

По отзывам многих отдыхающих, эта база является одной из лучших во многом потому, что директор заботится о тех, кто сюда приезжает. Владимир Васильевич ввел «режим ночной тишины» и каждый вечер в одиннадцать часов совершает обход, чтобы лично проследить за его соблюдением:

– Ввиду того, что на базе отдыхают как пожилые, так и семьи с маленькими детьми, не всем хочется, чтобы ночью громыхала музыка или слушать чужие разговоры в полный голос. Конечно, получилось не сразу, пришлось с годами. Люди, которые едут сюда отдыхать, говорят, что выбрали нашу базу, потому что прочитали отзывы в Интернете и знают, что здесь есть «режим ночной тишины».

Нужно отметить, что за сезон 2016 года уже отдохнули 4050 человек, из них более 700 – дети в возрасте от четырех месяцев и старше с родителями.

– Когда шло строительство, оговаривалось, что база строится, чтобы здесь отдыхали люди, которые по разным причинам, в том числе из-за не очень высоких зарплат, не могут себе позволить Турцию или Египет.

Сейчас на базе проживает 41 ветеран дорожной отрасли, кое-кого из них мне удалось застать в своих домиках. Это общи-



тельные, светлые люди.

Антонина Ивановна Ромашина делится впечатлениями:

– Я проработала в Балахтинском ДРСУ восемнадцать с половиной лет. Сюда приезжаю уже пятый раз, каждый год жду эту поездку, считаю дни до отъезда. Здесь о нас заботятся, возят на экскурсии. Что в нашем возрасте еще нужно для счастья?

Пообщался со старейшим ветераном, Валентиной Евдокимовной Теремновой, которая в этом году отмечает два знаменательных юбилея – 80-летие и бриллиантовую свадьбу – 60 лет совместной жизни:

– В этом году мне исполняется 80 лет. В 1985 году, после окончания Томского автодорожного техникума, по направлению приехала в Красноярский край. Мне предложили на выбор несколько районов, и я решила, раз пока плохо знаю место, выберу поближе к железной дороге и поеду в Балахтинский район. С тех пор прошло много времени, в дорожной отрасли я проработала 26 лет.

Антонина Ивановна и Валентина Евдокимовна с трудом подбирают слова, чтобы выразить огромную благодарность директору Балахтинского ДРСУ Александру Сиротину и руководству краевого управления автодорог за внимание и заботу:

– Дай Бог, чтобы каждая отрасль имела такие базы отдыха и заботилась о своих ветеранах.

Александр Филиппович также не забывает о своих ветеранах отрасли и 9 Мая, и в День пожилого человека.

– Низкий поклон Александру Филипповичу за то, что он ни разу никому не отказал в помощи. За-

болел ли человек и необходимы деньги на лечение или что-то случилось дома – всегда поддержит.

Ветераны Ачинского ДРСУ выражают благодарность директору Александру Петрову:

– Сан Саньч поддерживает нас, заботится, оказывает материальную помощь, приглашает нас на праздники. И даже здесь, на базе, наш домик – самый лучший, у нас есть все, даже кондиционер.

Владимир Васильевич отмечает:

– Александр Александрович из года в год привозит на отдых самое большое количество ветеранов – 10-13 человек. Столько не направляет ни одно предприятие.

Ветераны Березовского филиала ГП «КрайДЭО», к сожалению, были немногословны, торопились на пляж:

– Мы приезжаем сюда уже девять лет. Спасибо Сергею Валерьевичу Якубовичу, что нас приглашают. Нам здесь очень нравится.

А Виктор Николаевич Орлов шутит:

– Дедушка Орлов, сын собственных родителей, родился по собственному желанию, вот и вся моя биография. Я проработал 18 лет в Новоселовском ДРСУ дорожным мастером, в 1997 году ушел на пенсию. К Владимиру Васильевичу приезжаю уже четвертый раз. С моими болячками сидеть бы дома, но торопимся и стремимся жить, и руководство этому способствует, за что ему огромное спасибо.

Завершилась моя экскурсия в беседке у одного из многочисленных домиков.

– Каждый новый сезон на базе открывается совещанием, на которое собираются руководители дорожной отрасли Краснояр-

ского края во главе с министром транспорта Сергеем Васильевичем Ерёминым, а директора предприятий проверяют готовность домиков к приему отдыхающих, – продолжает рассказ Владимир Козлов. – Во время каждого посещения столовой я захожу и интересуюсь, все ли в порядке, еще не приходилось слышать, чтобы что-то было не так. Когда позволяет погода, вывозим их за территорию базы, на другие озера. Особой популярностью пользуется озеро Тус, ездим купаться на озеро Шунет, любимая экскурсия – на Туимский провал. В связи с тем, что в Ширинском районе сложно найти автобус, нас выручало Ачинское ДРСУ, за что я благодарен директору Александру Александровичу Петрову, он всегда помогает. Но в этом году мы столкнулись с тем, что автобусов не оказалось, и я обратился к руководителю ассоциации «Дорожники Красноярья» Наилу Файлиловичу Минахметову. Автобус прибыл из Красноярска, чтобы свозить ветеранов на озеро. Ветераны и я лично выражаем ему глубокую признательность за заботу и отзывчивость, сегодня такие качества дорогого стоят.

Владимир Васильевич уже много лет на пенсии, но все силы отдает любимому детищу:

– Я хочу успеть посадить столько деревьев и кустарников, чтобы это была база-сад, это моя мечта. Помимо всего прочего, каждый год база модернизируется, построить ничего нового мы уже не сможем, ограничены территорией, поэтому улучшаем инфраструктуру. Я рад, что внощу лепту в отдых дорожников.

Григорий ЧЕБОТАРЬ

