

ТТК

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

№7
(15)

ИЮЛЬ 2013

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ

150 ЛЕТ



СУДОХОДСТВУ НА ЕНИСЕЕ

Анатолий МИХАЙЛОВ

**Так держать,
рулевой**

Сергей ЛЫТКИН

**Дорожный строитель
Козелепов**

Елена АВРАМОВА

**Растет, как
в сказке**

ООО «АТГ» ПРЕДОСТАВЛЯЕТ УСЛУГИ

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ПОЛИГРАФИЧЕСКОЙ ПРОДУКЦИИ:

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

Высокое качество
Оптимальные сроки

Тел. (391) 227-27-27, 227-94-27
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.



ООО Ачинский «ДОРСЕРВИС»

изготовит быстро и качественно:

- Дорожные знаки на металлическом основании. Фон и информационные элементы выполнены из световозвращающей самоклеящейся пленки импортного производства.
- Информационные щиты и указатели согласно ГОСТ Р 52290-2004 индивидуального проектирования.
- Оповестительные знаки
- Сигнальные столбики
- Стойки для знаков
- Окажем услуги автоэвакуатора, тел. 8-905-971-53-15

г. Ачинск тел. 8-905-972-29-56 тел./факс (39151) 6-00-50

САНИТАРНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ЛАБОРАТОРИЯ ГП «КРАЙДЭО» ПРЕДЛАГАЕТ СЛЕДУЮЩИЕ УСЛУГИ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАТЕЛЯМ:

- Разработка проектов нормативов образования отходов и лимитов на их размещение.
 - Инвентаризация отходов и объектов их размещения.
 - Составление технического отчета о неизменности процесса для подтверждения лимитов на текущий год.
 - Согласование проекта ПНООЛР в уполномоченных органах и получение лимитов на размещение отходов.
 - Разработка проектов предельно допустимых выбросов в атмосферу.
 - Инвентаризация выбросов в атмосферу.
 - Согласование проекта ПДВ в уполномоченных органах и получение разрешения на выброс загрязняющих веществ в атмосферу.
 - Расчет платы за негативное воздействие на окружающую среду.
 - Составление формы статистической отчетности 2-ТП – отходы.
 - Составление формы статистической отчетности 2-ТП – воздух.
- СПЛ аккредитована на техническую компетентность для прове-

дения работ по испытаниям в соответствии с областью аккредитации и выполняет следующие работы:

- выполнение технических измерений и анализ выбросов загрязняющих веществ в атмосферу с целью контроля соблюдения нормативов ПДВ на котельных и асфальтобетонных установках;
 - выполнение технических измерений и анализ атмосферного воздуха в санитарно-защитной зоне предприятия с целью контроля загрязнения атмосферного воздуха в зоне деятельности предприятия;
 - выполнение технических измерений и анализ условий труда работающих с целью производственного санитарно-гигиенического контроля. Аттестат аккредитации испытательной лаборатории № РОСС RU.0001.518982 от 27.04.2012 г.
- Стоимость работ по разработке проектов зависит от объема и сложности работ и устанавливается после получения исходных данных. По вопросам разработки документации или за консультацией обращайтесь по тел. 8 (391) 221-23-55, факс 8 (391) 211-85, e-mail: racheeva@kraydeo.ru

СОДЕРЖАНИЕ

Михаил АНДРЕЕВ Магический капитан	5
Анатолий УРАЛЬСКИЙ В радости купался Енисей	6
Анатолий МАЛЫШЕВ Мы служим людям	8
Сергей СТЕПАНОВ Родом из детства	10
Анатолий МИХАЙЛОВ Так держать, рулевой!	12
Андрей АФАНАСЬЕВ Подтесовская РЭБ флота	14
Судоходство на Енисее	16
Мария КЛИМОВА История про историю	18
Новости	20
Елена ПОЗДНЯКОВА, Александр МАРКОВ Непраздничные мысли	22
Сергей ЛЫТКИН Дорожный строитель Козелепов	24
Анна ЗОЛОТАРЕВА Тема дипломов – будущее	26
Кристина СЕРГЕЕВА В числе лучших	28
Елена АВРАМОВА Растет, как в сказке	30
Навстречу юбилею АТФ	32
Национальность – дорожник	33
Антон МАКАРОВ Внимание качеству	34
Ольга СТАРЫНИНА Улица Дорожников на Шира	35

В номере использованы фотографии Вячеслава ПЕНЕРОВА, Ольги СТАРЫНИНОЙ, Андрея АФАНАСЬЕВА и из архива редакции газеты «Речник Енисей».

ТК

Издается
при содействии
министерства
транспорта
Красноярского
края

Учредитель
и издатель
ООО «Автомобильно-
транспортная газета»

Главный редактор
Э.З. АЛБОРОВ

Ответственный
секретарь
Елена АВРАМОВА

Директор по развитию
Сергей ЛЫТКИН

Адрес редакции
и издателя:
660049,
г. Красноярск,
пр. Мира, 30,
корп. 1, офис 510,
а/я 25533.
Тел./факс
(391) 227-27-27,
227-94-27,
e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан
в ООО «Издательская
группа «Всем, всем, всем!»,
660062, ул. Высотная, 2
Объем 36А4.
Тираж – 2300 экз.
Время подписания в печать
20.07.2013 в 16.00.
Цена свободная

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.

R Рекламный
материал

Использование
материалов
журнала
без письменного
разрешения
редакционного
совета
запрещено.





Уважаемые речники!

Поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем работников морского и речного флота!

Этот год для вас юбилейный – 150 лет со дня открытия навигации на Енисее. За время спуска на воду первого парохода «много

воды утекло», и сегодня благодаря вашему профессионализму и упорству могучий Енисей превратился в жизненную артерию, связывающую огромную территорию нашего края. От доставки жизненно важных грузов зависит стабильная работа промышленных предприятий и

социальной сферы северных территорий края. Помимо грузов, речные суда ежедневно перевозят пассажиров. Для некоторых удаленных уголков нашего большого края только водный транспорт может привезти весточку с большой земли.

Особые слова благодарности ветеранам отрасли, посвятившим свою жизнь нелегкой, но так необходимой людям профессии. Спасибо вам за верность делу и сохранение флотских традиций.

Искренне желаю вам крепкого здоровья, терпения, благополучия и счастья вам и вашим близким.

Сергей ЕРЕМИН,
министр транспорта края



Уважаемые речники, ветераны Енисейского флота!



От всей души поздравляю вас с праздником – Днем работников морского и речного флота и 150-летием судоходства на Енисее.

Этот профессиональный праздник сегодня отмечают экипажи речных судов, речные путейцы, судоремонтники, работники портов, все, кто обеспечивает стабильную

работу водного транспортного комплекса. Профессиональное мастерство, преданность нелегкому труду, в котором романтика сочетается с большой ответственностью перед людьми, позволяют многим поколениям речников успешно решать задачи по обеспечению северного завоза в отдаленные районы нашего региона.

От вашей работы зависит жизнь огромных территорий, маленьких поселков и больших городов,

предприятий и многих проектов, имеющих глобальное значение для экономики и промышленности нашей страны. Без вашей работы нет прошлого, настоящего и будущего Красноярского края и Сибири.

Особая благодарность и признательность – ветеранам речного флота, которые заложили прочную основу сегодняшних достижений Енисейского речного пароходства и всего Енисейского флота и щедро передают молодежи свой огромный опыт и славные флотские традиции.

В этот праздничный день желаю вам успехов, долголетия, неиссякаемой энергии, крепкого сибирского здоровья, семейного благополучия, процветания, всегда быть у руля и идти только вперед и только верным курсом. Семь футов под килем!

Александр ИВАНОВ,
генеральный директор ОАО «ЕРП»

Уважаемые речники, ветераны Енисейского бассейна!



Наши реки самые прекрасные в мире, такие же величавые и широкие, как наша страна. И на этих реках работают люди, которым безразлична судьба российского судоходства.

В этот праздничный день хочу поздравить вас с профессиональным праздником, пожелать всего самого

лучшего, больше удачных рейсов и приятных воспоминаний, благополучия и мира в доме, а также благодарных пассажиров, ради которых вы и трудитесь, рассекая просторы наших рек. Ведь большая часть вашей жизни проходит на работе – в море, на реках. И так приятно вернуться домой, где тебя ждут и любят.

Леонид ФЕДОРОВ,
генеральный директор ОАО «ПассажирРечТранс»



Магический капитан

Мой одноклассник Саша К. после восьмого класса поступил в речное училище. И когда случались увольнения, приходил в родной двор в речной форме – черной фланелевой матроске с гойсом, из-под которой бросалась в глаза полосатая тельняшка.

Из его рассказов выходило, что флотская жизнь начинается с муштры – раннего утреннего подъема, общей зарядки и хождения строем, что на языке наших родителей означало: с дисциплины. Романтика морских походов, флибустьерские истории были у нас в чести и ценились не меньше полетов в космос.

Рядом протекал Енисей, где еще можно было купаться, и особым шиком у ребятни считалось переплыть протоку между правым берегом и дамбой, отделявшей Затон от основного русла, или подныривать под стоявшие там баржи.

Как давно это было, словно совсем в другой жизни. Отчего-то мне вспомнилось это на борту теплохода «Валерий Чкалов», где мы договорились встретиться с его капитаном Алексеем Бояринцевым накануне Дня речника. Теплоход только что вернулся из рейса в Дундинку, экипаж занимался привычными делами, разве что размеренный жизненный уклад судна несколько разнообразила в этот день подготовка к завтрашнему параду.

Чтобы поговорить, нашли тихое место на палубе, разумеется, с видом на Енисей. Алексей неторопливо начал рассказывать, что

нынешняя навигация, не в пример прошлогодней, идет в штатном режиме: вода в Енисее хорошая, позволяет доходить до Красноярска. Перед первым рейсом, правда, столкнулись с проблемой: не могли укомплектовать экипаж, не желает молодежь на флот идти.

– А в чем причина? – спрашиваю.

– Время такое, – лаконично ответил Алексей. – Другие у мальчишек интересы, у нас же дисциплина флотская, с нее все начинается. Экипаж – одна семья, это надо понимать, душой полюбить эту профессию. Хотя и грех жаловаться. Приходят на флот и ответственные мальчишки.

«Самому только сорок пять, а для него все, кому тридцати нет, – мальчишки», – думаю я, но дело, наверное, не в возрасте, а в опыте, который исчисляется годами пройденных навигаций, а не прожитых лет.

– Вон у меня третий штурман Павел Габуев, – продолжает Бояринцев. – Окончил наше речное, вторую навигацию только работает, а мы его в Казачинском пороге к штурвалу ставим, натаскиваем, через два-три года при его старании будем дипломировать на второго штурмана.

– Ты, кажется, на «Чкалове» тоже со второго штурмана начинал, а уже десять лет как капитан. Смену себе готовишь?

– Мне о смене думать рано, я еще похожу по Енисею. Вот Валерий Николаевич Шипулин, капитан «Близняка», никак с рекой расстаться не хочет. Судно его в этом году списали, так он ко мне вторым помощником пришел, на подмену. Опытный капитан. Есть у кого молодежи поучиться. Вообще экипаж у нас сплоченный. Старший помощник Александр Полежаев начинал на судне матросом. Алексей Горшков пришел мотористом, рулевым, все инстанции прошел – третий, второй штурман, сейчас первый штурман, больше десяти лет на судне. А однофамилец мой Александр Григорьевич Бояринцев, электромеханик, – тридцать лет на Чкалове. Теплоходу 18 июля 60 лет исполняется, как со стапелей сошел. В следующем году будет 60 лет, как бороздит воды Енисея.

– И сколько ему еще бороздить?

– Пока достойная смена не появится, – отшучивается капитан. – В 2016 году новое квалификационное свидетельство надо будет делать. До этого времени ходим, а там видно будет, что гадать. Говорят, что построят для нас новые суда, посмотрим, как они себя покажут. Но пока еще ничего не построено, ничего лучше старого не придумали. О катамаранах только разговоры, когда будут, вот тогда и сравним. Это, конечно, хорошо будет, новый флот есть новый флот, но только жизнь покажет, чего он будет стоить. Эти отработали достойно, – рука капитана осторожно легла на лакированную поверхность бортового поручня, так касаются материнской руки в порыве сыновней нежности. – Можно с полной уверенностью сказать. – Бояринцев даже не пытался скрыть нотки гордости за старика «Чкалова».

– Мы с тобой уже лет семь знакомы, а я тебя ни разу не спрашивал: ты какой капитан на «Чкалове»?

– Седьмой. Магический, – засмеялся Алексей. – Говорят, тройка, семерка, туз...

Откровенно скажу, последняя фраза осталась для меня загадкой, переспрашивать не стал, пусть ее тайный смысл останется ведом только капитану.

Михаил АНДРЕЕВ

150-летний юбилей начала парового судоходства на Енисее красноярцы встречали 6 июля, накануне Дня речника. На набережной у второго причала было многолюдно. На праздник пришли работники речного флота и ветераны, их родственники и друзья, жители Красноярска. И он состоялся!



В радости купался Енисей

Утро выдалось теплым, ясным, солнечным. Флотские люди в красивой белоснежной форменной одежде сердечно приветствовали друг друга, искренне радовались встрече. Не часто увидишь столь многочисленную дружную семью красноярских речников всех вместе.

Под звуки духового оркестра, традиционного марша «Славянка» от причала отплыл катер и направился к кораблям, стоявшим на рейде. С берега мы видели экипажи речных судов на палубе в почетном строю.

Поздравить их с Днем работников морского и речного флота и юбилейной для всех речников датой отправился генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство» Александр Иванов. Вместе с ним

принимали председатель правительства Красноярского края Виктор Томенко, министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин, представители краевого Законодательного Собрания, администрации Красноярска, почетные гости.

Накануне праздника на торжественном собрании Енисейское речное пароходство чествовало лучших работников. Были вручены грамоты и благодарственные письма с от благодарностями, внесшим наибольший вклад в работу пред-



приятия. От имени губернатора награды вручил министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин. Он отметил, что сегодня Енисейское пароходство в системе водного транспорта держит марку флагмана речного флота, и поздравил коллектив с праздником.

Но вернемся на набережную, в яркий солнечный день 6 июля. Пока ансамбль «Купава» русскими задорными песнями развлекал публику, катер, совершив ответственный обезд кораблей, вернулся к причалу.

Официальную часть торжества открыл первый заместитель губернатора – председатель правительства Красноярского края Виктор Томенко:

– От имени губернатора и правительства Красноярского края сердечно поздравляю всех енисейских речников с профессиональным праздником. В этом году он совпал со 150-летием парового судоходства на Енисее. Все эти годы наша великая, могучая река ставила перед поколениями речников сложнейшие задачи, требовала поистине героических усилий от всех, кто работает на речном транспорте. Дорогие друзья,



позвольте поблагодарить вас за мужество, ответственность, упорство, за то, что вы любите свое дело. Хочу пожелать вам и вашим близким благополучия, счастья, хорошего настроения и всего-всего самого доброго.

Сердечно поздравил речников с юбилеем и профессиональным праздником председатель комитета по промышленности и вопросам жизнеобеспечения Законодательного Собрания Красноярского края Анатолий Матюшенко. В связи с юбилеем он вручил Па-



мятный адрес Законодательного Собрания Красноярского края руководителю Енисейского речного пароходства Александру Иванову. Памятный адрес от главы Красноярска и Почетную грамоту вручила А.Б. Иванову заместитель главы Красноярска Татьяна Васильевна Зеленская.

– Река – кровеносная система города, – подчеркнула она. – Без речного флота она не работала бы так хорошо, обслуживая наших горожан.

К собравшимся обратился генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство» Александр Иванов:

– Дорогие друзья! Сердечно поздравляю вас с двумя знамена-

тельными, прекрасными датами. Енисей – самая красивая река мира и России. Енисей – самая могучая река! И на ней трудятся самые стойкие, профессиональные и подготовленные, крепкие люди. Романтики! Добра всем, здоровья! Ветеранам большой поклон за вклад, который они внесли в развитие судоходства на Енисее. Нынешнему поколению речников семь футов под килем. Удачи, благополучия! К этой юбилейной дате Енисейское пароходство подхо-



дит с хорошими производственными показателями. В этом году мы по праву претендуем на присвоение почетного названия «Лучшее пароходство России». У нас есть для этого все: желание, грузовая база и профессионализм.

По поручению министра транспорта Российской Федерации, руководителя Агентства морского

и речного транспорта с профессиональным праздником енисейских речников от Администрации «Енисейречтранс» поздравил Владимир Викторович Байкалов.

А потом был большой праздничный концерт.

Какие впечатления оставил этот праздник у людей?

Гаврил Худяков:

– Мне 78 лет. Речному флоту в общей сложности я отдал 45 лет жизни. Плавал 40 лет и пять лет работал диспетчером на судоре-

монтном заводе. Более 25 лет работал капитаном на буксирном флоте. За это время успешно окончил Красноярский механический техникум и судоводительское отделение в Красноярском речном училище. Есть диплом об окончании

Школы командного состава. Работал хорошо. Так что это мой праздник.

Людмила Васюкова:

– Всегда с удовольствием прихожу на праздник енисейских речников. Я в прошлом профессиональный спортивный руководитель, мастер спорта СССР по спортивной гимнастике. Ветеран труда и спорта. Мой отец работал во время войны капитаном катера в речном пароходстве. Когда я оказываюсь в такой теплой и дружественной атмосфере флотских людей, всегда с волнением вспоминаю его. Поэтому для меня этот праздник является особенно дорогим.

Анатолий УРАЛЬСКИЙ



Леонид Федоров: «МЫ СЛУЖИМ ЛЮДЯМ»

О работе пассажирского речного флота рассказывает генеральный директор ОАО «ПассажирРечТранс» Леонид Никонович Федоров.

– В 2006 году перед навигацией, весной, Енисейским речным пароходством совместно с администрацией Красноярского края было принято решение о выделении Красноярского пассажирского агентства в отдельную структуру. Пассажирский флот, который находился в составе пароходства, был передан в казну Красноярского края, создана компания ОАО «ПассажирРечТранс». Основным нашим учредителем является государственное предприятие Красноярского края «Центр транспортной логистики». 100 процентов акций компании находится в Красноярском крае. Благодаря этому решению нам удалось сохранить как количество пассажирских судов, так и пассажирские транспортные речные линии.

Начиная с 2007 года мы взяли под свое крыло еще и паромные переправы. В Красноярском крае их более двадцати, из них восемь – наши, за работу которых мы несем ответственность.

Хочу подчеркнуть, что за прошедшие семь лет Красноярский край серьезно вложил в развитие пассажирского речного транспорта, потратив на это более 600 миллионов рублей. Это ощутимая помощь и поддержка в деятельности нашей компании. Поэтому могу сказать, что блоки, включающие в себя паромные переправы и скоростные пассажирские перевозки, сформировались.

Переправа, переправа...

Для переправ за семь лет было приобретено три теплохода на воздушной подушке, 20-местный катер, модернизировано несколько буксирных теплоходов. На Красноярской судовой верфи строится теплоход для Игарки. Новоселовский район приобрел

судно на воздушной подушке на 15 мест. Так что флот на паромных переправах обновляется, модернизируется.

По Енисею с ветерком

Люди еще помнят времена, когда по Енисею курсировали «Ракеты», «Восходы», «Метеоры», «Зари». Работали 10-12 скоростных судов. Почему? Например, чтобы на автобусе из Енисейска добраться до Красноярска, надо было потратить 16-18 часов. А по реке в семь часов утра вы садились на судно в Красноярске, а после обеда были в Енисейске. Поэтому речной транспорт был востребован.

Сейчас ситуация изменилась. Автомобильные дороги в крае с каждым годом становятся все лучше. У населения появились собственные легковые машины. Теперь из Красноярска до Енисейска люди добираются за пять с половиной часа. Соответственно пассажиры отдают предпочтение автобусному транспорту.

Далее. Были у нас рейсы по Ангаре. «Зари» ходили по маршрутам Богучаны – Широкий Лог, Мотыгино – Широкий Лог. Мы перевозили до 20 тысяч пассажиров. Но вот построили дорогу от Стрелки до Кулаково. И хотя на пути у пассажиров три паромные переправы, тем не менее им удобнее пользоваться автобусом. Таким образом, эти скоростные перевозки пассажиров по Енисею трансформировались. Например, речная линия Красноярск – Енисейск стала невостребованной. Та же ситуация получилась на Ангаре.

Мы продолжаем работать на линиях Красноярск – Дивногорск (в выходные дни) и Торговый центр – Усть-Мана (для дачников). Оставили семь рейсов на линии Красноярск – Бор. Основная



нагрузка легла на линию Енисейск – Бор, протяженность которой 479 километров. Там у нас девять населенных пунктов. За четыре с половиной месяца перевозим до 20 тысяч пассажиров.

Мы получили три новых судна на воздушной подушке. Используем их, например, в Енисейском районе на линии Ярцево – Кривляк (10 километров). Там работает теплоход на 15 мест. И начали перевозить пассажиров из Ярцево в Майское – 100 километров.

В 2009 году начали эксплуатировать четыре новых 100-местных теплохода класса «Метеор». Осадка у них низкая, они могут подходить к необорудованным берегам. Этим флотом закрываем потребность пассажиров в крае. Попытались уйти ниже от Бора до Верхне-Имбатского и Туруханска. Хотели продлить скоростную линию. Но там низкий пассажиропоток. Видимо, люди привыкли, что через каждые четверо суток идет пассажирский теплоход.

Теперь что касается пассажирских перевозок до Дудинки. Действительно, в советское время мы имели такой большой теплоход, как «Антон Чехов». По Енисею ходили порядка тринадцат-

цати водоизмещающих пассажирских судов. Перевозилось до 1,5 миллиона пассажиров.

Что произошло за последние годы? Изменилась ситуация на Крайнем Севере. Там значительно сократилось население. Теперь на линии Красноярск – Дудинка мы перевозим 10-12 тысяч пассажиров. Но из 19 населенных пунктов от Енисейска до Дудинки, которые мы обслуживаем, лишь 4 имеют авиасообщение (Норильск, Туруханск, Бор, Игарка), добраться же до остальных можно только водой. Для жителей этих деревень и поселков речные перевозки – жизненно важны, отказываться от них нельзя.

К сожалению, водоизмещающий пассажирский флот уже не молод. В этом году 60 лет исполняется теплоходам «Валерий Чкалов» и «Александр Матросов». На плаву «Михаил Лермонтов». Но мы тщательно следим за состоянием этих пароходов. Нас постоянно контролируют соответствующие службы.

Мы понимаем, что суда такого класса необходимо обновлять, но нужно понимать цену вопроса. Стоимость одного теплохода – около полутора миллиардов рублей. Очень дорого. Поэтому мы пошли по другому пути. Рассматриваем вариант увеличения

скорости где-то на 10-12 километров в час. За счет скорости, применения катамарана, уменьшения количества спальных мест до 120 люди смогут чаще совершать рейсы. Из Красноярска смогут добираться до Дудинки за двое суток.

Ведем переговоры с судостроительными, лизинговыми компаниями. Постепенно в течение пяти-шести лет три теплохода для Красноярского края можно будет построить. Концепция – «два плюс один». Два теплохода – бюджетный вариант, а третий – для пассажиров и туристов. Такая программа намечена совместно с министерством транспорта Красноярского края.

Кадры решают все

На пассажирском речном флоте трудятся 15 капитанов. Все болеют за дело, ответственные и уважаемые специалисты. На теплоходе «Михаил Лермонтов» работает Андрей Пахомов, на «Александре Матросове» трудится капитан Сергей Чумаченко, на «Валерии Чкалове» капитан Алексей Бояринцев. Экипажи у них очень большие, по 42 человека. Особенно много молодежи. Это наши ведущие капитаны.

В группе скоростных теплоходов капитанами работают Ви-

талий Шурмилев, Юрий Иванов, Олег Черняев. Продолжает работать еще одна «Заря», которой командует Владимир Эбель. Все капитаны – достойные люди.

Есть группа капитанов, которые трудятся на паромных переправах. «Ангара-54» в Предивинске Сергей Миненко, на теплоходе «Е-2 2729» в Галанино Владимир Коробов, на теплоходе в Копьево на линии Черемушки – Даурск, на Красноярском море работает Андрей Ракин, на «КС 110-215» на линии Казачинск – Захаровка – Юзаевка – Луговское Владимир Михайлович Тютков, в районе Енисейска капитаном теплохода «Хатанга» работает Владимир Разинкин.

Эти капитаны организуют всю работу на паромных переправах, пассажирских перевозках.

Хочу поблагодарить коллективы, работающие на одиннадцати дебаркадерах, шкиперов, матросов. Они первыми встречают пассажиров на судне и провожают. Наш коллектив старается выполнять свою работу качественно, доброжелательно относится к пассажирам. Особая нагрузка ложится на диспетчерский аппарат, водителей. Нужно доставлять и запчасти, и строительные материалы.

Главное – мы служим людям.

Анатолий МАЛЫШЕВ



Картину эту наблюдал однажды у Казачинского порога и теперь вспомнил, слушая рассказ главного диспетчера «ПассажирРечТранса» Сергея Феофанова о том, как он пришел на флот, увлеченный детскими фантазиями о далеких странствиях. Они приходили ему всякий раз, когда ноги сами собой вели его к Ладейскому затону, где никак не мог наглядеться на стоящие суда. Скрежет лебедек и треск сварочных аппаратов – звуки сами по себе малоприятные, тянули его к себе, как магнит металлическую стружку. И пока ребята-одногодки носились по двору, играя в футбол или ради забавы гоняясь за голубями, он пробирался на территорию затона, и не было для него занятия интереснее, чем поиск проржавевших болтов и гаек, из которых куда интереснее, чем из покупного конструктора, можно было собрать что-нибудь совершенно фантастическое.

Но самым поразительным было то, как вдруг оживало неподвижно стоявшее у причала судно и, отшвартовавшись, отправлялось куда-то вниз по Енисею, унося с собой его мечту: встать у штурвала и заправски управлять этой машиной, глядя из-под козырька форменной фуражки на линию горизонта, где по утрам вставало солнце. С первых школьных лет он уже твердо знал, что никем, кроме речника, быть не хочет, и после восьмого класса пошел в ПТУ-2 учиться на третьего штурмана.

– Отучился, а потом пошел ра-



РОДОМ ИЗ ДЕТСТВА

«Все мы родом из детства». От частого употребления фраза звучит банально, но до чего же верно. Вот и сейчас мелькнула и повисла на языке, как корабельная рында, ждущая своего часа, чтобы звонко разрезать туманную хмарь, обложившую судно, что не видать даже корабельных надстроек, не говоря о том, что за бортом. А там – только плеск енисейской воды заунывным песенным мотивом, да мерное урчание дизеля, лениво вращающего винты, взбивающие пену за кормой валяжно плывущего корабля.

ботать, – буднично говорит Феофанов, глядя в монитор компьютера, на котором, как на ладони енисейский плес с пароходиками там, где они находятся в эту минуту. – Был я мотористом на скоростном судне «Восход-52». Двенадцать навигаций плавал по маршруту Красноярск – Бор, до капитана не дослужился, образования для скоростного флота не хватало. – Сказал без сожаления, но нотка грусти в голосе все-таки прозвучала. – А потом меня позвали сюда. И стал я диспетчером. К тому времени я заочно окончил Новосибирскую академию речного флота, механический факультет. Специальность выбрал, чтобы хоть на флоте, хоть

на берегу могла пригодиться. Механик ведь везде механик. Но с механизмами теперь только дома общаюсь – стиральную машинку починить, автомобиль подремонтировать. Первое время на теплоходы с тоской смотрел, особенно когда видел родной «Восход», а потом втянулся. Понял, что это мое... – Сергей немного помолчал, подыскивая слово, – призвание. Я люблю планирование. В зимнее время, когда навигация заканчивается, мы начинаем составлять расписание на будущий год, – кивнул Сергей на висевшее за спиной расписание. – А летом мы посредники между судами и администрацией, то есть заказываем топливо на суда, запчасти, чтобы у них не было простоев. И, конечно, следим за расписанием, предупреждаем экипажи об отклонениях от графика. Скоростные суда у нас новые, построенные по проекту А45-1 на Зеленодольском судостроительном заводе, а двигатели у них немецкие стоят. Если понадобятся запчасти, мы их в Германии заказываем, пока доставят – две недели пройдет. Если судно, не дай бог, встает, я резервное отправляю. Все суда работают по нашему распоряжению. Все, что есть на флоте, стекается сюда.

В диспетчерской «ПассажирРечТранса» работают три диспетчера. В подчинении Феофанова две женщины – Альбина Иванова и Ирина Титова, смена длится сутки. Начинается она в восемь утра с переговоров с судами. Сейчас



почти по всему бассейну доступна сотовая связь – это очень облегчает работу, но и по старинке, по радиации случается общаться. Это когда судно по какой-то причине не отвечает на телефонные звонки.

– А еще у нас есть спутниковая связь, – поворачиваясь к компьютеру, говорит Сергей и мышкой увеличивает масштаб карты, чтобы было удобнее разглядеть движущиеся на ней точки, которые на глазах превращаются в игрушечные суда. – На этом мониторе я вижу, где какое судно находится. Вот, к примеру, возьмем «Чкалов», в 14.29 он должен находиться вот в этом месте, вот она, карта, – с ласковыми нотами в голосе объясняет он. – Все расписано. Вот «Матросов» в Верхне-Имбатском разгружается, вот «Лермонтов» – он у нас к Предивинску подходит.

– Сколько сейчас судов под вашим присмотром?

– Три больших, водоизмещающих – «Валерий Чкалов», «Александр Матросов» и «Михаил Лермонтов», – перечисляет Сергей Витальевич. – Пять скоростных и семь паромов. «Михаил Годенко», «Иван Назаров», «Красноярск», «Енисейск» и «Заря» – это скоростные суда. Их на сегодня хватает. В планах у нас запустить катамараны и заменить ими большие. Они работают с 1953-1954 годов. Представляете, какой срок.

– Не скучновата ли для речника кабинетная работа? А вообще работа эта мужская или женская?

– От человека зависит. Есть

женщины, которые фору дадут любому мужику. Женщины более прилежные. По моему мнению, диспетчером должна быть женщина, а главным диспетчером – мужчина с опытом работы на флоте. У одной опыта работы на флоте не было никакого, другая плавала, но была кассиром, она ни плес не знает, ничего. А тут должен быть обязательно человек, который знает плес, это в работе очень пригождается. Например, мне звонят и говорят, что на таком-то километре произошло ДТП, сообщите туда-то и туда-то. Мне уже не надо штудировать информацию, я примерно знаю, на каком километре рядом находится какой-нибудь поселок. И сразу связываюсь с ним, прошу разобраться на месте.

– А часто случаются, как вы говорите, ДТП?

– Ну, слава богу, не было. Даже посадок на мель не было. Механическая часть может подвести. А если что-то сломалось, надо замену где-то искать, это опоздание будет большое. На работу всегда приходишь с переживанием, чтобы все крутилось и вертелось, как говорится, чтобы все шло по плану.

Сергей улыбается. Улыбка у него хорошая, открытая. А главное – нет в нем занудства, когда клещами приходится вытягивать каждое слово. Зашел у нас разговор о том, как осваивал он новое для себя дело, кто ему помогал.

– До меня главным диспетчером был Олег Романович Маньковский. Его перевели в капитаны-наставники, а я занял его место. В 2010 году это было. Он меня и наставлял, когда я только пришел. Я молодой, компьютер уже знал, мне проще было. Голова на месте, компьютер знаешь, можно работать смело.

И вот бывает же такое, только мы заговорили о наставнике молодого диспетчера, как скрипнула дверь, и на пороге появился улыбающийся мужчина, на приход которого Сергей среагировал ответной улыбкой: «А вот и Олег Романович как раз».

– На моих глазах вырос, был у меня мотористом, когда я был капитаном «Восхода», – похлопал он коллегу по плечу. – Если бы я его плохо знал, не поставил бы главным диспетчером.

– Все бы ничего, только жалуется ваш преемник, что Енисей теперь только с балкона видит, а

хотелось бы проплыть до Дудинки.

– Судьба. Я, когда главным диспетчером был, тоже никуда не ездил, работа такая, зато теперь дома не бываю, езжу и за него, и за себя. Общего стажа у меня 38 лет, из них 25 лет отработал на флоте, 10 лет главным диспетчером, и вот уже три года как капитан-наставник. Окончил ПТУ, потом после армии заочно КРУ, и всю жизнь на флоте. С 1974 года.

– А я в 1974-м только родился, – уточнил Сергей.

– Значит, мы с тобой «ровесники», – пошутил Маньковский. – Начинал я на транзитных судах, после армии пришел на скоростной флот – работал на «Ракетах», «Метеорах», «Восходах» – от моториста до капитана. Последний был «Восход-52».

– Это работа, на которой очень много надо знать, – продолжил Маньковский, – информацию всегда в голове держат. Ответственность очень большая: Сергей отвечает за движение всего флота, ежедневно собирает все данные по флоту и отслеживает, кто где находится, сутками работает и как главный диспетчер делает ежемесячные отчеты, сколько мы заработали, сколько людей перевезли... Это все на нем. – И, все так же глядя на пустующий причал, заметил: – Швартовка судов тоже на главном диспетчере. Дает распоряжения кому куда встать, на какой причал, кому на бункеровку идти, когда, сколько топлива взять. Капитан заявку подает, а мы уже подтверждаем, сколько ему дать. – Маньковский отчего-то заговорил, как диспетчер «мы», видимо, глубоко сидит в нем эта привязанность к бывшей своей профессии. – Капитан может написать 50 тонн, а мы знаем, что ему 45 хватит, зачем ему лишнее.

Оба – и наставник, и его преемник хорошо знали ответ на этот вопрос и, видимо, понимали друг друга с полуслова, несмотря на разницу в возрасте, сплоченные работой на одном судне, в одной диспетчерской, Енисейским речным флотом. И было что-то общее между ними, как бывает это у родных людей, и не обязательно по крови – по духу, по преданности раз и навсегда выбранному делу, делу жизни.

Сергей СТЕПАНОВ



Так держать, рулевой!

В Красноярском командном речном училище все необычно. На стенах в коридорах развешены большие картины, рассказывающие о становлении и развитии Енисейского речного флота. Красочные панно с образом Петра Великого, портретами знаменитых русских флотоводцев напоминают о традициях русского флота. Именно отсюда уходят молодые сибиряки в дальние плавания по Енисею и его притокам в надежде покорить свою мечту.

– Мой сын Федор окончил наше училище, работал на судах и вернулся обратно, но уже в роли преподавателя, – Валерий Корнев, заместитель директора Красноярского института водного транспорта по среднему профессиональному образованию, не скрывает своей гордости. – А его сын – мой внук Дмитрий удивил еще больше. Он здесь же окончил одновременно два отделения – судоводительское и судомеханическое. Служил на Тихом океане. Диму сразу после месячного карантина назначили старшим рулевым на боевом крейсере «Варяг». Он ходил в заграничные плавания – Америку, Японию... Удачно сложилась его служба. Следует отметить, что к нашим ребятам, когда они попадают служить на флот, отношение у командования уважительное – пришел готовый специалист. Если он механик, знает все двигатели. Если электромеханик, знает электрическую часть. Если он штурман-судоводитель,

не подведет. А Дмитрий сейчас работает на речном флоте и заочно учится в Красноярском институте водного транспорта. Молодец!

Не скрою, с особым уважением разглядываю собеседника. Подтянутый, в красивой флотской форме енисейского речника Валерий Васильевич всю жизнь посвятил воспитанию молодежи. В этом году 15 марта исполнилось ровно 50 лет с того дня, когда инженер-судоводитель Валерий Корнев был зачислен в штат преподавателей Красноярского командного речного училища. Работал начальником судоводительского отделения, заместителем начальника училища по учебной работе, а в 1981 году возглавил Красноярское командное речное училище и вот уже 32 года служит в этой должности.

Как выяснилось, Валерий Васильевич родом с Алтая, из Бийска. На выбор будущей профессии повлияли сплавы по рекам Бия и Катунь, многочисленные походы,

в том числе на знаменитое Телецкое озеро, и юношеская мечта о дальних морских путешествиях. После окончания школы парень отправился в Новосибирск и после успешной сдачи вступительных экзаменов стал студентом Новосибирского института инженеров водного транспорта.

– В 1961 году мы были первыми выпускниками судоводительского отделения, – рассказывает Валерий Васильевич. – До этого судоводителей с высшим образованием не было. По направлению приехал на работу в Енисейское речное пароходство. Три года водил суда по Енисею, а потом меня пригласили преподавать нашу науку в речное училище. Работа с ребятами мне понравилась. Так изменилась моя судьба.

Жизнь училища наполнена не только упорной учебой, но и разнообразными яркими событиями. Для физической подготовки организованы спортивные секции по волейболу, баскетболу, боевым искусствам, армрестлингу, футболу. Курсанты активно участвуют во всех спортивных мероприятиях, которые проводятся среди учащихся средних специальных учебных заведений. Например, в игре «Гардемарины», которая была организована среди семи филиалов Новосибирской государственной академии водного

транспорта, красноярцы заняли первое место. Ежегодно проводятся литературно-художественные праздники «Мир сердца. Мир памяти. Мир любви».

В прошлом году День речника курсанты Красноярского командного речного училища встречали в Москве, где участвовали во Всероссийских соревнованиях по гребле среди морских и речных учебных заведений. В упорной спортивной борьбе они заняли 3-е место. Причем сумели опередить даже будущих моряков. Ежегодно на первом курсе проводятся водно-спортивные праздники. Училище сотрудничает с Красноярским детским речным пароходством. На учебных судах ребята проходят производственную практику. На водно-спортивной базе организована шлюпочная практика. Совместно с ДЮСШ «Юность» ребята занимаются парусным спортом.

Очень важным и памятным событием в училище является День курсантской клятвы, которую да-

академии водного транспорта. Таким образом, при желании у ребят теперь есть прекрасная возможность получить высшее образование в родном городе.

Программа обучения все время совершенствуется. По новым стандартам основной упор делается на практические знания. Учат ребят знающие, с большим практическим опытом работы на флоте преподаватели. Достаточно сказать, что из пятидесяти наставников около срока имеют высшую квалификацию. Эти люди умело передают свои знания. Преподаватели и сами постоянно учатся, разрабатывают иннова-



Валерий КОРНЕЕВ



ют первокурсники. На верность Енисейскому речному флоту!

Кстати, ежегодно около 250 абитуриентов становятся курсантами училища. Ребята приезжают поступать не только из Красноярского края, но и многих городов Сибири.

Непросто быть высококлассным специалистом, профессию надо полюбить и знать, убежден ветеран. Для этого созданы все условия.

В 2005 году в ходе реорганизации училище было объединено с Красноярским институтом водного транспорта, который, в свою очередь, является филиалом Новосибирской государственной

ационные учебные программы. А перспектива у выпускников есть.

В Красноярском крае осваивается Ванкорское месторождение, вступила в строй Богучанская ГЭС, проведена разведка нефтяных месторождений на Подкаменной и Нижней Тунгусках, в низовьях Енисея.

В институте водного транспорта готовят инженеров – судоводителей, судомехаников, электромехаников. Только на дневном отделении учится более 600 студентов. Имеется отделение дополнительного образования. По установленному положению каждый ра-

ботник речного флота обязан раз в пять лет подтвердить свою квалификацию. До 800 человек ежегодно здесь на специальных курсах повышают квалификацию. Совместно с учеными Новосибирской государственной академии водного транспорта преподаватели института ведут научную работу.

– Внутренний уклад и жесткий распорядок дня в нашем учебном заведении способствует укреплению настоящей мужской дружбы, – считает Валерий Васильевич. – Специфика работы на судне отличается, прежде всего, товариществом, взаимовыручкой, ответственностью и дисциплиной. На флоте экипаж – как родная семья. Очень важно, что тебя окружают единомышленники. Поэтому мы здесь стремимся воспитывать настоящих флотских парней. Такой человек в коллективе никогда в тягость не будет.

В этом году Красноярскому командному речному училищу исполнилось 83 года со дня образования. За это историческое время было подготовлено свыше 16 тысяч специалистов речного флота.

Жизнь продолжается! Будут плыть по Енисею белоснежные пароходы и грузовые труженики корабли.

Анатолий МИХАЙЛОВ

Подтесовская РЭБ флота



В рамках большого пресс-тура «Енисей. РФ» группа журналистов из Красноярского края и других регионов страны посетила ремонтно-эксплуатационную базу флота ОАО «Енисейское речное пароходство» в поселке Подтесово.

Поселок расположен на правом берегу Енисея, в 430 км ниже Красноярска и 100 км ниже устья Ангары. С начала своего основания на протяжении почти трех столетий Подтесово было небольшой деревенькой на берегу могучей реки. Коренным образом все изменилось в 1933 году. Тогда осенью большой караван судов Енисейского пароходства, застигнутый сильными морозами и скоплениями льда на реке – шугой, вынужденно остался на зимовку в протоке близ Подтесово.

Место оказалось весьма удобным для отстоя судов: глубоководная протока между правым берегом Енисея и островами Большой и Малый Кекурский позволяет отстаивать флот, не переводя суда через Казачинский порог в осенний период мелководья.

В 1935 году Подтесово посетил легендарный полярный исследователь Отто Шмидт, а в феврале 1936-го приказом Отто Юльевича был образован пункт безопасной зимовки судов с ремонтными мастерскими Главного управления Северного морского пути. Позже



НИКОЛАЙ ГУБАРЕВИЧ

на месте мастерских был построен судоремонтный завод, который в 1981 году был переименован в Подтесовскую РЭБ флота Енисейского пароходства.

Подтесовская РЭБ флота – крупнейший речной судоремонтный центр на Енисее и в Сибири. Основные виды деятельности предприятия – зимний отстой, хозяйственно-техническое обслуживание флота, проведение текущего, среднего и капитального ремонта судов, модернизация и переоборудование судов, утилизация; выпуск резинометаллических подшипников для всех типов речных судов, резинометаллических уплотнений; восстановление алюминиевых поршней судовых дизелей, изношенных трущихся поверхностей металлических деталей методом наплавки бронзой и многое другое.

– Зимой в нашем затоне находится более 300 судов. Рабочее ядро – суда, которые выходят в навигацию, – составляют около двухсот единиц, из них 80 – самоходные суда, – рассказывает директор РЭБ Николай Губаревич.

– 97% флота уже отправилось в навигацию, остальные в резерве или на ремонте. В последние годы флот был значительно модернизирован – на старых теплоходах заменены корпусы, главные, вспомогательные двигатели и т.д. С 2008 по 2013 год на ремонт и приобретение нового оборудования предприятия было затрачено более 100 миллионов рублей.

На Подтесовской РЭБ флота трудится 1200 человек: 570 – плавсостав, остальные – береговые работники. И поскольку большинство населения Подтесово трудится именно на базе флота, предприятие всегда славилось трудовыми династиями.

Для коренного жителя поселка, капитана-механика буксира Игоря Кузнецова нынешняя навигация – юбилейная, двадцатая в жизни. Игорь Юрьевич говорит, что, сколько себя помнит, его жизнь всегда была связана с рекой.

– Мой отец Юрий Юрьевич, более 30 лет проработавший капитаном речных судов, с самого раннего детства мечтал стать речником. Родом он из небольшой деревеньки в Новосибирской области, работать сюда приехал по распределению после окончания Новосибирского института инженеров водного транспорта в 1971 году. В том же году родился я. Когда немного подрос, отец стал брать меня с собой в плавание. Наш могучий Енисей, неповторимые красоты сибирской природы приворожили меня, приворожили

навсегда, я уже не могу прожить без всего этого. И, разумеется, когда встал вопрос о выборе профессии, сомнений не было никаких.

Окончив Новосибирский институт инженеров водного транспорта, Игорь Юрьевич вернулся в родной поселок. Работал на разных типах судов штурманом, механиком. С 2007 года – капитан «Механика Данилина».

– Я окончил вуз и начал работать в 1994 году. Для Енисейского пароходства, как, впрочем, для всей страны, это было тяжелое время. Работы не хватало, на флоте была безработица, однажды я даже попал под сокращение, – вспоминает Игорь Юрьевич. – Но постепенно все стало приходить в норму, сегодня наше предприятие работает стабильно, заказы на перевозки есть, так что работы для судоводителей хватает.

Костяк коллектива предприятия составляют опытные речники, знатоки своего дела. И о коллегах Игорь Юрьевич отзывается с большой гордостью:

– Однажды, уже к концу навигации, в первых числах октября с пароходством был заключен контракт на крупную срочную поставку щебня в Дудинку. В авральном режиме собирали буксирный флот, грузили и отправляли на север баржи. Работали в экстремальных условиях: мороз стоял градусов 15-20, ветер дул со скоростью до 30 метров в секунду. Но с задачей справились на «отлично», все суда дошли удачно.

Такое возможно лишь благодаря грамотной организации, слаженности в работе команды и, разумеется, огромному профессионализму речников.

Один из старейших работников предприятия Алексей Новиченков также признается, что всегда мечтал стать речником.

– Еще до службы в армии, начиная с конца 1950-х годов, я ходил в плавание рулевым на пароходах. Отслужив, окончил институт инженеров водного транспорта. Начинать мотористом, много лет был капитаном грузовых судов. Затем работал в судоходной инспекции, отсюда ушел на пенсию. Но дома не усидел, пошел работать диспетчером по флоту. Как видите, работаю до сих пор.

Вместе с Алексеем Анатольевичем на Подтесовской РЭБ флота в должности начальника химической лаборатории трудится его жена.

В свое время молодая жительница Подтесово Лилия Круглеева выбрала себе мужскую профессию – решила стать токарем. И с тех пор трудится на Подтесовской РЭБ флота вот уже более 30 лет. В одном цехе с ней на предприятии сварщиком много лет работает ее муж Олег Круглеев. Лилия Анатольевна – единственная женщина-токарь на предприятии, мать двоих детей. Недавно на базу пришел работать токарем и их старший сын.

Молодые кадры для Енисейского речного пароходства готовит Подтесовский лицей водного транспорта. Сегодня здесь обучаются будущие мотористы, судовые электрики, повара-кондитеры.



Лилия КРУГЛЕЕВА



Александр НОВИЧЕНКОВ

Многие выпускники после окончания лицея продолжают получать образование. Для учащихся здесь создана отличная материально-производственная база, с ребятами занимаются высококвалифицированные преподаватели. Большое внимание преподавательский состав уделяет патриотическому воспитанию молодежи. В лицее есть свой музей, рассказывающий об истории поселка и Подтесовской РЭБ флота. В общем, педагоги делают все для того, чтобы вырастить достойную смену славным енисейским речникам.

Андрей АФАНАСЬЕВ

XVI век

В конце XVI века в Енисей заходят баркасы и боты поморов через моря Северного Ледовитого океана.

XVII век

1607 год – мангазейские казаки по реке Турухан выходят в Енисей и основывают одно из первых поселений на Енисее – Туруханск.

1619 год – тобольские казаки основали Енисейск.

1628 год – воевода Андрей Дубенский на 13 дощаниках и трех стругах, построенных в Енисейске, отправляется вверх по течению Енисея. Три недели караван идет до Казачинского порога и еще три – до места основания Красноярского острога.

1630 год – на реке Илим (приток Ангары) основан Илимский острог. Плавание от Енисейска до Илимска продолжалось около 60 дней из-за большого количества порогов.

1675 год – южнее Красноярска поставлен Караульный острог.

XVIII век

1707 год – поставлен Абаканский острог.

1718 год – Саянский острог.

1725 год – по указу Петра I из Санкт-Петербурга по Московскому тракту в Енисейск прибыл Витус Беринг. По Ангаре он поднялся до устья Илима, где были построены барки, и в 1726 году волоком прошел на Лену, а затем – в Карское море.

1775 год – енисейский купец Лобанов построил в Енисейске два морских судна и отправил их к Архангельску. Большая часть команды погибла в плавании от цинги.

XIX век

1863 год – начало парового судоходства на Енисее. Первый пароход назывался «Енисей». Он был построен в Енисейске компа-

СУДОХОДСТВО

нией «Судоходство и торговля» – ее основной деятельностью были поставки хлеба и закупки в Туруханском крае пушнины и рыбы.

В 1874-1899 годы состоялось несколько экспедиций морских пароходов Diana, Whim, Thames, Warkworth, Blencathra, Seagull, Phoenix, Labrador, Orestes, Stjernen, Lorna Doone, возглавляемых английским капитаном Джозефом Виггинсом.

1875-1876 годы – из Швеции в устье Енисея приходит экспедиция Норденшельда.

1877 год – парусная шхуна «Утренняя заря» под командованием капитана Д.И. Шваненберга доставила из Енисейска в Санкт-Петербург образцы сибирских товаров.

1882 год, 14 мая – в Красноярске появился первый пароход – «Москва», построенный в германском городе Штетене. Пароход был приобретен купцом Н.Г. Гадальным у барона Кнопфа.

1882 год, 11 июня – Красноярская городская управа выделила место для пристани на берегу Енисея, на Воротниковском взвозе.

1884 год – первым судном, которое своим ходом преодолело Казачинский порог и проложило речной путь из Енисейска в Красноярск, был пароход «Капитан Дальман» мощностью 500 л.с. «Дальман» и «Москва» открыли регулярное пассажирское и грузовое сообщение от Енисейска до Минусинска.

1894-1895 годы – гидрографическая экспедиция под руководством генерал-лейтенанта Андрея

Ипполитовича Вилькицкого исследовала Енисей. По результатам работы экспедиции впервые в России издан атлас реки Енисей.

В 1900 году на Енисее эксплуатируются 26 пароходов. Из них девять казенных пароходов использовались для строительства железной дороги и расчистки Ангары. «Лейтенант Малыгин» позднее был переведен на Байкал.

XX век

До строительства железнодорожного и Коммунального мостов действовала паромная переправа через Енисей. Деревянные плашкоуты с конца XIX века до 1930-х годов обеспечивали переправу через Енисей в районе Красноярска: два плашкоута – через основное русло и два – через Абаканскую протоку. Плашкоут мог разместить до двадцати телег с грузом и лошадьми.

1903 год – туер «Ангара» поставлен в Казачинский порог для подъема судов. Его заменили только в 1964 году на туер «Енисей».

1905 год – для строительства Транссибирской железной дороги в Англии, Германии и Нидерландах закуплено шесть пароходов («Енисейск», «Красноярск», «Туруханск», «Ангара», «Лена», «Минусинск») и девять лихтеров.

1905 год – на Енисее создано первое пароходство «Срочное казенное пароходство на реке Енисей». Оно просуществовало до 1918 года.

1907 год – в Красноярске создано первое акционерное общество



на Енисее

под названием «Акционерное общество пароходства по реке Енисей». Владельцами пароходства были купцы А.И. Кытманов (Енисейск), Н.Н. Гадалов (Красноярск), В.И. Корнаков (Красноярск), А.П. Кузнецов (Красноярск).

1907 год – начало добычи каменного угля в местечке Каратигей (ныне город Черногорск). До пристани на Енисее была построена узкоколейная железнодорожная ветка длиной 9 верст. Для транспортировки угля купили буксирный пароход и несколько барж. До этого времени пароходы и паровозы работали на дровах.

1913 год – на научно-исследовательской парусно-моторной яхте «Омуль» в Енисейск из устья Енисея прибыл норвежский исследователь Арктики Фригьоф Нансен.

1914 год – количество пароходов на Енисее возрастает до 60.

Советский период

В годы первой пятилетки строится перевалочный порт в Игарке. Через порт на запад отправляется лес, завозятся машины и оборудование для строительства.

1930 год – в Германии приобретены три однотипных дизельных силача-буксира, которые получили названия: «Красноярский рабочий», «Советская Сибирь» (позднее «Владимир Ленин») и «Клим Ворошилов» (позднее «Михаил Калинин»).

5 февраля 1931 года – создано Енисейское речное пароходство.

1 апреля 1934 года – образован Красноярский речной порт.

23 июля 1934 года – в Красноярске начал работать речной трамвай.

10 августа 1935 года – началось строительство Красноярского судостроительного завода. Также в Красноярске были построены судоремонтный завод и судовой верфь.

1938 год – в Красноярске появился первый пассажирский теплоход. Он был построен на Красноярском судоремонтном заводе, имел мощность 800 л.с., назывался «Иосиф Сталин». Он курсировал на линии Красноярск – Дудинка как грузопассажирское судно.

Великая Отечественная война

1942 год – Енисейское речное пароходство организовало экспедицию из Красноярска в Новосибирск. В мае 1942 года караван из четырех судов вышел из Красноярска и прошел через Обь-Енисейский канал. Экспедиция продолжалась четыре месяца.

Лето 1942 года – армия нацистской Германии организовала операцию «Вундерланд». Целью операции было парализовать перевозку грузов по Северному морскому пути.

25 августа тяжелый крейсер «Адмирал Шеер» после часового боя потопил ледокольный пароход «Александр Сибиряков».

27 августа «Адмирал Шеер» обстрелял порт Диксона, произведя 450 орудийных выстрелов.

После операции «Вундерланд» были организованы операции «Вундерланд-2», «Морской узел» и другие.

9 мая 1943 года – Указом Президиума Верховного Совета СССР весь речной транспорт СССР переведен на режим военного положения.

1944 год – Марина Николаевна Ильина стала первой женщиной-капитаном Енисейского пароходства.

Послевоенные годы

1948 год – состоялся первый массовый перегон речных судов на Енисей Северным морским путем.

С 1948 по 1973 год самоходный флот Енисейского пароходства вырос с 80 до 500 единиц.

1963 год – в Красноярске, недалеко от речного вокзала, установили памятник, посвященный 100-летию постройки первого парохода на Енисее. Он представляет собой адмиралтейский якорь с цепью, лежащие на постаменте.

15 января 1975 года – на базе двух пристаней – Енисейск и Маклаково для нужд Норильского горно-металлургического комбината создан Лесосибирский речной порт.

1978 год – в Австрии построен четырехпалубный круизный теплоход «Антон Чехов». По Енисею начинают проводиться туристические круизы.

14 апреля 1994 года – Енисейское речное пароходство прошло процесс акционирования.

XXI век

Начало освоения группы нефтегазовых месторождений в северо-восточной части Западно-Сибирской низменности: Ванкорского месторождения, Лодочного, Сузунского и Тагульского. Основным способом доставки грузов и оборудования – водный транспорт. По Енисею караваны судов доводят до реки Большая Хета. По ней может ходить только низкосидящий флот и только одну неделю июня. Доставляются большие партии грузов – до 35 тысяч тонн.



Министр транспорта Красноярского края Сергей ЕРЕМИН у «гагаринского» штурвала



История про историю

Для Красноярского края, вся жизнь которого во многом зависит от протекающей по его территории одной из крупнейших рек мира, 2013 год особенный. Ровно 150 лет назад на Енисее было положено начало паровому судоходству. Первый пароход так и назывался – «Енисей». Он был построен в Енисейске (тогдашней столице Енисейской губернии) компанией «Судоходство и торговля», которой владели енисейские купцы Баландин, Кытмановы, Калашниковы и Грязновы. Кроме парохода, компании принадлежали две баржи. Купцы по реке доставляли в Туруханский край хлеб и продукты, а оттуда на «материк» возили пушнину и рыбу.

Многое изменилось за прошедшие 150 лет. Неизменным остался разве что сам Енисей, да и тот перегородили плотины мощнейших электростанций. Многократно увеличилось и количество судов, рассекающих речные волны. И каждый прожитый год несет в себе новые

перемены. Запечатлеть все происходящее в памяти, сохранить связь с корнями помогает музей, работающий в Енисейском речном пароходстве.

– Своим существованием наш музей обязан одному из директоров пароходства Александру Афанасьевичу Печенику. В 1986 году

он поручил знаменитому енисейскому капитану Михаилу Демьяновичу Селиванову сбор материалов, потому что в пароходстве в то время никаких исторических материалов не было. После этого был создан совет музея, в который вошли наиболее заслуженные и уважаемые речники. Совет составил план работы, и постепенно начали формироваться музейные экспозиции. Все это заняло без малого шесть лет, с 1986 по 1992 год. Торжественное открытие музея «История и развитие судоходства в Енисейском бассейне» состоялось 7 мая 1992 года – накануне Дня Победы. Первым его директором был назначен Михаил Селиванов.

Пожалуй, в этом месте можно сделать небольшое отступление от музея и хоть немного рассказать о его первом руководителе. Капитан Селиванов среди енисейских речников – человек-легенда. Почетный работник транспорта России, кавалер орденов Трудового Красного Знамени и «Знак Почета», он за 66 лет работы в пароходстве прошел путь от матроса до капитана современного пассажирского дизель-электрохода. 36 лет отработал капитаном грузовых и пассажирских судов,

14 лет возглавлял музей, был его создателем, хранителем и экскурсоводом. Музей он возглавил уже будучи на пенсии, но, несмотря на возраст, всегда находил в себе силы, чтобы передать свой богатый опыт судоводителя и огромный запас знаний о Енисее молодому поколению речников – курсантам Красноярского командного речного училища, детского речного пароходства, учащимся школ, профессиональных лицеев и колледжей, прививал им любовь и уважение к флотской профессии, могучему Енисею.

К новому для себя делу – созданию музея – Селиванов подошел очень ответственно. Неоднократно посещал уже действовавшие музеи, и в первую очередь краеведческий, консультировался с их работниками, посещал предприятия, разговаривал с капитанами – может, у кого что осталось на память о судах, на которых они ходили. Было собрано множество уникальных фотографий, оформлены витрины, появились экспонаты – рьнда, штурвал, макеты пароходов, в разное время ходивших по великой реке.

В здании речного пароходства для музея выделили просторное помещение. А краеведческий музей после реконструкции передал в дар своему младшему собрату витражи по речной тематике, ко-

тальный ремонт.

– Раньше здесь размещалась техническая библиотека, – говорит директор музея Борис Гончаров. – Понятно, что она не была рассчитана на такое количество посетителей, сколько приходит в музей. На паркетном полу, как на газонах, тропинки были протоптаны, а в некоторых местах женские каблучки даже дырки в нем пробили. Я обратился к генеральному директору пароходства с просьбой отремонтировать «палубу», а он принял решение провести капитальный ремонт помещения, чтобы приспособить его к применению новых музейных технологий. Теперь у нас фотоматериалы расположены на выдвигаемых стеклопакетах, что очень экономит место. В старом музее снимки, как было принято в то время, были наклеены на листы ДВП, из-за чего многие фотографии пришли в негодность. Чтобы сохранить для будущих поколений уникальные снимки, их пришлось перефотографировать. Непростое дело оказалось... 5 мая прошлого года музей открылся заново, и практически каждый



Борис ГОНЧАРОВ, директор музея

проработал он в Енисейском речном пароходстве, начинал рулевым-мотористом, был штурманом, из 19 навигаций 13 был капитаном-механиком нефтеналивных и сухогрузных судов. Потом 24 года отработал начальником отдела кадров пароходства. После выхода на пенсию возглавил музей.

Одно из новшеств, стараниями Бориса Михайловича появившихся здесь после капитального ремонта, – капитанский мостик и настоящая капитанская каюта, которая была демонтирована с теплохода «Красноярский рабочий», списанного несколько лет назад и сейчас стоящего на приколе на набережной Енисея.

Среди наиболее ценных экспонатов музея – один из основных предметов гордости Бориса Михайловича – штурвал, за которым стоял сам Юрий Гагарин, когда приезжал в Красноярск после своего знаменитого полета в космос. Тогда космонавт, после встречи в Дивногорске, назад в Красноярск решил дойти по Енисею, и у капитана судна, на котором он плыл, попросил разрешения немного «порулить». Еще в музее есть начищенные до блеска корабельные рьнды и настоящий водолазный костюм с громоздким, тяжеленным шлемом с иллюминаторами.

11 лет существует на красноярской земле музей речного флота. История его создания уже и сама вписана в историю развития судоходства на Енисее.

Мария КЛИМОВА



торые не вошли в обновленные экспозиции. Сменил Селиванова на посту директора музея Иван Пономаренко, тоже бывший капитан. И вот уже шесть лет музей находится на попечении Бориса Гончарова. Не так давно в помещении музея завершился капи-

день в нем экскурсии – приходят и речники, и курсанты речного училища, и школьники...

Борис Михайлович, как и Селиванов, в музее человек не случайный. У него, как и у знаменитого капитана, вся жизнь тоже оказалась связана с рекой. 42 года

Разрыв ликвидирует КрайдЭО

Автодорога Нарва – Чистые Ключи является частью транспортного коридора, соединяющего Курагинский и Манский районы, дает выход на Красноярск, сокращая расстояние на 70 км. По ней осуществляется три автобусных маршрута междугородного сообщения.

С 1997 года на автомобильной дороге оставался без асфальтового покрытия (в гравии) участок длиной 7,9 км.

За время ремонтной кампании текущего года будет заасфальтирован участок с 4 км по 5 км. Подрядная организация ГП «КрайдЭО» приступила к выполнению работ. Силами Манского и Березовского филиалов проводится устройство выравнивающего слоя из щебеночно-песчаной смеси.

Полностью участок дороги будет заасфальтирован в 2015 году: в 2014 году планируется ввести 1,3 км асфальтобетонного покрытия, а в 2015 году – 5,6 км. Таким образом, будет ликвидирован гравийный разрыв асфальтового покрытия дороги, приносящий неудобства водителям.

За три года на ремонтные работы будет израсходовано около 145 млн. рублей из дорожного фонда Красноярского края. На выделенные средства дорожники укрепят основания дороги, уложат выравнивающий слой щебня, проведут асфальтирование (нижний слой – 6 см, верхний – 4 см), установят дорожные знаки.

Добро пожаловать на взвешивание!



Следить за сохранностью дорог от сверхнормативных нагрузок в Управлении автомобильных дорог по Красноярскому краю призвана группа весового контроля, созданная в 2007 году. До настоящего времени она располагала шестью передвижными пунктами весового контроля (ППВК), которые были равномерно распределены по территориям края. По плану развития группы в июле были приобретены еще три специализированных автомобиля.

ППВК – это специализированный автомобиль, оснащенный весоизмерительным комплексом. В автомобиле также находится необходимая знаковая информация и дополнительное измерительное оборудование. Сотрудники ППВК совместно с инспекторами ГИБДД имеют право проверять у перевозчика наличие специального разрешения на транспортировку тяжеловесного груза и соответствие его реквизитов ре-

альным параметрам транспортного средства, а также проводить взвешивание транспортного средства и измерение его габаритов. В случае выявленного нарушения правил перевозки грузов составляется протокол об административном правонарушении, совершенном водителем транспортного средства и (или) должностным лицом, ответственным за перевозку, и накладываются штрафные санкции.

В соответствии с законодательством для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов необходимо получать специальное разрешение, которое выдается после уплаты госпошлины и возмещения вреда от такой перевозки. Доход от данного вида деятельности, поступающий в краевой бюджет (Дорожный фонд), составляет около 47 млн. рублей в год.

Отметим, с 2014 года Управление планирует приступить к работам по формированию на основных маршрутах грузоперевозок дополнительной системы автоматизированного динамического взвешивания. Поскольку реализация данного проекта должна обеспечить его работоспособность в едином формате на территории всей страны, безусловно, будет использован опыт создания аналоговых систем на федеральном уровне.

Сюрприз для юбиляра

В системе «Транспортная карта» зафиксирована активация 200-тысячной карты. Это очередной рубеж в реализации электронных карт для безналичного расчета пассажиров в общественном транспорте.



Руководство государственного предприятия «Красноярскавтотранс», обеспечивающего работу карт, решило отметить юбилейного покупателя и подарить ему бонусные поездки по карте. Как сообщил директор «Красноярскавтотранса» Алексей Давыдов, счастливчику необходимо обратиться на предприятие и получить обещанный приз: «Мы знаем номер карты – 010000008345988. Она была активирована жителем Красноярска 8 июля».

Напомним, проект «Транспортная карта» стартовал на территории Красноярска в ноябре 2010 года. В 2013 году проезд по транспортным картам стал возможен не только в Красноярске, но и в Норильске, Железногорске, Сосновоборске.

Экономия и удобство – главные аргументы выбора транспортной карты для пассажиров. Скидка при проезде в автобусе составляет 2 рубля, в электротранспорте – 1,75 рубля. В этом году транспортная карта вошла в состав Универсальной электронной карты (УЭК) в качестве регионального приложения Красноярского края, обеспечив возможность безналичного расчета за проезд с помощью УЭК.

Как отметил министр транспорта Сергей Еремин, данный проект за время действия показал свою эффективность и результативность.

– Проект успешно развивается: активировано 200 тысяч карт, выполнено около 2 млн. пополнений, осуществлено 60 млн. проездов. Безналичная оплата проезда во всех видах общественного транспорта заслуженно пользуется спросом у населения. Такая современная система оплаты проезда будет в дальнейшем совершенствоваться при поддержке и контроле министерства транспорта, – сказал министр.

ТЕЛЕГРАФНОЙ СТРОКОЙ

16 июля авиакомпания «Крас-Авиа» приступила к выполнению трех новых рейсов по маршрутам Красноярск – Горно-Алтайск, Красноярск – Новокузнецк, Красноярск – Барнаул. Рейсы будут выполняться на самолете L-410 три раза в неделю по вторникам, четвергам и субботам из аэропорта Черемшанка.

* * *

Красноярский аэропорт Емельяново сообщил о запуске прямых авиарейсов до Абакана. Перевозками будет заниматься авиакомпания «Таймър»: рейсы будут проходить каждую пятницу с 19 июля до 13 сентября.

* * *

Резидент Красноярского регионального инновационно-технологического бизнес-инкубатора (КРИТБИ) компания «Паркматика» начала ставить каркас опытного образца механизированной парковки. Вертикальная парковка элеваторного типа строится в Красноярске в Октябрьском районе, на проспекте Свободном и рассчитана на девять легковых автомашин.

* * *

Мэрия Красноярска объявила аукцион по обустройству новых парковочных мест в городе. Дополнительные машино-места появятся в Железнодорожном, Центральном и Советском районах. Согласно информации, размещенной на сайте госзакупок, будут оборудованы парковки по ул. Девятовской в районе дома № 34, ул. 9 Мая в районе дома № 38 и в центре – в районе дома № 3 по ул. Сурикова. Все работы должны быть завершены до 1 октября этого года. Аукцион намечен на 5 августа.

* * *

На автомобильной дороге Старая Еловка – Мендельский в Бирлюсском районе завершилась реконструкция моста через реку Кытат. Работы велись с сентября 2012 года. За это время подрядная организация «Гранви», по сути, возвела новый железобетонный мост взамен старого деревянного, который находился в аварийном состоянии.

*По материалам
министерства транспорта
Красноярского края,
КГКУ «КрУДор» и краевых СМИ*

Перевозки смоделирует компьютер

Министерство транспорта Красноярского края презентовало компьютерную систему моделирования общественного транспорта. Ее специально для Красноярска разработали новосибирские ученые.

Задача системы – сделать так, чтобы трамваи, электрички и автобусы работали не отдельно друг от друга, а вместе сделали

перемещение по городу комфортным для пассажиров. Комплекс должен найти и устранить недостатки, которые есть в транспортной системе города, определить, где нужны новые остановки, где необходимо продлить маршрут. Управлять этим предстоит искусственному разуму, считают в министерстве.

Это интересно

Безрогие троллейбусы

На улицах швейцарского города Женева появились уникальные электроавтобусы TOSA. В этих малозумных электроавтобусах установлены 400-киловаттные аккумуляторы. Их подзарядка происходит на каждой остановке и занимает не более 15 секунд.

Газуй на газе!

К концу этого года весь общественный транспорт в Пекине будет переведен на природный газ. А к 2017 году на этом топливе будет ездить большинство частных автомобилей в Китае.

Сообщает налоговая инспекция



04.07.2013 вступает в силу Приказ ФНС России от 25.01.2012 № ММВ-7-6/25@ «Об утверждении форм и требований к оформлению документов, представляемых в регистрирующий орган при государственной регистрации юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и крестьянских (фермерских) хозяйств».

С 04.07.2013 г. в целях государственной регистрации юридических лиц (ЮЛ), индивидуальных предпринимателей (ИП) и крестьянских (фермерских) хозяйств (КФХ) следует представлять формы заявлений, утвержденные Приказом ФНС России от 25.01.2012 № ММВ-7-6/25@ «Об утверждении форм и требований к оформлению документов, представляемых в регистрирующий орган при государственной регистрации юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и крестьянских (фермерских) хозяйств». Формы заявлений, утвержденные Постановлением Правительства от 19 июня 2002 г. № 439, с 04.07.2013 г. утрачивают силу.

Основание: в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 30.05.2013 г. № 454 «Об изменении и признании утратившими силу некоторых решений Правительства РФ по вопросам государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей» (далее – Постановление Правительства № 454) утрачивает силу Постановление Правительства Российской Федерации от 19 июня 2002 г. № 439 «Об утверждении форм и требований к оформлению документов, используемых при государственной регистрации юридических лиц, а также физических лиц в качестве индивидуальных предпринимателей».

Дата официального опубликования Постановления Правительства № 454 – 03.06.2013 г., дата вступления документа в законную силу – 30 дней с момента официального опубликования, т.е. 04.07.2013 г. Приказ ФНС России от 25.01.2012 № ММВ-7-6/25@ вступает в силу со дня вступления в силу Постановления Правительства РФ от 30.05.2013 № 454.

Межрайонная ИФНС России №23 по Красноярскому краю

Непраздничные мысли

Неполитической, независимой, негосударственной, некоммерческой, профессиональной организации, объединяющей на добровольных началах территориальные органы управления автомобильными дорогами общего пользования субъектов Российской Федерации, – Ассоциации «РАДОР» исполнилось 20 лет.

Сегодня она насчитывает 77 действительных и 16 ассоциированных членов, объединяя дорожников более чем 90% территории Российской Федерации.

Основными целями РАДОРа является отстаивание интересов территориальных органов управления автомобильными дорогами на федеральном уровне, представительство интересов и защита прав своих членов, оказание помощи членам Ассоциации при решении ими общих задач управления сетью автомобильных дорог территории, а также привлечение внимания общественности к проблемам функционирования дорожного хозяйства страны.

В честь 20-летия в Москве состоялось собрание членов Ассоциации. Поздравить РАДОР пришли заместитель министра транспорта РФ Олег Белозеров, руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт, заместитель председателя комитета по транспорту Государственной Думы РФ Сергей Тен, а также руководители дорожных организаций страны, среди которых был руководитель Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю Вячеслав ЦЫШУК. Он поделился своими мыслями и впечатлениями от общения с коллегами.

* * *

– Главным итогом совещания, на мой взгляд, стало то, что все, кому довелось выступить по случаю 20-летия РАДОРа, согласились: Ассоциация состоялась. Сегодня это действительно мощная организация, способная вносить на федеральный уровень законодательной

и исполнительной власти мнение региональных органов дорожного хозяйства по самым насущным вопросам, начиная от формирования финансовой базы дорожной деятельности регионов и заканчивая весьма специфическими техническими вопросами. По всем направлениям, где представители РАДОРа имеют право вносить предложения, участвовать в обсуждениях, выражать мнение региональных органов управления, они это делают. И результаты этой работы доводят до тех, кто должен это услышать.

Такая консолидирующая роль необходима хотя бы для того, чтобы сформировать и донести наверх позицию, которая бы отражала мнение большинства и позволяла учитывать мнение меньшинства. Ведь если каждый из руководителей территориальных органов дорожного хозяйства будет самостоятельно поднимать те или иные вопросы, то это будет просто переписка федеральных органов власти с региональным дорожным сообществом, причем с каждым по отдельности. А когда речь идет об обобщенном мнении, оно уже не воспринимается как региональный «заскок». Ведь запросы дорожников на местах связаны и с географическим расположением региона, и его экономическими и инженерно-геологическими особенностями, которые необходимо учитывать при принятии управленческих решений.

Представители региональных органов управления дорожным хозяйством воспользовались предоставленной возможностью, чтобы обозначить проблемы, которые существуют в области



Вячеслав ЦЫШУК

формирования региональных дорожных фондов. Здесь РАДОРу только предстоит выслушать и собрать воедино мнения регионов по этому вопросу, после чего принять участие в обсуждениях темы на самых высоких уровнях, включая комитеты и комиссии Госдумы, Федерального Собрания.

Серьезные дебаты развернулись по вопросу повышения эффективности весового контроля. Все понимают, что если все оставить так, как есть, это приведет к тому, что дорожная сеть будет и дальше разрушаться, а ресурсов, чтобы компенсировать ее износ, как не было, так и не будет.

Если эти вопросы не поднимать, если не приводить в соответствие с требованиями перевозчиков региональную сеть автодорог, которые были выстроены в 70-80-е годы прошлого столетия, то у экономики нашей страны появятся серьезные проблемы. Ведь транспортная составляющая в России, с одной стороны, обеспечивает эффективность развития экономики, с другой – вынуждена ограждать сама себя от роста транспортных перевозок, поскольку наши дороги для современных грузоподъемных машин не предназначены.

При этом нужно помнить, что наша задача – обеспечить перевозчиков возможностью передвигаться по дорогам, а не посчитать, сколько разрешений выдано для перевозки тяжелых и крупнога-

баритных грузов, сколько нарушителей поймано. Уже сам факт, что подобный вопрос поднимается, говорит о том, что дорожная сеть вот-вот станет «узким горлышком» развития экономики страны.

Кроме этого, у представителей РАДОРа есть опасения, что к 2018 году наметится очевидный разрыв между федеральной и региональной сетью автодорог, поскольку в 2014 году федеральные дороги выйдут на 100%-ное нормативное содержание, а регионы останутся в существующих условиях. В связи с этим необходимо найти баланс между налоговыми возможностями субъектов и состоянием технической сети.

Хотелось бы подчеркнуть, что рост технических показателей дорог федерального значения произошёл не потому, что федеральные органы управления или их подрядчики резко увеличили показатели своей деятельности – это не могло произойти без каких-либо внешних вливаний, поскольку подобные вещи формируются исключительно на материальной базе. Именно поэтому сегодня отчетливо озвучивается мысль: «Если мы хотим, чтобы федеральные дороги не обгоняли по качеству территориальные, или правильнее будет сказать, чтобы территориальные автодороги сильно не отставали, увеличение объемов финансирования региональной сети должно состояться».

В связи с этим представителям Ассоциации предстоит серьезная работа, чтобы убедить общество в том, что, не увеличив акцизы на топливо, то есть не заплатив лишнего рубля за бензин, мы придём к тому, что дисбаланс между территориальной и федеральной дорожной сетью будет огромным. А это, в свою очередь, не принесет пользы производителям товаров и услуг на территории России.

У нас есть возможность привлечь к строительству автодорог и внебюджетный инвестиционный ресурс. Но надо помнить, что и он не возникает из воздуха. Инвестор работает на дорогах точно в той мере, насколько ему это выгодно. Если затрачены внебюджетные средства, вряд ли построенная дорога будет бесплатной для пользователей. А это в нашей стране все еще воспринимается как некое нападение на права трудящихся.

Есть еще один важный момент. Большинство региональных под-

рядчиков, чтобы выжить, делают все для того, чтобы на торгах снизить стоимость госконтракта. Иногда это снижение переходит все грани разумного. В итоге речь о качественном выполнении своих обязательств уже идти не может. А требования общественности при этом по-прежнему высоки. И некоторые начинают спекулировать на этой теме.

Мое мнение: организации, которые берут на себя право выражать общественное мнение по этому поводу, должны быть более позитивными и конструктивными в своей позиции. Будет ли общество удовлетворено продуктом, на который было затрачено наполовину меньше его номинальной стоимости? Если не повышать стоимость работ, если не делать платные проезды, если не увеличивать цены на бензин, то за счет чего тогда расти? Мы так и будем бросать друг другу обвинения, что один сильно много возит, другой очень слабо строит. Это неконструктивная позиция.

Разговоры о том, что в России очень дорогие с точки зрения ремонта и строительства дороги, – это уровень досужей дилетантской болтовни. Средняя стоимость дорожных мероприятий по Управлению автомобильных дорог по Красноярскому краю не составляет и 500 тысяч долларов на километр. На Западе такие цифры даже не звучат.

Также непонятна тенденция, когда общественность приводит в пример стоимость каких-то объектов, о которых кто-то там сказал в каком-то интервью. При этом во внимание не берутся ни особенности проекта, ни его инженерная подготовка. Однако эти примеры постоянно проецируются на то, что делается в Красноярском крае. Это неверный подход, формирующий негативное отношение к отрасли.

Безусловно, праздничный повод мероприятия ограничивал резкость выступлений и тяжесть поднимаемых вопросов. Тем не менее, и это считаю положительным моментом: любая встреча представителей Ассоциации приводит к обсуждению действительно насущных проблем отрасли, а не к праздным разговорам. И именно поэтому Ассоциация «РАДОР» за 20 лет стала серьезной и уважаемой организацией.

Еще раз поздравляю коллег с праздником!

*Елена ПОЗДНЯКОВА,
Александр МАРКОВ*

Чья мастика лучше?

В Емельяновском районе, в п. Логовой, после капитального ремонта введен в эксплуатацию мост через реку Качу.

Работы были начаты в ноябре прошлого года. За этот период были заменены опоры и пролетные строения искусственного сооружения. Фактически вместо старого моста был возведен новый. Введенный в эксплуатацию мост соответствует нормам.

Проблемной точкой на подобных сооружениях являются деформационные швы. В наших климатических условиях, как правило, применяют швы закрытого типа, то есть перекрываемые асфальтом. Не выдерживая перепады температуры и интенсивность движения, покрытие над швом разрушается.

При проведении ремонтных работ на данном объекте была применена новая для нашего региона зарубежная технология. Суть ее заключается в том, что в зоне деформационного шва укладывается не асфальт, а специальная мастика со щебнем. Этот состав обеспечивает технологические смещения моста без разрушения дорожного полотна. Причем этот материал восприимчив к перемещениям как в зимнее, так и в летнее время.

Отметим, что применение новой технологии сопряжено с экспериментом. На одном деформационном шве использовалась оригинальная импортная мастика, на другом – мастика, изготовленная в соответствии с техническими условиями силами местных производителей.

Заместитель руководителя управления автомобильных дорог края Николай Лукьянов надеется, что результат эксперимента будет положительным.

– Через год мы проанализируем результаты. Если отечественная мастика покажет такие же характеристики, что и оригинальная, то мы и впредь будем пользоваться только отечественным продуктом. Предварительно на 2014 год мы планируем массовое применение нашей мастики и этой новой для нас технологии на мостах, где проблемы уже обозначились, – сказал Николай Лукьянов.

Дорожный строитель

Директору Манского филиала ГП «КрайДЭО» Николаю Козелепову исполнилось 50 лет.



– Мне сказали, что теперь время полетит. А оно для меня летит после 33 – примерно с тех пор, как стал здесь работать. Тогда у меня наступил определенный этап в жизни, первое предынфарктное состояние – словно Рубикон перешел, – говорит Николай Дмитриевич, а мне, глядя на его мощную, отточенную занятиями тяжелой атлетикой фигуру, как-то не верится, что у него, на вид просто пышущего здоровьем, когда-то могло сдать сердце. А он, отмахнувшись, с улыбкой продолжает: – Это в прошлом, за здоровьем надо следить. Этому рыбалка способствует, люблю, когда время есть, с коллегами за хариусом погоняться и огород. Я ведь крестьянский сын, отец механизатором был, приехал в Сибирь на целинные земли, ну и мы с ним. Нас у родителей было шестеро – три брата и три сестры. Один брат сейчас фермер в Новоселовском районе, другой вместе со мной работает – механиком. Мы, кстати, с ним в один день родились, только с разницей в шесть лет. Я юбилей отмечал, а ему 44 исполнилось. Когда после школы поступил в Назаровский строительный техникум, думал, навсегда с сельской жизнью простился. А вон как вышло – дома у меня три теплицы собственной конструкции, так что на майские праздники всегда с молодой редиской и зеленью, я к ней в Казахстане пристратился.

И рассказал мне Николай Дмитриевич, как после техникума, который окончил с красным дипломом, направили его в Новосибирск, в военную строительную часть. Там с должности начальника ПТО и начал он трудовую биографию, а уже оттуда забросила его судьба в Алма-Ату. В ПМК, где он начал работать в бригаде строителей, целый год к нему присматривались, а потом предложили попробовать себя мастером. Попробовал и, как оказалось, не боги горшки обжигают, вскоре стал прорабом, потом начальником участка, а там и главным инженером.

Каждый год в отпуск ездил на родину, в Сибирь, а в конце 1997 года и вовсе переехал в Красноярск, несколько месяцев поработал в фирме «Изумруд» и неожиданно для себя получил предложение возглавить Манское ДРСУ. О дорожной отрасли он тогда имел представление смутное, поэтому думал и колебался долго. И все-таки в июне 1998-го согласился.

– 23 июня со мной был подписан контракт, и стал я дорожным строителем. Профильного образования не было, но в 2000 году в Инженерно-строительном институте набирали группу «ускоренников» для тех, кто уже работал в дорожной отрасли, – рассказывает Николай Козелепов. – И в 2002 году я окончил институт заочно. Чего только не было за эти

15 лет! – Рассмеялся. – Вот и еще один юбилей.

Зазвонил телефон. Николай Дмитриевич долго кого-то слушал, подробно отвечал, задавал вопросы, когда положил трубку, кивнул:

– Глава сельского совета звонил, надо проблемы решить. Мы всем сельским советам помогаем. Сейчас начала работать программа по улучшению уличной сети, очень правильная программа, так мы им оказываем большую помощь по оформлению документации. Со всеми главами у меня тесный контакт, в том числе с главой района, главой администрации, все решается в телефонном общении, никакой бюрократии, – снова смеется Козелепов.

Настроение у него хорошее – объемы работ на этот год обещают быть не хуже прошлогодних, техника задействована, люди при деле, а значит, при зарплате. Коллектив подобрался такой, что душа радуется. А главное – молодежь идет на смену ветеранам.

– Я бы сказал, золотая молодежь, – продолжает Николай Дмитриевич. – Есть у нас грейдерист Константин Сиднев – это универсал! До его прихода у нас такой старенький грейдер был – два дня работает, три недели в гараже. А он пришел, и тот же грейдер теперь три недели работает, два дня в гараже. Все наоборот стало. Профессионал. Сегодня ему новый грейдер выделили. У человека есть понимание стоящих перед ним задач, работает качественно, чего еще желать. И не он один такой. Например, Денис Митрофанов и Владимир Аксенов, молодые трактористы. А был период, механизаторы стали стареть, я начал волноваться, кто придет им на смену. И я благодарен этим людям за то, что они пришли, работают. Сегодня у нас треть коллектива – это молодежь. За будущее филиала я спокоен.

– А когда Виктор Константинович Когодеев меня сюда впервые привез, – неожиданно вновь перешел к воспоминаниям директор

Козелепов



Манского филиала ГП «Край-ДЭО», – и мы с ним прошли по базе, она тогда в Шало была, меня оторопь взяла. Гаражи деревянные стояли посреди села, вокруг жилые дома, а гаражи-то все промасленные. Первой мыслью было: «Неровен час вспыхнут, так пол-деревни выгорит». Даже смотреть на это было тяжело. Но тогда уже было решение передать нам территорию бывшей сельхозтехники. От нее тогда оставались полуразрушенные корпуса да токарный станок. Он у нас и сейчас работает. Помню, как вошел в токарный цех или то, что от него оставалось, и увидел: только-только дождь прошел, с потолка на станок вода льется. И засомневался: «Надо ли мне это? Куда я сунул голову?». Как строитель я знал: первый показатель, что город растет, – башенные краны. А их и тогда, и сейчас в Красноярске – море, просто лес башенных кранов. Был уверен, без работы не останусь. А тут ни забора, ни калитки, на крыше единственного гаража березы росли. Было от чего переживать. Но один человек дал мне совет, который не забуду: «Если уж взялся за дело, пошел – назад не огляды-

вайся. Пойдешь назад, пройдет время, себя не будешь уважать». Ну и, как говорится, глаза бояться – руки делают. Стали мы поменьку все в порядок приводить. И каждый год что-нибудь да делали. Сначала поставили забор, перекрыли крышу, проходную построили, заправку внутреннюю свою поставили, станки кое-какие приобрели. И того, что сейчас есть, достигли.

За окном директорского кабинета раскинулась обустроенная пятнадцатилетними трудами коллектива база. В этот утренний час пустынная – вся техника уже вышла на дорогу, и только у дальней стены стоял одинокий экскаватор, возле которого, что-то обсуждая, стояли два человека. Директор посмотрел в их сторону, чему-то улыбнулся и, оглядев кабинет, будто только что вспомнил, сказал:

– Здесь все сделано вот этими руками. Стояла пристройка, денег не было кого-то нанять, дорого. Вот и взяли вместе с товарищем, мы с ним еще в техникуме вместе учились, в одной комнате в общежитии спали, а здесь он у меня мастером работал. Строгали,

подбивали. Полы, потолок, стены, двери, наличники. Как только свободная минута выдавалась, вечерами да в выходные делали. А время какое было: Автодора не стало, КрайДЭО только образовывалось, объемов не было, и денег, естественно, тоже. Теперь другое дело. В прошлом году выполнили работ на 90 миллионов рублей. В этом, надеемся, тоже не подкачаем. Мы содержим почти 400 километров дорог регионального и межмуниципального значения, добавьте к этому сорок с лишним подъездов к садоводческим обществам в Манском и Березовском районах. А еще оказываем помощь главам сельских поселений, без этого никуда.

Смотрю, разговор наш незаметно снова уклонился в сторону производственных дел, и понимаю, что у директора Манского филиала границы между личным и общественным не существует. Второй раз избирают его земляки депутатом районного Совета, и о проблемах района печется он не меньше, чем о выполнении плана. Как, впрочем, и о собственном огороде, его отдушине. Редко встретишь мужчину, который бы с такой нежностью говорил о грядках, семенах да посадках – для этого нужен особый склад души. И руки, привычные к любому делу. Невольно перевожу взгляд на эти руки, о таких говорят: кулаки – кувалды, и думаю, как он этими пальцами управляется с нежными стебельками растений, каким терпением, должно быть, обладает их хозяин. А он, замечая мой взгляд, улыбается: «Я люблю землю». Видимо, и она отвечает ему взаимностью.

Так и живет Николай Козелепов, о котором я не рассказал и десятой доли того, что хотел, – формат журнала не позволяет. Ни о его вере в Бога не рассказал, а это особая тема. Ни о семейной жизни, ни о династии дорожников, о которой он мечтает: вот дочь Маша в прошлом году окончила институт и вместе с мужем работает в КрУДоре. Ни о том, как искал и нашел могилу погибшего на войне деда, ни о маме его, женщине с сильным характером, воспитавшей такого сына. Ни о его любви к людям и благодарности тому, что окружает его в этой жизни. Может быть, в следующий раз.

Сергей ЛЫТКИН

ПЛОЩАДКА 1 СТАНЦИИ КАНАТНОЙ ДОРОГИ

Станция 1
канатной
дороги



Ситуационная схема



Многоуровневый
паркинг



Тема диплома – будущее

Говорят, молодежь сейчас не та. И безграмотные они, и ленивые, и ничего-то их в жизни, кроме гаджетов да модных тряпок, не интересует. Впрочем, если бы таким пессимистам посчастливилось побывать в управлении автодорог края на защите студенческих дипломных проектов выпускников Инженерно-строительного института СФУ, они бы наверняка составили о молодежи совершенно другое мнение.

Интелектуальный «пир», о котором речь, состоялся 28 июня в конференц-зале КруДора. На суд высокого жюри – а председателем государственной комиссии был министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин – было представлено три работы. Авторы первого диплома – дорожник Евгений Отремский, генпланист Маргарита Разумчик и эксперт по недвижимости Еле-

на Иванова. И пусть вас не введет в заблуждение рутинное название работы – «Обеспечение транспортной доступности центральной части города с удаленным паркингом транспорта». На самом же деле речь в ней шла ни мало ни много о строительстве подвесной канатной дороги, причем не в качестве туристического аттракциона, а как экологически чистой и безопасной разновидности городского обще-

ственного транспорта. «Ну, это вообще из области фантастики, – усмехнутся скептики. – Они бы еще посадочную площадку для НЛО предложили в Красноярске построить». И тоже будут неправы.

Обсуждение, прошедшее после представления диплома, показало, что данный проект – вещь вполне реальная. И, как считает присутствовавший на защите заместитель руководителя департамента городского хозяйства администрации Красноярска Владислав Логинов, технически осуществимая – в перспективе, конечно. И при условии, что будет решен ряд социальных вопросов, которые непременно поставит перед городом появление подвесной трассы.

Для любопытствующих напишем некоторые параметры «ди-

пломной канатки». По замыслу авторов, у нее должно быть две ветки, одна из которых будет связывать Покровку как район интентивной застройки с центром города, точнее сквер им. Чернышевского с площадью Революции, а другая ветка – железнодорожный вокзал с районом Стрелки. Тип дороги – гондольная одноканатная. Скорость движения гондол – 6 метров в секунду. Интервал движения между гондолами – примерно 20-30 минут. Максимальное количество пассажиров, перевозимых в час, 1152 человека. Время в пути – 12 минут. Стоимость проезда в ценах этого года – 20 рублей. В Покровке, в районе посадочной станции, дипломники запланировали многоэтажный паркинг, где будут оставлять личный автотранспорт пассажиры будущей канатки.

Не менее интересной оказалась следующая дипломная работа: «Обеспечение безопасности движения пешеходно-транспортных потоков в исторической части города». И в ней за сухим названием также скрывалась революционная суть.

Предметом их дипломной работы стал проект пешеходного перехода на улице Академика Кириенского в Студгородке, остановка «Гастроном». Авторы проекта – а ими были дорожники Виктор Фролов и Ольга Пирожкова и выпускница кафедры «Городское строительство и хозяйство» ИСИ СФУ Елена Светланова – пришли к выводу, что максимально безопасным и экономически выгодным станет крытый пешеходный мостик.

Вроде ничего необычного. Но что за мостик они предложили! Легкий, изящный, прозрачный, он словно летит над дорогой. Один воздушный пролет 32 метра – и никаких опор посередине. И все потому, что, по замыслу юных проектантов, строить его надо из современных композитных материалов. С одной стороны мостик будет выходить прямоиком на остановку, а с другой – попасть на него можно будет через расположенный рядом с дорогой универсам. При этом путь пешеходов будет лежать мимо торговых витрин. Понятно, такое решение потребует реконструкции здания – ее проект также явился составной частью дипломной работы. Кстати, за рубежом подобные пешеходные переходы, проходящие через торговые залы, – привычное явление, но в России таких почти нет.

Если два первых проекта сопровождалась красочными картинками, которые давали простор для зрительской фантазии, то третий проект, увы, в зрелищности им изрядно уступал. Ни парящей над городом гондолы, ни воздушного мостика, а только демонстрационная доска, увешенная десятками непонятных графиков, – и две хулиганские девушки перед ней.

Выяснилось, что, несмотря на развитие и распространенность автомобильного транспорта, такой аспект, как насыщенность информационного поля водителя, непосредственно влияющий на безопасность дорожного движения, практически не изучен не то что в России, но и вообще в мире. Устранить этот пробел решили выпускницы кафедры «Автомобильные дороги и городские сооружения» Анастасия Жукович и Варвара Базенюк. Работа, сделанная ими, вызывает уважение и восхищение.

Факторов, отвлекающих водителя от управления автомобилем, множество: это и состояние дорожного полотна, и новые рекламные щиты (на старые, примелькавшие водители мало обращают внимания), особенно те, где много красного цвета, и плохая видимость, и, как ни странно, яркое солнце, и многое другое. Огромное влияние оказывает взаимодействие водителей друг с другом на дороге. Отвлекают те, кто агрессивно себя ведет на проезжей части или нарушает ПДД, а также неправильно припаркованные автомобили. Отвлекают пассажиры и разговоры по сотовому. Если брать по отдельности каждый параметр, то, может, ничего страшного, но результат их суммарного влияния настораживает.

Для того чтобы количественно оценить насыщенность информационного поля водителя, дипломницы провели анкетирование работников Красноярского автотранспортного предприятия № 5. Анкеты анализировались по 10-балльной шкале, на их основе составлялись

графики, которые, в свою очередь, также подвергались тщательному анализу. В итоге вчерашним студентам удалось не просто выявить закономерности, но и составить шкалу информационного поля водителей и ввести коэффициент, который бы позволял объективно оценить его насыщенность.

По сути, девушки разработали новую методику, которой до этого не было, несмотря на назревшую в ней необходимость. А это уже не просто дипломный проект, а полноценная заявка на серьезную научную работу. Причем далеко не каждому ученому, будь он хоть нобелевским лауреатом, удастся разработать собственную методику.

Парад идей, в который превратилась защита дипломных проектов, был по достоинству оценен присутствующими.

– Нам предложили абсолютно нетривиальные, креативные и современные подходы для решения насущных проблем, – считает министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин. – Такие проекты привлекают внимание, их интересно обсуждать. Нам нужно понять, как Красноярск будет развиваться, а эти проекты нацелены в будущее. Сегодня я поставил оценку «отлично» не только дипломникам, но и кафедре – за темы, которые были предложены преподавателями в качестве дипломных работ. Очень надеюсь, что работа, начатая ребятами, не будет заброшена, и когда-нибудь мы сможем увидеть реализацию их проектов в реальной жизни.

Анна ЗОЛОТАРЕВА



Сергей ЕРЕМИН и Владислав ПОГИНОВ

В ЧИСЛЕ ЛУЧШИХ



По дороге из «Красноярского Загорья» в поселок Балахта, что на юге нашего края, в глаза бросается большая бетонная площадка, пристроенная слева к трассе М-54 ровным прямоугольником. Мы, группа журналистов – участников пресс-тура «Енисей.рф», долго гадали, зачем она нужна, в то время как мимо нас со свистом проносились десятки автомобилей: уже в первой половине июня народ скопом двинулся на озера Хакасии. Именно в летний сезон эта самая бетонная пристройка эксплуатируется чаще всего, потому что она есть не что иное, как площадка для посадки экстренной санавиации.

Кроме насыщенного автопотока летом, дороги Балахтинского района имеют множество специфических черт. Зимой на юге Красноярского края намного меньше снега, чем на западе, поэтому дорожники Балахтинского ДРСУ о гололедице чаще слышат по телевизору, чем испытывают минусы этого природного явления. С Саян снег сходит очень медленно, а весенний паводок здесь проходит спокойнее. Но южные трассы, пролегающие через тайгу, изобилуют частыми подъемами и спусками, что усложняет задачи по их содержанию. Особенно напряженная дорога Красноярск – Абакан – Кызыл – государственная граница с Монголией.

Два года назад угледобывающая компания «Сибуголь» открыла разрез на территории Балахтинского района, и по местным

холемым дорогам – Балахта как никак центр Красноярского края! – пошли неимоверно груженные машины, раздавившие всю красоту. Поэтому на уровне краевой администрации между ДРСУ и компанией был заключен договор: все ремонтные работы на этой трассе, выполняемые управлением, финансирует «Сибуголь».

Кстати, «Сибуголь» в свое время стал настоящим конкурентом ДРСУ в части кадров: после открытия Балахтинского филиала компании на перемену места работы соблазнились многие специалисты управления. Сейчас они постепенно возвращаются в родное ДРСУ. С учетом всех ушедших и вернувшихся на предприятия трудится 130 человек, а если считать с филиалами – Новоселовским, Шарыповским и Ужурским, то около 400. Есть и вакансии:

всегда востребован инженерно-технический персонал. В Балахтинском районе разработана кадровая программа для финансовой поддержки местной молодежи, желающей получить высшее образование: ежегодно район получает около 50 квот от вузов края, и все они оказываются востребованными. Условие одно: после обучения выпускник должен вернуться работать в район, где ему гарантированно будет предоставлено рабочее место.

* * *

– Часто вам поступают претензии недовольных балахтинцев на качество автодорог? – интересуюсь у главы администрации Балахтинского района Леонида Старцева, сопровождавшего нашу группу в ДРСУ, и параллельно припоминаю «акцию протеста» жителей Нижнего Новгорода, которые под покровом ночи обвели ямы на дорогах белой краской. А в Самаре горожане посадили в дорожные ямы картошку.

– Бывает, как же без претензий, – спокойно отвечает глава.

Думаю, раз в Балахтинском районе до такой изобретательности народ не дошел, значит, дороги неплохие. В Балахте живет 7 тысяч человек, протяженность дорог по поселку – 275 километров.

При входе в здание ДРСУ слева на стене Доска почета: лучшие сотрудники за 2012-2013 годы. Приветливые лица на фотографиях: главный инженер Владимир Николаевич Гостев, машинист автогрейдера Александр Витальевич Ленивец, водитель Сергей Юрьевич Хренов, дробильщик Евгений Александрович Горенский, токарь Валентин Викторович Борисов, водитель Вячеслав Анатольевич Шемелев, машинист трактора Сергей Евгеньевич Антипов, сварщик Яков Александрович Юнг... Имени руководителя ДРСУ на доске не увидите, но каждый сотрудник отзывается о нем как об инициативном, неравнодушном и скромном человеке. Это Александр Филиппович Сиротинин. С 2003 года он возглавляет предприятие в Балахте, и уже 10 лет оно ежегодно усиливает свои производственные фонды.

Справа, напротив Доски почета, стенд с наградами управления. Особенно выделяются кубки и дипломы с эмблемой Спартакиады работников дорожной отрасли

Красноярского края. Спартакиада для балахтинских дорожников – вдвойне ответственное событие, ведь именно на балахтинской земле ежегодно проходят соревнования и собираются команды со всего края.

Любимое соревнование Андрея Орехова, начальника ПТО Балахтинского ДРСУ, – перетягивание каната. Он – его постоянный участник. Родители Орехова всегда были болельщиками: Петр Андреевич, известный на всю Балахту рыбак, пенсионер, проработавший в управлении 36 лет, машинист асфальтоукладчика и автогрейдера, и мама, специалист отдела кадров, с таким же, как у мужа, стажем работы. Общий стаж работы династии Ореховых в Балахтинском ДРСУ – 85 лет. Не удивительно, что Андрей Орехов знает об управлении все.

– На содержании нашего предприятия 2087 километров дорог федерального и территориального значения и автозимников, – рассказывает начальник ПТО. – Основное финансирование – краевая программа «Дороги Красноярья». Заявляемся, выигрываем тендеры и зарабатываем на жизнь предприятия.

– Конкурентов у предприятия много?

– Мы «благополучно» расположены, вдали от Красноярска и крупных городов, и до недавнего времени были, так сказать, монополистами. Но по условиям законодательства подрядчик, который предложил меньшую сумму за выполнение работ, выигрывает. Качество, соответственно, хромает. Вот такие «конкуренты» стали появляться – в основном частники. На сегодня мы ведем пять объектов ремонта по федеральным и краевым программам. Недавно закончили строительство дороги подъезд к деревне Ямская. Работы хватает, ресурсов достаточно. Но могли бы работать больше. Было бы достаточным финансирование и успешными торги. В этом году мы заключили договоры на 1 миллион 400 тысяч рублей на содержание и 4 миллиона 400 тысяч на ремонт дорог.

Честно говоря, мне сложно определить, много это или мало для дорожно-строительной организации межрайонного значения. Но отмечу: Балахтинское ДРСУ

ежегодно приобретает новую технику и постоянно осваивает новейшие способы обработки дорожного полотна. Например, в прошлом году купили КДМ с импортным пескоразбрасывателем. На территории ДРСУ тут и там хранятся запасы инертных материалов, расположены огромные ремонтные мастерские, теплые гаражи для хранения техники и складские помещения.

В день визита нашей журналистской группы дорожные рабочие разъехались по объектам. В покое на музей дорожной техники мастерской замечаю движение и бегу общаться с удачей.

– Чиню косилку, – важно говорит молодой парень Александр Данигер.

– Так вы мастер?

– Нет, водитель. Скашиваю траву по обочинам. Вон мой «Беларусь» стоит. А с косилкой я работал, значит, сам и чинить буду. Ответственность моя.

* * *

В пяти километрах от Балахты – асфальтобетонный завод, гордость, достояние, надежда и опора ДРСУ. В прошлом году он выпустил 27 тысяч тонн асфальтобетона. В начале 1990-х были другие объемы – до 40 тысяч. Сегодня производство идет в соответствии с потребностями заказчиков, а это организация со всего Красноярского края.

Раньше завод находился на территории ДРСУ. Не случайно цеха перенесли за пределы поселка: все лето на заводе дымят трубы – варится асфальт. Трудится здесь всего 12 человек: два

варщика асфальтной массы, два дробильщика, водитель, тракторист, машинист погрузчика, три варщика битума, машинист НТЗ и сварщики. Старший прораб на заводе – Лео-нид Греб. По его инициативе на территории завода выстроена баня для рабочих (работка-то пыльная!) и так называемый домик мастера, где заводчане отдыхают в обеденный перерыв. А зимой завод стоит. В его хранилища завозятся все инертные материалы, чтобы летом можно было бесперебойно работать, выпуская горячей, холодной, литой асфальтобетон, битумную мастику, битумную эмульсию, различные смеси.

– На зиму мы заготовили 10 тонн холодного асфальта, – рассказывает Леонид Богданович. – Весной он весь разошелся – это очень удобный материал для сезонных ямочных ремонтов. Производим щебень различных фракций. В зависимости от крупности фракции щебень применяется либо для засыпки дорожных ям с битумной эмульсией, либо для отсыпки дорожного полотна в зимний период.

Вот такая небольшая экскурсия в Балахтинское ДРСУ, которое по результатам ежегодных комиссий по анализу эффективности деятельности районных и краевых предприятий находится в списке ведущих предприятий дорожной отрасли Красноярского края.

Кристина СЕРГЕЕВА





Растет, как в сказке

Строительство нового – долгожданного! – автомобильного моста в Красноярске идет, как в русской сказке: не по дням, а по часам. Убедиться в этом может любой желающий – достаточно зайти на сайт КруДора, где ведется круглосуточная интернет-трансляция с обеих стройплощадок, как левобережной, так и правобережной. Понятно, что небольшие, статично установленные онлайн-камеры не в силах передать ни масштабов будущего моста, ни грандиозности стройки.

Возьмем, к примеру, опоры. Всего их вместе с теми, которые будут построены для береговых транспортных развязках, надо возвести 66 штук. Из них 15, с 8-й по 22-ю, – это опоры непосредственного мостового перехода (8-14 – русловые, 15-22 – береговые эстакадные). Остальные же будут возводиться на левобережных и правобережных транспортных развязках и обеспечивать беспрепятственный доступ автотранспорта на мост, всего будет возведено восемь путепроводов.

Не будем вдаваться в технические детали, скажем только, что возвести хотя бы одну опору – это целое искусство. Только под одной опорой № 8 (она уже, кстати, построена) буровые сваи уходят в землю на глубину 27 метров, еще 2 метра – это ростверк, и плюс вы-

сота тела опоры от ростверка до низа пролетного строения – еще 27 метров.

Мощным каркасом из контурных блоков защищены русловые опоры, которые являются свое-

образной несъемной опалубкой, заливаемой монолитным бетоном. Так вот, только для того, чтобы построить одну-единственную опору № 8, строителям потребовалось более 6 тысячи кубометров бе-





Николай ЗЕМЛЯНОЙ, прораб участка № 3

тонной смеси, которую сюда, на стройплощадку, возят в бетономесителях. В зависимости от модели автомобиля объем миксера составляет от 4,5 до 6 кубометров. Путем нехитрых вычислений получаем свыше тысячи рейсов!

Сейчас строители вплотную подошли к монтажу пролетных строений над русловой частью. Уже построено 10 опор мостового перехода, под оставшиеся пять залиты фундаменты, а на левом берегу ведутся работы на девяти опорах транспортных развязок. Мостовики заняты сооружением опор № 9, 10, 11 и 12.

Кстати, стройка ведется, как говорится, без выходных и проходных, круглые сутки не затихает ни на минуту. Строители работают вахтовым методом, в две смены по 12 часов. Количество людей в одну смену, непосредственно занятых на возведении объекта, достигает 350 человек. Крайне напряженный и плотный график работ выдерживается: постучим по дереву, чтобы не сглазить.

Елена АВРАМОВА



2013 год юбилейный для факультета транспорта Политехнического института ФГАОУ ВПО «Сибирский федеральный университет». Он отметит 50-летие. При поддержке министерства транспорта Красноярского края, при участии факультета транспорта, Красноярской региональной общественной организации «Ассоциация выпускников Красноярского государственного технического университета (Политехнического института)» запланировано провести ряд мероприятий, в честь юбилея факультета. Взрослых и детей приглашают принять участие в творческих конкурсах – фотографии и детского рисунка.



Положение о конкурсе фотографии «Автофокус»

«Фотография – это похоже на нахождение чего-то интересного в самом обычном месте... Я нахожу этот нюанс, это малое в вещах, которые вы видите, и нахожу разные способы, чтобы вы увидели их».

Эллиот Эрвитт

1. Общие положения

Министерство транспорта Красноярского края проводит конкурс фотографий, посвященный юбилею факультета транспорта Политехнического института (бывший КГТУ) «Автофокус» (далее – конкурс).

Министерство транспорта Красноярского края совместно с факультетом транспорта Политехнического института ФГАОУ ВПО «Сибирский федеральный университет» проводит конкурс фотографий «Автофокус», посвященный 50-й годовщине основания факультета.

Конкурс проводится с целью: содействия укреплению корпоративной культуры факультета и работников автотранспортной отрасли; знакомства с историей автотранспорта и его традициями; развития творчества и самостоятельных инициатив студентов, аспирантов, преподавателей, сотрудников факультета и работников автотранспортной отрасли; отражения всех сторон жизни и деятельности автотранспортной отрасли; укрепления связей с общественностью и рекламы факультета.

В конкурсе участвуют студенты, аспиранты, преподаватели, сотрудники факультета, а также работники автотранспортной отрасли.

2. Процедура участия в конкурсе

Для участия в конкурсе необходимо представить работы не позднее 20 сентября 2013 года в государственное предприятие Красноярского края «Красноярскавтотранс» по электронной почте info@krasautotrans.ru.

В письме с вложенными фотографиями указать: ФИО, факультет, курс, группа (для студентов), место работы и должность (для сотрудников, преподавателей и выпускников), контактный телефон, e-mail.

Каждый участник может представить не более трех работ. Присланные на конкурс фотографии не рецензируются и не возвращаются. Каждая фотография, представленная на конкурс, должна иметь автора и название номинации (пример: Иван_Иванов_Историческая фотография).

Конкурс проводится по следующим номинациям: 1. Историческая фотография. 2. Портретная фотография (человек профессии). 3. Нарочно не придумаешь.

3. Жюри конкурса

Еремин Сергей Васильевич – министр транспорта Красноярского края.

Снетков Алексей Алексеевич – генеральный директор КГБУК «Красноярский Кинограф».

Дутко Георгий Васильевич – президент Регионального объединения работодателей автомобильного и городского электрического транспорта Красноярского края «Транспортный союз Красноярского края».

Медведев Виктор Георгиевич – председатель Красноярской территориальной (краевой) организации Общероссийского профессионального союза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Блянкинштейн Игорь Михайлович – декан факультета транспорта Политехнического института ФГАОУ ВПО «Сибирский федеральный университет».

4. Процедура оценки работ

Жюри конкурса оценивает работы, представленные на конкурс, и определяет работы-победители.

Решения принимаются на основе следующих критериев авторских работ: соответствие представленного материала теме конкурса; общее восприятие; художественный уровень произведения; оригинальность идеи и содержание работы; техника и качество исполнения.

5. Итоги конкурса и награждение участников

В каждой номинации определяются три призовых места, призеры награждаются благодарственным письмом министерства транспорта Красноярского края и памятным подарком.

Организаторы конкурса оставляют за собой право использования и размещения представленных работ в публичном доступе.

6. Координаторы проекта

Глухих Руслан Сергеевич – консультант отдела транспорта министерства транспорта Красноярского края.

Лунева Елена Геннадьевна – пресс-секретарь министерства транспорта Красноярского края.

Положение о конкурсе детского рисунка «Я б в водители пошел, пусть меня научат...»

«Творчество детей – это глубоко своеобразная сфера их духовной жизни, самовыражение и самоутверждение, в котором ярко раскрывается индивидуальная самобытность каждого ребенка».

В.А. Сухомлинский

Министерство транспорта Красноярского края совместно с факультетом транспорта Политехнического института ФГАОУ ВПО «Сибирский федеральный университет» проводит конкурс детского рисунка, посвященный 50-й годовщине основания факультета на тему «Я б в водители пошел пусть меня научат...».

Цель конкурса

Привлечение детей к автотранспорту и профессиям, связанным с автомобильным транспортом.

Задачи

Предоставление детям возможности для экспериментирования и открытия нового в эстетической, художественной, культурной и социальной областях, популяризация професий автотранспортного профиля.

В конкурсе участвуют дети работников отраслевых организаций автотранспорта Красноярского края, в том числе образовательных учреждений, в возрасте от 4 до 16 лет.

Конкурс проводится в четырех возрастных группах: 4-6 лет, 7-10 лет, 10-13 лет, 13-16 лет.

Каждый участник представляет на конкурс не более

Национальность – дорожник

В дипломе, который в этом году получила выпускница кафедры «Автомобильные дороги и городские сооружения» ИСИ СФУ Ольга Пирожкова, не то что ни одной тройки нет, даже и четверок практически не встречается. Почти все оценки «отлично».

А еще Оля общественница, состоит в студенческом отряде охраны правопорядка и староста группы. При всем при этом она как-то ухитрилась совмещать отличную учебу и общественную деятельность с работой в университетской дорожной лаборатории.

Но не думайте, что Пирожкова типичная маменькина дочка, которой родители создали все условия, чтобы она занималась тем, что считает нужным. Ничего подобного. Ольга из Курагино, а родительская помощь в годы учебы в вузе была, в основном, моральной и заключалась в словах поддержки по телефону. Не удивительно, что, целеустремленная и ответственная, Ольга Пирожкова в дополнение к новенькому диплому стала одним из лауреатов ежегодной премии имени Петра Старовойтова, которую ежегодно присуждает краевое управление автомобильных дорог.

– Мы помним и ценим Петра Алексеевича Старовойтова, – говорит министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин. – Он стоял у истоков формирования опорной дорожной сети в крае, легендарный человек. Сегодня те, кто работает в отрасли, продол-

жают его дело. Эта премия, в первую очередь, знак уважения коллег за высокие показатели в труде и учебе, она присуждается действительно лучшим из лучших. Такая поддержка популяризирует деятельность дорожной отрасли Красноярского края, формирует привлекательный имидж ее работников и кадровый потенциал.

Надо сказать, что премия имени Старовойтова присуждается в трех номинациях: «Лучший выпускник Красноярского края по специальности «Автомобильные дороги» – им стала Ольга Пирожкова, «Лучший механизатор Красноярского края» и «Лучший дорожный мастер Красноярского края». В этом году пальму первенства среди механизаторов премиальная комиссия решила отдать грейдеристу Владимиру Рихтеру из Пировского ДЭО ГП КК «Лесосибирск-Автодор».

– Конечно, очень приятно стать лауреатом такой престижной премии, – признается Владимир Васильевич. – В нашем ДЭО работают пять грейдеристов, работают с желанием. Я уверен, что все они, а не только я, достойны награды.

Звание лучшего мастера и соответствующее денежное вознагра-

ждение в этом году получил Владимир Назаров из Курагинского филиала ГП КК «ДРСУ-10».

– Владимира Васильевича я знаю давно – с 1985 года, – говорит непосредственный начальник Назарова, директор Курагинского филиала ДРСУ-10 Владимир Ортиков. – Когда я пришел сюда работать, он уже был мастером. Многие из того, что у нас построено, дело его рук. Любую дорогу возьми, любой участок дорог в районе – нигде без его участия не обошлось. Мы с Владимиром Степановичем примерно одного возраста, один институт окончили. У нас, как любил говорить Петр Алексеевич, одна национальность – дорожник.

В этом году премия впервые вручалась непосредственно в трудовых коллективах. Это обстоятельство, безусловно, придало и премии, и ее лауреатам дополнительную значимость. Учредителем премии имени Петра Алексеевича Старовойтова выступает фонд поддержки и развития дорожной отрасли Красноярского края «Дорожник». По поручению министра транспорта Красноярского края рассматривается возможность существенно увеличить денежный эквивалент премии имени П.А. Старовойтова. Также планируется ввести еще одну номинацию – «Лучший молодой специалист Красноярского края».

Анна ИЛЬИНА

трех работ, которые выполняются на листе форматом А4, в любой технике – карандаш, фломастер, гуашь, пастель и др.

Работы не сгибать и не сворачивать.

Работы, присланные на конкурс, возвращаться не будут.

Каждая работа должна содержать следующую информацию: фамилия, имя, отчество ребенка, число, месяц и год его рождения, а также фамилия, имя, отчество и место работы родителей, работающих в отраслевых организациях, адрес и номер контактного телефона.

Работы на конкурс следует присылать в государственное предприятие Красноярского края «Красноярскавтотранс» в срок до 20 сентября 2013 года.

В состав жюри смотря-конкурса входят:

Еремин Сергей Васильевич – министр транспорта Красноярского края.

Ануфриев Сергей Евгеньевич – председатель Красноярской региональной организации Всероссийской творческой общественной организации «Союз художников России».

Дутко Георгий Васильевич – президент Регионального объединения работодателей автомобильного и городского электрического транспорта Красноярского края «Транспортный союз Красноярского края».

Медведев Виктор Георгиевич – председатель Красноярской территориальной (краевой) организации Общероссийского профессионального союза работников автомобильно-

го транспорта и дорожного хозяйства.

Блянкинштейн Игорь Михайлович – декан факультета транспорта Политехнического института ФГАОУ ВПО «Сибирский федеральный университет».

Решения жюри смотря-конкурса принимаются простым большинством голосов и оформляются протоколом.

Жюри смотря-конкурса проводит анализ работ, представленных на конкурсе, и определяет работы-победители.

Решения принимаются на основе следующих критериев авторских работ: широта и полнота освещения вопроса; оригинальность рисунка; оригинальность оформления работы.

В каждой возрастной группе за первое, второе, третье места и номинациях «Приз зрительских симпатий» и «Самый маленький участник» предусмотрены благодарственные письма министра Красноярского края и ценные подарки.

Организаторы конкурса оставляют за собой право использования и размещения представленных работ в публичном доступе.

Координаторами проекта являются: Глухих Руслан Сергеевич – консультант отдела транспорта министерства транспорта Красноярского края, Лунева Елена Геннадьевна – пресс-секретарь министерства транспорта Красноярского края.

Внимание качеству

Едва мы переступили порог кабинета главного инженера Ачинского ДРСУ Юрия Симановского и не успели задать дежурные вопросы о погоде, как он сходу обрушил на нас поток информации, запомнить которую оказался в состоянии только вовремя включенный диктофон.



Главный инженер Ачинского ДРСУ Юрий Симановский

типами модификаторов. Дорогу мы этим не испортим, зато увидим, где какое будет состояние.

В этот день Chip Sealer находился на базе. В работе мы его не увидели, зато посмотрели, что это за машина, и даже вместе с оператором Игорем Катулиным постояли у пульта управления. Впрочем, даже у двух пультов – основного и дублирующего, который при необходимости позволяет наблюдать и корректировать подачу материала на дорогу с невидимой от основного пульта управления стороны.

Игорь, работавший до этого на дробильной установке и только месяц как освоивший новую технику, рассказал нам, что поначалу даже страшно было приступить – так много на пульте разных кнопок, а все надписи под ними на китайском языке. Пришлось искать перевод инструкции по эксплуатации в Интернете. Но потом дело пошло. Хотя и через переводчика, общение со специалистом фирмы-производителя помогло молодому оператору освоиться.

– Машина достаточно производительная, – включается в разговор главный инженер. – Около тысячи квадратных метров поверхностной обработки делает буквально минут за 10-12. Минимальная ширина захвата у нее два-три метра, и ее можно менять в зависимости от ширины доро-

ги. Дороги III-IV эксплуатационной категории, ширина которых составляет семь метров, машина может обработать практически за два прохода. В этом году запустим ее на дорогу Ачинск – Ужур – Троицкое. И на федеральной трассе, там мы на подряде у КрайДЭО, будем обрабатывать дорогу. На нашем участке это 15 км.

Кинув прощальный взгляд на Chip Sealer, прошлись по территории базы в сторону диспетчерской. И пока шли, Юрий Симановский успел рассказать о пропитке асфальтобетонного покрытия омолаживающим составом.

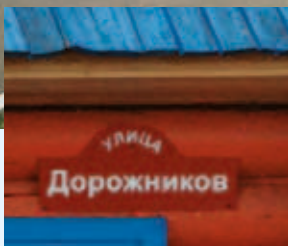
– Технология очень простая, – говорил он, – но эффективная. Когда показываешь фотографии дороги, даже специалисты удивляются, иным кажется, что в фотошопе над ними потрудились, настолько красиво покрытие смотрится, а оно на самом деле такое, никакой подтасовки. Для пропитки мы используем рекламайт. Его можно в гудронатор заливать и обрабатывать поверхность. Главное требование – заданный расход материала. В прошлом году мы с гудронатором тоже поэкспериментировали – проводили работы в разных скоростных режимах и определили оптимальный, который дает расход рекламайта порядка 0,4 литра на квадратный метр поверхности. И еще, мы тут присмотрели, что некоторые предприятия изготавливают емкости для распределения солевых растворов. Чем отличаются? Да ничем. Наши инженеры поколдовали и своими руками сделали такую же. Осталось откалибровать ее на нужные параметры, там уже и насос поставили, чтобы расход можно было менять по мере необходимости. Скоро запустим. Все гениальное просто.

Антон МАКАРОВ

Уже потом, в тишине редакционного кабинета, слушая неторопливую речь знающего дело профессионала, выделил для себя одно, на мой взгляд, немаловажное направление в работе ДРСУ – освоение новой техники, а с ней и новых технологий в поверхностной обработке асфальтобетонных покрытий.

– В этом году мы приобрели машину Chip Sealer китайского производства, – рассказывал Юрий Евгеньевич. – Правда, из-за таможенного оформления получили ее только в июне, погода тогда стояла неважная. В работу сразу запустить не могли, зато использовали это время для детального изучения ее возможностей в теории, с помощью китайского специалиста обучили оператора. А когда установилась погода, испробовали в деле. Для этого договорились с заказчиком в порядке эксперимента провести ремонтные работы на подъезде к поселку Ключи. Сделали около километра. А теперь предлагаем заказчику продолжить эксперимент, чтобы окончательно убедиться, как этот Chip Sealer поведет себя с разными материалами – черным и нечерным щебнем, различными





Улица Дорожников на Шира

База «Дорожник» на озере Шира существует уже десять лет, и каждый год ее посещают около 3,5 тысячи человек. В прошлом году в связи с теплым долгом летом установили рекорд – 4,5 тысячи. В этом году, кажется, будет новый рекорд – по количеству приехавших на отдых детей, в этом сезоне их уже отдохнуло примерно 250 человек. То, что родители и бабушки начали привозить детвору, начиная с грудного возраста, говорит о комфортности и уюте базы и о высоком к ней доверии. Благодаря стараниям директоров дорожных организаций и коллектива базы, возглавляемого Владимиром Козловым, постоянно благоустраиваются домики и территория. Об изменениях мы поговорили с отдыхающими.

Владимир Рязанов, мастер Большемуртинского ДРСУ, Сухозимский участок:

– Мы с семьей отдыхаем на Шира уже 11 лет. Когда первый раз приехали, база только что

открылась, домик был неблагоустроенный. Воду брали в колодце возле дома, туалет и душ располагались на улице. Сам дом состоял из двух комнат. Теперь комнат четыре, плюс кухня с кухонным гарнитуром, все отделано деревянным брусом. Мы с друзьями отдыхаем вместе семьями. Берем машину, объезжаем все озера. Очень удобно, когда стоянка в одном месте.

Анна Соболева, музыкальный работник:

– Мне нравится, что на кухне все есть: посуда, микроволновка, плита, – кажется, мелочи, но они создают комфорт и уют. Для детей здесь созданы идеальные условия: детские площадки, качели, волейбольная площадка, выдают напрокат мячи и теннисные ракетки.

Встретила я здесь Елену Соловьеву, заместитель начальника отдела правовой и кадровой работы, председателя профсоюзного комитета ГП «КрайДЭО». Она рассказала, что теперь любой

желающий может целую неделю отдохнуть на заветной базе. Надо только написать заявление, и тебя поставят в очередь. В КрайДЭО стараются, чтобы домики не простаивали ни дня, для чего составили график посещения базы.

– База – для простых рядовых работников, для среднего класса, – уверен ее директор Владимир Козлов. – В этом году на территории мы высадили 150 сосен, поправили телеграфные столбы, провода на которых могли искриться в грозу, поставили детские игровые площадки, капитально отремонтировали домик, в котором отдыхают канские дорожники, его теперь украшает прекрасная веранда, с деревянным столом и скамейками, предоставленными директором Большемуртинского ДРСУ Александром Зайковым. Кстати, комплекты таких же столов и скамеек большемуртинцы подарили всей базе. За что им огромное спасибо.

Ольга СТАРЫНИНА



ПРОИЗВЕДЕНО
В КРАСНОЯРСКЕ
по технологии
фирмы
"Rom and Haas"

РАЗНОЦВЕТНАЯ
РЕАЛЬНОСТЬ

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

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

СибПромМаш

ТЕЛ. (391) 2-327-112, 202-66-00 ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР ПО СИБИРСКОМУ РЕГИОНУ
www.spm24.ru

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ДРОБМАШ

БОЛЬШОЙ АССОРТИМЕНТ В НАЛИЧИИ
НАШИ ЦЕНЫ СООТВЕТСТВУЮТ ЦЕНАМ ЗАВОДА-ИЗГОТОВИТЕЛЯ

КОНУСА • ПЛИТЫ • ВАЛЫ • ВТУЛКИ • ШЕСТЕРНИ

И КАТАЛОГИ ЛИСТОВКИ ВИЗИТКИ КАТАЛОГИ ЛИСТОВКИ ВИЗИТКИ КАТАЛ
И ПЛАКАТЫ КАЛЕНДАРИ БУКЛЕТЫ ПЛАКАТЫ КАЛЕНДАРИ БУКЛЕТЫ ПЛАКА

223-64-64

ЛЭТБЕРРИ

www.letberry.ru
ул. Батурина 30,
корп. 3

3D СТЕРЕО ОТКРЫТКИ БЛАНКИ 3D СТЕРЕО ОТКРЫТКИ БЛАНКИ 3D СТЕРЕО ОТКР
ПЫ ФИРМЕННЫЙ СТИЛЬ ЛОГОТИПЫ ФИРМЕННЫЙ СТИЛЬ ЛОГОТИПЫ ФИРИ

RM | **TEREX**

СТРОЙДОРМАШСЕРВИС 660079, г. Красноярск, улица Затонская, дом 36
www.sdms24.ru sdms24@mail.ru т/ф: (391) 201-60-10; 213-29-70