

ТТК

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

№6
(56)

НОЯБРЬ-
ДЕКАБРЬ

2019

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ



**Молодые профессионалы –
будущее дорожной отрасли!
В Красноярске прошел
VII региональный чемпионат
WorldSkills Russia**

**Новые материалы
в дорожном
строительстве**

Транспортный **оператор** края

ИТОГИ навигации-2019

Общественность оценила

РЕМОНТ ДОРОГ

Издается
при информационном
содействии
министерства
транспорта
Красноярского края

Учредитель
и издатель
ООО «Автодорожно-
транспортная газета»

Главный редактор
Э.З. Алборов
Заместитель
главного редактора
Л. Ерофеева

Адрес редакции
и издателя:
660049,
г. Красноярск,
пр. Мира, 30,
а/я 25533.
Тел./факс
(391) 227-27-27,
e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан
в ООО «Полиграф-
Аванта»,
660028, г. Красноярск,
ул. Телевизорная, 1, стр. 26
Объем 36А4.
Тираж – 2300 экз.
Транспортный комплекс
Красноярья
№6 (56)
ноябрь–декабрь 2019
Время подписания
в печать:
по графику 18.00
фактически 18.00
Дата выхода 28.12.2019
Цена свободная

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

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

16+

R Рекламный
материал

Использование
материалов
журнала
без письменного
разрешения
запрещено.



СОДЕРЖАНИЕ

С Новым годом!	3
Ключевые события	4
Ник Сергеев За рамки техникума!	6
Людмила Ерофеева Профессия на практике	9
Мила Соловьева Вместе с прогрессом	10
Людмила Шеваникова Мосты приводят в порядок	12
Надежда Кубрак Впереди новые горизонты	14
Сергей Чурилов Дорога под присмотром	16
Артем Говоров Транспортный оператор края	18
Александр Шестериков Новая эпоха	20
Наталья Шинкоренко Довезем хоть до Берлина, хоть до Байконура	22
Сергей Никольский Семь футов под килем!	24
Народный бюджет	26
Сергей Колин На благо общего дела	27
Ирина Иванова На суд общественности	30
Владимир Несяев Молодым не угнаться	32
Алена Кротова Сергей Узунов: «Трудимся на совесть»	33
Вячеслав Филиппов Полярная авиация	34



С Новым годом!



Уважаемые жители Красноярского края! Поздравляем вас с наступающим Новым годом!

Этот праздник каждый из нас ждет с радостным волнением и особой надеждой. На рубеже времен мы по-новому осмысливаем пройденный путь, вспоминаем самое важное, думаем о будущем.

Юбилейный для края 2019 год останется в нашей памяти как время ярких событий и масштабных свершений. Встретив первую для России Белую универсиаду, красноярцы на отлично выдержали экзамен как одна большая, слаженная команда. Мы показали миру лицо современной Сибири, гостеприимство и щедрость нашей земли, ее богатый потенциал. Всемирные студенческие игры в краевой столице признаны лучшими за всю историю Зимних универсиад. Мощный импульс обновления получил не только Красноярск – весь край. И мы будем следовать намеченным планам, обустривая наши города и районы.

Примером бережного отношения к сокровищам духовного, исторического наследия региона стала подготовка к 400-летию Енисейска. Старейший город края, отметив историческую дату, получил второе рождение. Убеждены, ощутимыми для земляков переменами к лучшему станут и результаты работы по подготовке к четырехвековому юбилею Красноярска, 200-летию нашей южной столицы – города Минусинска.

В этом году мы добились уверенного роста во всех отраслях

экономики. Аграрии собрали самый богатый урожай от Урала до Тихого океана. Нефтяники приступили к освоению крупного месторождения на Таймыре, которому суждено определить будущее важнейшей отрасли страны. Врачи по праву гордятся качеством новых медицинских центров, которые раздвинули границы возможностей краевого здравоохранения.

В культуре знаковым событием стал первый фестиваль Дмитрия Хворостовского, собравший в Красноярске оперных звезд мировой величины. Он станет серьезным вкладом в сохранение творческого наследия выдающегося земляка, развитие лучших традиций отечественного искусства.

Все наши общие победы и достижения – достойный подарок к 85-летию края. В 2020-м, объявленном Президентом Годом памяти и славы, вместе со всей страной нам предстоит достойно встретить 75-ю годовщину Великой Победы, решить немало задач, связанных с новым освоением Енисейской Сибири, реализацией национальных проектов. Год будет таким, каким мы сделаем его сами. Красноярцы не раз доказывали свою способность покорять любые вершины и добиваться результатов, которыми по праву может гордиться вся страна.

Желаем всем землякам счастливых событий, здоровья, удачи и благополучия! Мира и добра каждому дому, каждой семье!

Губернатор Красноярского края

А.В. Усс

Председатель Законодательного Собрания края
Д.В. Свиридов



Уважаемые коллеги, дорогие друзья! Поздравляю с наступающим Новым годом!

Завершается 2019 год – год достижений и успехов. Год, который войдет в историю не только Красноярского края, но и России.

Желаю, чтобы в 2020 году вы чувствовали себя уверенно, спокойно и стабильно!

Пусть будут здоровы близкие и родные люди. Счастья, позитива, добра и успеха!

Желаю новых идей и новых сил, новых ощущений радости и новых достижений в жизни!

Министр транспорта Красноярского края
К.Н. Димитров

Друзья!
От имени коллектива КГКУ «Краевое управление автодорог по Красноярскому краю» и от себя лично поздравляю Вас с праздниками!

Пусть этот год принесет яркие идеи, долгожданные перемены и знаковые события. Пусть старые друзья не теряются, а новые находят. Желаю каждому из вас крепкого здоровья, семейного благополучия и процветания!

Коллегам-дорожникам хочется пожелать стабильности в их профессиональной деятельности. Доверие к людям, с которыми ты работаешь, – вот что самое главное. Доверяйте и не подводите друг друга, и тогда все будет работать как единый слаженный механизм.

С Новым Годом!

Руководитель КГКУ «КрУДор»
А. В. Журавлев



Дорогие коллеги, друзья!

С каждым часом все ближе самый любимый, волшебный и долгожданный праздник – Новый год.

Каким будет 2020 год, что несет он нам, пока неизвестно, но можно уверенно сказать, что судьба нового года в руках каждого из нас. Используя накопленный опыт мы с новыми силами войдем в год грядущий для того, чтобы вновь сталкиваясь со смелыми задачами и успешно их решать, радоваться новым победам и достижениям, строить новые планы и воплощать старые, надеяться, любить.

Естественно, от нового года всегда ждешь что-то хорошее. Хочется, чтобы 2020 год стал годом процветания и развития нашего предприятия, годом значимых побед и достигнутых целей.

Уважаемые коллеги, я благодарю всех, кто достойно потрудились в уходящем году, и желаю, чтобы все то, что огорчало вас, осталось в прошлом, а все хорошее нашло свое продолжение в году наступающем. Пусть Новый год станет очередным шагом на пути к улучшению жизни, принесет в каждый дом достаток и покой, уверенность в завтрашнем дне, мир и благополучие.

Пусть сокровенное желание, которое вы загадаете в новогоднюю ночь под бой курантов, обязательно сбудется, а рядом с вами всегда будут ваши родные и друзья.

Пусть каждый день нового 2020 года будет согрет добром и любовью!

С Новым годом!



Генеральный директор АО «КрайДЭО»
А.С. Иванов

Ключевые события

2019 год принес дорожной автотранспортной и другим сферам Красноярского края и России немало важных событий и достижений. Давайте вспомним некоторые из них.



Автомобильные дороги

1. Реализация нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», который пришел на смену программе «Безопасные и качественные дороги».

В 2019 году в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» завершился ремонт 79 объектов региональной сети автодорог Красноярского края: 37 объектов, переходящих с 2018 года, 39 вновь начинаемых в 2019 году и 3 объекта капитального ремонта.

Общая протяженность отремонтированных объектов – порядка 300 км дорожного покрытия. Объем финансирования ремонта дорожной сети регионального значения в 2019 году составил более 2,7 млрд рублей (федеральный и региональный бюджет).

В следующем году в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» ремонт продолжится на 27 объектах, переходящих с 2019 года. Вновь начинаемых объектов региональной дорожной сети – 49. В итоге дорожники отремонтируют порядка 234 км покрытия.

2. Активное внедрение автоматизированной системы управления дорожным движением в Красноярске.

«Надо довести до ума автоматизированную систему управления до-

рожным движением в Красноярске. По программе должно быть установлено 500 новых светофоров. Сейчас поставлено только 100, в основном на участках, связанных с Универсиадой, а окраины не охвачены, – считает Владимир Демидов, председатель комитета по промышленной политике, транспорту и связи. – Но система – это не только светофоры, ее внедрение поможет нам улучшить движение в городе даже без строительства дополнительных развязок. Стоит это относительно недорого. Федерация в 2020 году выделяет эти средства краю».

3. В Дагестане открыли новый мост через реку Самур на границе с Азербайджаном стоимостью \$21,5 млн.

В Магарамкентском районе Республики Дагестан в районе пунктов пропуска на границе РФ и Азербайджана ввели в эксплуатацию автомобильный мост через реку Самур, который станет частью международных транспортных коридоров «Север – Юг» и «Север – Запад». Стоимость проекта – около \$21,5 млн. Россия и Азербайджан финансировали строительство поровну. Мост протяженностью 325 метров и шириной 17,5 метра сможет пропускать до 37 тыс. автомобилей в сутки. Он соответствует современным требованиям по расчетным нагрузкам и рассчитан на двухполосное движение автотранспорта с возможностью организации третьей реверсивной полосы движения. Наличие современного мостового перехода обеспечит развитие надежного круглогодичного автомобильного сообщения.

4. МП – главная транспортная артерия двух столиц.

Еще одним грандиозным событием года в РФ стало полноценное функционирование долгожданной трассы МП Москва – Санкт-Петербург. Открытие платной и удобной автодороги состоялось 27 ноября. Протяженность всей МП

составляет 684 километра, а ее преимущество – это увеличенный скоростной режим. При этом максимально разрешенная скорость составляет 130 км/ч на отдельных участках. Однако специалисты компании «Автодор» отметили, что подобный режим скорости могут повысить на всей протяженности трассы. Второй важный фактор МП – повышенная безопасность, отвечающая высоким мировым стандартам. На автодороге присутствуют широкие полосы – от 2 до 5 в каждую сторону.

Автотранспорт

1. Наследие Универсиады.

Автобусы, приобретенные для проведения Универсиады-2019, передали краевым организациям и транспортным предприятиям.

Краевой столице было передано 43 современных комфортабельных автобуса ПАЗ и ЛиАЗ, которые были приобретены за счет краевого бюджета для нужд Универсиады. Очень важная деталь – все новые автобусы соответствуют экологическим стандартам и позволят заменить машины, давно выработавшие свой ресурс. Кроме того, 51 современный автобус, а это тоже наследие Игр, были направлены в муниципальные образования региона для пассажирских перевозок по регулярным муниципальным и межмуниципальным маршрутам.

Железная дорога

1. 2019-й год прошел под знаком 120-летия Красноярской железной дороги.

В ушедшем году было проведено техническое перевооружение главного вокзального комплекса дороги. Проект включал реконструкцию



платформ и строительство новой современной инфраструктуры для маломобильных пассажиров, внедрение умных систем управления зданием и новой системы входного контроля. Появился новый пассажирский павильон в Абакане, который построен в полном соответствии с современными требованиями.

2. Реализуется инвестиционный проект «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет», который предусматривает работы по строительству 22 объектов с укладкой 178 км железнодорожных путей. В 2019 году построены вторые пути на перегонах Ирба – Красный Кордон, Журавлево – Разъезд 557 км, Джебь – Щетинкино, а также разъезд Петропавловка на перегоне Агул – Коростелево. Всего введено в эксплуатацию около 40 км новых путей. В следующем году планируется завершить строительство вторых путей еще на семи перегонах.

3. Активное развитие пригородных перевозок и проекта «Городская электричка». В планах организовать в Красноярске кольцевое движение электропоездов, без угловых заездов, что позволит экономить время на смене локомотивной бригады кабины. Специалисты дороги завершают формирование инвестиционной заявки в региональную составляющую национального проекта «Экология». Руководство дороги надеется, что в рамках этой программы на развитие инфраструктуры городской электрички будет выделено 4 млрд рублей. Эти средства пойдут, в том числе, на модернизацию моста через Енисей «777» с целью увеличения его пропускной способности. По отдельным позициям, с учетом роста пассажиропотока, Красноярский край сегодня рассматривает увеличение заказа по пригородным поездам. Становится все более популярным направление Красноярск – Дивногорск, особенно у туристов и спортсменов, которые отправляются на остановочные пункты Красноярские Столбы, Бобровый лог. В перспективе потребуется третий путь на участке от станции Кемчуг до Красноярска, который как раз и будет использоваться преимущественно для движения пригородных электричек. Если проект осуществится, то новая линия позволит связать краевой центр с аэропортом. Обоснование и проработки для этого уже есть.

4. Последняя полная неделя уходящего года в России была ознаменована стартом железнодорожно-

го движения по Крымскому мосту. Первые поезда из Москвы и Санкт-Петербурга благополучно прибыли в Симферополь.

Президент России Владимир Путин 23 декабря открыл железнодорожное движение по Крымскому мосту, проехав из Керчи в Тамань в кабине машиниста поезда. Одновременно заработали железнодорожные подъезды к Крымскому мосту со стороны Керчи и Тамани. Пока по мосту будут ездить только пассажирские поезда. Они свяжут Симферополь, Севастополь, Евпаторию, Феодосию с Краснодаром, Мурманском, Екатеринбургом и рядом других городов России. Загруженность поездов в Крым на новогодние праздники достигает 75%. Грузовые поезда планируется запустить в июне 2020 года.

Авиация и речной флот

1. Обновленный аэропорт.

Изменения, коснувшиеся Международного аэропорта Красноярск, проходили в течение нескольких лет, но максимально проявились именно в ушедшем году, приуроченные к проведению Всемирной зимней универсиады. Так, 13 ноября 2015 года было объявлено начало строительства нового терминала. В конце 2017 года открыли главный терминал для внутренних рейсов, в феврале 2018 года в терминал перевели международные рейсы. Его площадь составляет 58 000 кв. м, он оборудован 6 телескопическими трапами, современными системами обработки багажа и обеспечения безопасности. Также с 1 марта 2019 года для пользования стал доступен терминал повышенной комфортности №2 (бывший исторический терминал), он предназначен для обслуживания пассажиров официальных делегаций, организованных групп гостей города, бизнеса. На него было потрачено более 870 млн рублей.

2. Пополнение парка авиации и речного флота.

«В бюджете на 2020 год заложены средства на приобретение в лизинг трех самолетов типа ATR и строительство на заводах в Санкт-Петербурге двух теплоходов. Это первый шаг, – отмечает Владимир Демидов, председатель комитета по про-

мышленной политике, транспорту и связи. – Самолеты должны появиться в следующем году. Этот план давно вынашивался, но не было финансовой возможности начать замену AN-24 и AN-26. Новые ATR-72 должны это сделать. Они станут на большое количество маршрутов. Что касается теплоходов, то первый появится через 2-2,5 года, следующий – еще через год. Так или иначе через 3-3,5 года мы будем иметь на реке два современных лайнера, которые придут на смену теплоходам «Валерий Чкалов» и «Александр Матросов». А это очень важно для обеспечения безопасности сообщения между Дудинкой и Красноярском».

3. В Приморском крае начали строительство первого судна новой линии арктических танкеров-челноков.

В городе Большой Камень Приморского края судостроительный комплекс «Звезда» приступил к строительству новой линии нефтеналивных танкеров-челноков для арктической навигации ледового класса ARC6 дедевейтом 69 тыс. тонн. Новый танкер будет самостоятельно двигаться в арктических водах без ледокола.

Допустимыми условиями для нового судна являются разряженные однолетние арктические льды толщиной до 1,1 м в зимне-весеннюю навигацию, и до 1,7 м в летне-осеннюю. Длина танкера составляет 257 метров, ширина – 34 метра.

Судостроительный комплекс «Звезда», созданный в городе Большой Камень консорциумом «Роснефти», «Роснефтегаза» и Газпромбанка, станет первой в России верфью крупнотоннажного судостроения и будет выпускать целую линейку средне- и крупнотоннажных судов и морской техники, в том числе танкеры, газовозы, элементы буровых платформ, суда снабжения и сейсмо-разведки.



За рамки техникума!

С 3 по 7 декабря в Красноярске состоялся VII региональный чемпионат WorldSkills Russia «Молодые профессионалы».

Соревнования проходили по многим специальностям. В них также приняли участие студенты техникумов и колледжей нашего края, где готовят специалистов дорожной отрасли. Основное действо происходило на полигоне Емельяновского дорожно-строительного техникума, что расположен в поселке Замятино. Ребята соревновались по четырем компетенциям: «Управление автогрейдером»; «Управление фронтальным погрузчиком»; «Управление бульдозером» и «Управление экскаватором». Но сначала в стенах принимающей стороны состоялось торжественное открытие «праздника труда». Именно так можно охарактеризовать это важное событие. С приветственным словом к участникам обратился директор Емельяновского дорожно-строительного техникума Владимир Калачев:

– Чемпионат позволяет нам собраться еще раз вместе, дает возможность не на словах, а на деле ощутить себя полноправными участниками единой команды дорожников. Повышение престижа дорожных профессий и статуса человека труда – главная задача чемпионата. Пусть вам сопутствует удача!

Слово для напутствия будущим мастерам дорожного строительства было предоставлено министру транспорта Красноярского края Константину Димитрову:

– Ребята, приехавшие на соревнования, – это будущие профессионалы, специалисты – руководители среднего и высшего звена. На моей практике, а я был руководителем предприятия, из хороших профессионалов выросли и начальники участков, и прорабы, и мастера. Ваша профессия, если вы относитесь к себе и к делу самоотверженно и с достоинством – это хорошая ступень для роста. Вы знаете все «с земли», а это – самое главное!

Глава Емельяновского района Наталья Ганина поздравила участников, организаторов и преподавателей:

– Я всегда с радостью присутствую на таких состязаниях – мне доставляет большое удовольствие то мастерство, которое показываете вы, дорогие участники. Русь всегда славились теми, кто умеет работать не только руками, но и головой. Левша сумел подковать блоху, а то, что «выделяете» вы – не подберу другого слова – на такой серьезной и могучей технике, мне кажется, сравнимо

с этим искусством. Желаю всем удачи и уверена: вы докажете, что наши профессиональные учреждения готовят классных специалистов! Получайте дипломы и хорошие специальности, двери нашего района всегда открыты для вас.

После праздничных речей был проведен строгий экзамен на знание ПДД и БЭСМиТ. Все участники доказали, что они имеют полное право находиться за рулем и рычагами сложных огромных машин – значит, не составят угрозы движению транспорта на дорогах.

– Мы готовим специалистов по профилю «машинист-дорожник строительных машин» с учетом того, что сегодня требования к профессии повышенные: например, сегодня есть работа на бульдозере, завтра ее может не быть, а будет на погрузчике, – рассказал директор Емельяновского техникума Владимир Калачев. – Наш выпускник сможет спокойно перейти на другую машину. От этого зависит его заработная плата. Вообще, объем дорожных работ очень многогранен. Мы считаем, что, взяв четыре компетенции и подготавливая наших студентов к работе на этих механизмах, выигрывает не только





техникум, но главное – сами ребята, которые к нам пришли учиться. Хочется отметить, что нам очень помогают дорожные предприятия – в этом году проходили соревнования дорожников края на нашем полигоне, мы поговорили с руководителями организаций, и нам купили инструменты, поставили необходимую технику, завезли грунт. Сделали все, чтобы мы очень удачно провели этот чемпионат. И я им очень благодарен.

Вот уже появились и первые сту-

– это сыграет в будущем свою роль при устройстве на достойную работу и способствует росту карьеры. У меня, кстати, дедушка учился в нашем техникуме. И мне нравится здесь, интересно. А дорога – она соединяет жизни людей.

– Чемпионат проводится в первую очередь для привлечения и повышения интереса к профессии дорожного строителя, потому что высококвалифицированных кадров именно по обозначенным в чемпи-

ходят именно в Емельянове на базе дорожно-строительного техникума, так как он сам имеет много компетенций. Мы хотим, чтобы они развивались и расширялись, выходили за рамки техникума на территорию края и всей «Енисейской Сибири». Поэтому нужно обучать ребят не только в одном техникуме. Конечно, развитие идет прогрессирующими темпами. Вот хороший показатель: в Емельянове создан «дорожный класс» при поддержке Ассоциации «Дорожники Красноярья», и в этом году в этот класс поступило беспрецедентное количество ребят, в три раза больше, чем обычно. Мы видим, что проведение конкурсов молодых специалистов дает весомые плоды: ребята со школьной скамьи потянулись в дорожную сферу. Это прекрасно.

В ходе соревнований поделился впечатлениями Михаил Картель, преподаватель физики и электротехники Емельяновского дорожно-строительного техникума:

– В прошлом году на чемпионате WorldSkills Russia, который проводился здесь же, студенты нашей группы «4-3» заняли и первые, и вторые места. Сегодня они уже выступают в роли экспертов. Илья Кругляк и его тезка – Илья Самохвалов. Движемся вперед! А все участники, можно сказать, уже профессионалы. У нас хорошие мастера, которые отлично готовят ребят к будущей работе и жизни в целом.

А вот что рассказал Олег Сдобнин, преподаватель первой категории из

WorldSkills International – это международная некоммерческая ассоциация, целью которой является повышение статуса и стандартов профессиональной подготовки и квалификации по всему миру, популяризация рабочих профессий через проведение международных соревнований. Основана в 1953 году. На сегодняшний день в деятельности организации принимают участие 80 стран, в том числе и Россия. Красноярский край участвует в этом движении с 2013 года

денты, сдавшие теоретический экзамен.

– Мне этот чемпионат интересен тем, что я хочу здесь повысить свою личную квалификацию, узнать много нового, познакомиться с людьми, выбравшими для себя такой же путь, как и я, – поделился Михаил Скряльников из Зеленогорского техникума горных разработок им. В.П. Астафьева. – Если займу призовое место

онате компетенциям у нас не хватает, – считает министр транспорта Красноярского края Константин Димитров. – Много квалифицированных специалистов, к сожалению, уходит – возраст, а новый приток пока очень мал. Мы хотим вырастить молодежь, которая уже приучена работать на новой технике и по новым технологиям. Эти соревнования на таких видах техники не зря про-

Ачинского колледжа транспорта и сельского хозяйства:

– Наш колледж интересен тем, что дает нужные, востребованные специальности. Одна из таких профессий – техническое обслуживание дорожной и строительной техники. Специалисты широкого профиля из наших стен выходят нужные и в дорожном строительстве, и в строительстве железных дорог и аэропортов.

Сам Олег Анатольевич работал и мастером, и начальником участка, и прорабом в дорожной отрасли, ему есть чему научить молодых. Тем более, что педагогу довелось 15 лет поработать в проектно-институте именно по проектированию дорог. На вопрос, есть ли разница между теми, кто учился в Советском Союзе, и нынешними студентами, он, не задумываясь, ответил:

– Между нами большая разница. Нынешние студенты более современные, или как они говорят, «продвинуты». Развивающиеся быстрыми темпами технологии, видимо, на них действовали, компьютеризация всех процессов. У нас что было из инструментов – логарифмическая линейка... Вот и все. Нам надо улучшать образовательный процесс, стремиться к идеалу. Нынешние соревнования как раз и нацелены на это!

Атмосфера на полигоне царила

деловая. Ревели двигатели, молодые дорожники показывали чудеса владения огромными машинами.

Один из организаторов, обеспечивавших необходимые условия на конкурсных площадках, Юрий Варфоломеев, зам. директора по учебно-производственной работе Емельяновского дорожно-строительного техникума, поделился своими впечатлениями:

– В прошлом году чемпионат проходил при –40, а нынче погода нас побаловала. Модули у нас стали другими, но мы успели к ним подготовиться. О качестве подготовки не мне судить. Но я одно могу сказать: мы очень старались. Все проходило очень напряженно, но ребята показали отличные результаты, знания и умения! Конечно, есть над чем работать, есть шероховатости, но я доволен тем, что мы сделали всем нашим коллективом. В будущем постараемся убедить Союз WorldSkills Russia перенести соревнования в нашей компетенции на октябрь. Так будет удобнее.

Сергей Козлов, главный эксперт по компетенции «Машинист дорожно-строительных машин» WorldSkills Russia в Красноярске подвел итог нынешнего чемпионата:

– На фоне всей России в данной номинации и во всех четырех дорожно-строительных компетенциях красноярцы показывают очень вы-

сокий уровень. Мы всегда входим в тройку лидеров, неоднократно занимали первые места. Лидер у нас, конечно, Емельяновский дорожно-строительный техникум. Его студенты, как и сегодня, всегда показывают высокий профессионализм при выполнении конкурсных заданий. Подготовка у них очень серьезная. Скажу без лукавства: уровень подготовки у нас лучше, чем где-либо, даже в Москве. Что и демонстрирует даже сам этот полигон. Все, что необходимо для проведения чемпионатов, здесь имеется.

Завершился региональный чемпионат WorldSkills Russia там же, где был дан старт состязаний: в МВДЦ «Сибирь». Победители получили заслуженные награды. А чемпионами во всех четырех компетенциях стали студенты Емельяновского дорожно-строительного техникума. Вот их имена:

Роман Азаров – «Управление экскаватором»;

Артем Авращенко – «Управление бульдозером»;

Федор Пауль – «Управление автогрейдером»;

Данила Павлюшенко – «Управление фронтальным погрузчиком».

Поздравляем призеров и всех участников VII чемпионата WorldSkills Russia с заслуженной победой.

Ник СЕРГЕЕВ



Профессия на практике

В ноябре студенты 3 и 4 курса инженерно-строительного института СФУ побывали на строительных объектах КрУДор, реализуемых в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».



Будущие дорожники на практике увидели, как выполняются работы, о которых они слушали в теории. На автодороге Красноярск-Солонцы производились работы по установке пешеходного ограждения, дооснащенные дорожно-знаковой информацией, на Обходе Красноярска будущие специалисты наблюдали за работами по подготовке строительной площадки к реконструкции.

Подобные экскурсии КрУДор организует в рамках договора с СФУ о совместной работе.

- Теория без практики мертва, но и практика без теории опасна, поэтому мы стараемся совместить эти два момента, знакомим студентов с реальными условиями работы, организуем посещение строительных площадок, - рассказывает Виктор Сабинин, заместитель руководителя КГКУ «КрУДор» по технической политике, доцент Кафедры автомобильных дорог и городских сооружений СФУ. - Такие выездные занятия существовали еще при руководстве Сергея Филипповича Зяблова. Сейчас мы являемся продолжателями этой славной традиции. Экскурсии на объекты позволяют совмещать полученные на лекциях теоретические знания и практический опыт, что положительно сказывается на образовательном процессе. Например, на лекциях я рассказываю студентам технологию устройства земляного полотна, рисую на доске схематические катки, бульдозеры. А тут они видят, как это происходит в реальности. Знания, подкрепленные практикой, легче усваиваются, становятся более понятными и позволяют глубже проникать в тему.

Несмотря на то, что участие в выездах на объекты является добровольным, обычно отмечается 100% посещаемость. Ребята заинтересованы в такой форме обучения.

- Мы впервые на такой экскурсии, впечатления только положительные, - делятся студентки 3 курса Анастасия Конникова и Татьяна Потылицина. - В теории ты обычно смутно представляешь, как выглядит процесс работ, а на практике все становится ясно и понятно.

- После получения образования я планирую трудиться по специальности, поэтому посещение таких экскурсий считаю полезным. Здесь мы более углубленно знакомимся с выбранной профессией, узнаем на практике, с чем придется столкнуться в будущей работе, - поддержал мнение одногруппниц Яков Мамедов.

Действительно, на экскурсии по объектам Виктор Сабинин рассказал ребятам не только о технике безопасности, об устройстве, функционировании конструктивных элементов и технологии производства работ, но и затронул такие темы, которые на лекциях не освещаются. Например, проблема выкупа земельных участков под строительство, с которой часто приходится сталкиваться дорожникам, особенно в черте города.

- Вот на этом участке должны были располагаться очистные сооружения, - указывает Виктор Леонидович на пустырь вдоль дороги. - Однако мы не смогли прийти к общему мнению с владельцем этого участка, пришлось корректировать проект, проходить повторно экспертизу в этой части, менять ряд проектных решений, чтобы уйти от размещения этих элементов именно здесь. Вы в своей работе, думаю, тоже не раз

столкнетесь с такой проблемой.

Особый интерес у будущих дорожников вызвала строительная площадка реконструкции автодороги «Обход Красноярска». Студенты наглядно познакомились с технологией производства работ, вживую увидели в работе технику, о которой столько слышали на лекциях, - гусеничный экскаватор, каток, машину для устройства буро-набивных свай (бауэр), устройство для выбора грунта из скважины, похожее на щипцы, и др.

- За последние годы Управление дорог стало более плотно работать с кафедрой, активней вовлекать студентов в наш рабочий процесс, - отмечает Виктор Сабинин. - Мы несколько раз в год проводим не только такие выездные экскурсии на объекты ремонта, но и, к примеру, в лабораторию КрУДор, организуем семинары, конференции о новых технологиях, круглые столы, в которых будущие дорожники принимают участие. Стараемся уходить от формализации, заинтересовать студентов. Приглашаем на производственную практику в разные отделы Управления. В этом году студенты проходили практику в отделе ремонта, в отделе содержания, в лаборатории и в техническом отделе КрУДор. После прохождения производственной практики студенты показывают более высокие знания, заинтересованы в обучении, многие после получения диплома возвращаются к нам, проявляя себя грамотными, перспективными специалистами.

Людмила ЕРОФЕЕВА

Вместе с прогрессом

В конце ноября в Москве состоялась ежегодная международная конференция «Органические вяжущие в дорожном строительстве», в работе которой принял участие Виктор Сабинин, заместитель руководителя по технической политике КГКУ «КрУДор».



Виктор Сабинин

Делимся опытом

- Для нас было важно присутствовать на этой рабочей площадке, в которой участие принял широкий круг экспертов, как российских, так и зарубежных: ФКУ, РОСДОРНИИ, ФАС, Автодор-Инжиниринг, ЛУКОЙЛ, Роснефть, БИТУМ, ЛЛК-Интернешнл, КОРПУС, Инфратест и др. Это дало возможность

познакомиться с последними изменениями в законодательной базе, новинками, трендами в применении новых материалов и использовании технологий, обсудить перспективы развития дорожной отрасли в целом, - отметил Виктор Сабинин. - Нам представили возможность выступить с докладом о ценообразовании на битум и асфальтобетон, затронуть тему применения полимербитумного вяжущего, поскольку у нас уже есть определенный опыт в его использовании. Нужно отметить, что при работе с этим новым материалом мы столкнулись с рядом проблем: технологических, логистических. Для нас было важно поделиться своим опытом, возникшими вопросами, услышать обратную связь экспертного сообщества: пожелания, пути решения проблем.

Тем более, на конференции присутствовали представители нефтяной отрасли, которые в декларативной форме озвучили намерения развивать в нашем регионе сеть битумных терминалов. Возможно, это сыграет свою роль в упрощении поставки битумных вяжущих, стабилизации цен на битум и, следовательно, дальнейшем развитии практики применения

ПБВ и битума марок по PG (для технологии Superpave). В строительном сезоне 2019 года мы поставляли в регион полимербитумное вяжущее с Омского НПЗ, за полторы тысячи км.

Берем на вооружение

В фокусе обсуждений специалистов оказалась тема использования технологии SUPERPAVE.

- Эта технология отличается от классической, которой мы пользуемся, - пояснил Виктор Леонидович. - Так, сейчас при проектировании асфальтобетонных смесей мы говорим о назначении характеристик асфальтобетона в соответствии с ГОСТом. Новая технология подразумевает принятие смеси исходя из условий дальнейшей эксплуатации объекта. К примеру, если это высокая интенсивность движения, большой грузопоток, то мы можем назначить характеристики асфальтобетона, а также срок его эксплуатации учитывая эти конкретные условия, а не исходя из категории дороги по ГОСТу. Однако здесь возникает достаточно серьезная проблема - подрядчикам необходимо будет совершенствовать свою материальную базу. К слову, отчасти мы уже столкнулись с этими трудностями при экспериментальном использовании полимербитумного вяжущего. Сложно было «перестроить» асфальтобетонные заводы на выпуск ПБВ. Большинство АБЗ технологически предназначены работать только на одном виде битума. А технология SUPERPAVE подразумевает, что определенное вяжущее будет подбираться под конкретную дорогу.





Надо ли говорить, что у дорожных организаций на эксплуатации находятся сотни километров дорог разного типа, с разной интенсивностью движения. Соответственно, их АБЗ должны иметь возможность работать с разными типами вяжущих. Пока этот вопрос остается открытым.

Отходы в доходы

Ряд докладов был посвящен теме применения резиновой крошки и отходов переработки старых покрышек в асфальтобетонных смесях. Как известно, существует два способа применения данного материала: «сухой» – когда крошка вводится в саму смесь во время перемешивания, и так называемый «мокрый» – когда крошка растворяется в битуме, посредством легких растворителей, образуя резино-битумное вяжущее.

Все выступающие, в том числе и эксперты Росдорнии, подчеркнули высокие результаты, достигаемые именно путем «мокрого» введения резиновой крошки. В то же время при «сухом» введении битумное вяжущее не взаимодействует с резиной и в процессе эксплуатации снижает физико-механические характеристики асфальтобетона.

Новые технологии

Между тем, несмотря на трудности, КруДор не намерен отказываться от использования новых технологий. Так, в 2020 году будет продолжена начатая в 2019 работа по применению ПБВ, которое позволяет снизить колеобразование летом и обеспечивает трещиностойкость асфальтобетона зимой.

– В уходящем году экспериментально были отремонтированы три участка с использованием ПБВ: это участки автодорог Ачинск-Ужур-Гро-

ицкое, М-53 «Байкал»-Кедровый и Саяны. В 2020 году мы внимательно оценим новую технологию при эксплуатации этих участков, а также планируем использовать ПБВ на еще

Конференция стала «традиционной рабочей площадкой», где специалисты обсудили вопросы соответствия ГОСТов новым маркам битума, качества и технологических характеристик ПБВ, а также проблемы транспортировки и хранения. Дорожники рассказывали о преимуществах того или иного вида вяжущего, делились опытом использования резиновой крошки. Представитель Чунцинского университета из Китая рассказал о позитивных результатах применения резинового и пластического компонента. Некоторые выступающие предлагали комплексные вяжущие для сохранности и долговечности асфальтобетонного покрытия

двух объектах – это второй участок автодороги М-53 «Байкал»-Кедровый и реконструкция автодороги Обход г. Красноярск, – рассказал Виктор Сабинин. – Кроме того, продолжим практику применения полимерно-битумных стыковочных лент для устройства примыканий и соединений на асфальтобетонном покрытии,

уменьшать толщину основания, следовательно, требуется меньше щебня.

В целом, мы стараемся использовать все имеющиеся возможности и технологические достижения в дорожной отрасли, чтобы идти в ногу со временем, а не бежать вдогонку за прогрессом.

Ми́ла СОЛОВЬЕВА



В уходящем году в Красноярском крае находилось в ремонте 28 мостов на общую сумму 670 млн рублей, 21 из которых уже введен в эксплуатацию.

Начальник отдела ремонта и содержания искусственных сооружений КГКУ «КрУДор» Сергей Гончаров поделился подробностями проведенной работы.

- Из 28 объектов на 18 был проведен ремонт, 3 моста реконструировали. Еще на 7 мостах выполнили капитальный ремонт, - пояснил Сергей Николаевич. - В частности, большой объем работ был выполнен на мосту через реку Мана на автомобильной дороге «Саяны» в поселке Нарва Манского района. Полностью переделали проезжую часть, длина которой составляет 170 метров, увеличили габарит с 8 до 9 метров, сделали широкий двухметровый тротуар для пешеходов, в общем, привели сооружение в нормативное состояние. Также в нынешнем году после капитального ремонта ввели мост через реку М. Телек в Идринском районе. Это последний из трех мостов, находящихся на подъезде к районному центру, которые мы за два года капитально отремонтировали и привели в соответствие требованиям.

Серьезная работа была выполнена в Северо-Енисейском районе, где расположены все три объекта

реконструкции нынешнего года. Первый - 84-метровый мост через реку Ведуга, расположенный на автодороге Епишино-Северо-Енисейский, где мы установили новое металлическое пролетное строение и заменили деревянную проезжую часть на капитальную. Второй - мост через реку Огня в деревянном исполнении, который мы также реконструировали в железобетонный. Третий, с вводом в эксплуатацию в следующем году, - мост через реку Чиримба. Таким образом, на данном направлении мы полностью избавимся от деревянной проезжей части, все искусственные сооружения будут капитальными.

Проводился ремонт и на небольших деревянных мостах, где ремонтировали опоры и прогоны из дерева заменяли на металлические для увеличения их грузоподъемности и долговечности. Всего из 18 объектов этого года в эксплуатацию были введены 12. Работы на оставшихся 6 мостах уже выполнены на 80-90% и

завершатся в следующем году, до наступления паводка. Особенно рады были долгожданному мосту через реку Иркинева возле поселка Артюгино, жители которого почти 50 лет ждали, чтобы им сделали круглогодичную переправу. До этого каждый год во время паводка или становления льда более 760 человек были практически отрезанными от основной дороги.

Работы выполняли более десятка подрядных организаций. Самый большой объем был у таких подрядчиков, как ООО «Мостремстрой», которые делали всю реконструкцию, ООО СК «КрасМостРемСтрой», которые трудились на объектах капитального ремонта, а также ООО «БетонМостКонструкция», которые активно работают на востоке нашего края.

На этом работа, разумеется, не останавливается. Сейчас в краевом Управлении дорог активно готовятся к ремонту следующего года. Пока все объекты проходят экспертизу, после

МОСТЫ приводят в порядок



Мост через реку Иркинева



Мост через реку М. Телек



Замена деформационных швов



Мост через реку Ведуга

которой станет ясна первоочередность работ.

– Ежегодно проводится диагностика мостов, на ее основании специализированная организация выдает заключение о техническом состоянии объектов и в соответствии с этим принимается решение о необходимости ремонта и очередности, – поясняет Сергей Гончаров. – Кроме того, во внимание принимается интенсивность движения. Например, в нынешнем году был капитально отремонтирован мост через реку Бурмакина на въезде в Лесосибирск, где высокая интенсивность движения. Мост был приведен в соответствие требованиям, проведено освещение и поставлены шумовые экраны.

Стоит отметить, что согласно диагностике, из 946 мостов в нашем крае 120 находятся в неудовлетворительном состоянии. По словам Сергея Николаевича, это средний показатель по стране.

Однако не только капитальный

ремонт или реконструкция является инструментом улучшения технического состояния искусственных сооружений. Так, в рамках планово-предупредительного ремонта в прошлом году была начата работа по замене деформационных швов со скользящим металлическим листом, пришедших в негодность, на гребенчатый.

– Первый, «пробный» гребенчатый шов мы установили на мосту через р. Б. Мельничная в Богучанском районе. Такой шов более долговечный и удобный в эксплуатации, а главное – повышает безопасность движения на объекте. В этом году в рамках содержания мы продолжили начатую работу уже на 3 искусственных сооружениях, – отметил Сергей Гончаров. – Со временем, думаю, мы полностью поменяем все швы, такая задача поставлена. Кроме того, вводим практику наклейки композитных материалов для усиления пролетных строений. В частности,

на двух мостах в Большемуртинском и Идринском районах на балки было наклеено углеволокно для повышения прочности конструкции.

Возможно, в следующем году КруДор ждет еще одно нововведение – включение искусственных сооружений в нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

– В прошлом году для вхождения в программу мы подали информацию в федеральный центр по трем объектам в крае, сейчас один из них – реконструкция моста через реку Кемь в Енисейском районе – проходит экспертизу, – рассказал начальник отдела ремонта и содержания искусственных сооружений КГКУ «КруДор». – Есть шанс, что этот мост попадет в план работ на 2020 год, и средства на его реконструкцию будут выделены не только из краевого, но и из федерального бюджетов. Главное – положить начало.

Людмила ШЕВАНИКОВА



Мост через реку Мана



Мост через реку Огня

Впереди новые горизонты

Уходящий год стал для АО «КрайДЭО» рекордным по многим показателям. Немалую лепту в успешную деятельность предприятия внес Красноярский филиал, специализирующийся на масштабных дорожных работах – реконструкциях и капитальных ремонтах.

Работы хватают

- В уходящем году только один дорожно-строительный участок выпустил 150 тысяч тонн асфальтобетона – рекордная для нашего филиала цифра, и это не считая объемов АБЗ карьеров «Кордон» и «Ловатинское», – рассказал заместитель директора филиала по дорожному строительству Сергей Реук. – При этом 90% асфальта мы использовали на собственные нужды и частично поставляли в близлежащие филиалы КрайДЭО – Березовский и Емельяновский. Помимо этого, филиал производит и реализует немалый объем щебня, в том числе кубовидного.

И щебень, и асфальтобетон собственного производства филиал использовал для работы на 20 объектах ремонта в нынешнем году, общая стоимость которых составила более 1 миллиарда рублей. Часть объектов были реализованы в рамках программы «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Результаты работы филиала были освидетельствованы представителями народного контроля.

- Самыми крупными объектами 2019 года стали «Реконструкция автодороги Красноярск-Солонцы», «Капитальный ремонт автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск на участке км П65+000 – км П76+000» и «Ремонт автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск на участке «Обход г. Красноярска» км 0+000 – км 32+140». На объекте

Красноярск-Солонцы был проведен целый комплекс работ: перенос инженерных сетей и сетей связи, устройство ливневой канализации, строительство двух подземных переходов, установка барьерных ограждений, замена основания дороги и укладка асфальтобетона. Протяженность участка капитального ремонта автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск на участке км П65+000 – км П76+000 составила 10,161 км, мы производили замену земляного полотна, ремонт искусственных сооружений, укладывали асфальтобетон. Работу на третьем крупном объекте – «Глубоком обходе г. Красноярска» мы завершили за 2 года вместо планируемых трех. Объект введен в эксплуатацию в конце декабря 2019 г.

На данном объекте, а также на участке автодороги Саяны был использован новый материал – битумно-минеральная открытая смесь с добавлением высококачественного материала – полимерно-битумное вяжущее (ПБВ), повышающее прочность покрытия.

- Мы готовы работать с ПБВ и в дальнейшем, для этого мы провели необходимые модификации АБЗ, – пояснил Сергей Реук. – Стоит отметить, что все четыре наших асфальтобетонных завода (два в Старцево и по одному в карьерах «Кордон» и «Ловатинское») это высокопроизводительные заводы – Ermont, Тельтомат и ДС-168, оснащенные линиями подачи целлюлозных добавок и модифика-



торов для производства щебеночно-мастичного асфальтобетона, который активно применяется при ремонте федеральных трасс. Далеко не все подрядчики могут похвастаться этим.

Обновление технического парка

Нужно сказать, что технический парк Красноярского филиала, а это 115 единиц дорожно-строительной техники и порядка 50 единиц малой механизации, постоянно обновляется и пополняется. Не стал исключением и 2019 год.

- В уходящем году для работы на карьере Кордон мы получили экскаватор «CASE-470». Кроме того, совсем скоро на карьере заработает новый дробильно-сортировочный комплекс производительностью 210 тонн в час, что в два раза превышает показатели прежнего дробильно-сортировочного комплекса, – перечислил заместитель директора филиала по производству Алексей Мороз. – Более старую технику, которая уже не справляется с возросшими необходимыми объемами щебня, демонтируем и устанавливаем на карьерах «Ловатинское» или «Чемурайский».

ДСУ в Старцево пополнился новым асфальтобетонным заводом LB-1500 производительностью 120 т/ч. Также в дорожно-строительное управление филиала поступили два новых грейдера марки «CASE», на которых установлена модульная система автоматического нивелирования, позволяющая обеспечить формирование проектной поверхности с высокой точностью.



- Использование такого современного оборудования позволяет исключить человеческий фактор, повысить качество работ и, к тому же, дает неплохой экономический эффект, поскольку в десятки раз сокращается число проходов техники, исключается перерасход щебеночно-песчаной смеси, применяемой при устройстве оснований, - считает Сергей Реук. - На данный момент в Красноярском крае нет аналогичного оборудования. Все это играет определенную роль в конкурентоспособности предприятия. При выборе подрядчика заказчики не в последнюю очередь оценивают техническую оснащенность и отдают предпочтение предприятию с более современным парком. В частности, такой критерий оценки выставляют заказчики зимников и площадок для буровых установок на Севере: Славнефть, Газпром геологоразведка и т.д. Нам интересен этот сегмент, поэтому мы стараемся соответствовать современным требованиям.

Дорогу молодежи

Отдельная сфера внимания в Красноярском филиале КрайДЭО - кадровая политика.

- В 2019 году мы пошли по пути привлечения молодых специалистов, - рассказал Сергей Реук. - Начали сотрудничество с Инженерно-строительным институтом СФУ, из 5 выпускников, которые устроились к нам на работу, двое - с красными дипломами. Каждый нашел в филиале свою нишу: в геодезии, в ПТО, в лаборатории. Эта инициатива принесла

хороший результат, поэтому, уверен, пойдем по тому же пути и в 2020 году.

- Практику у нас проходят и студенты Емельяновского дорожно-строительного техникума, правда, к сожалению, из всего потока на работу сюда устраиваются единицы, - отмечает Алексей Мороз. - Вообще, подобрать профессионалов рабочих специальностей сложно, хорошие механизаторы на вес золота. Поэтому мы предпочитаем выращивать специалистов у себя в коллективе, при этом молодежь, которая заинтересована в работе и быстро обучается, может быстро продвигаться по карьерной лестнице.

Стоит сказать, что яркое подтверждение этому - сами собеседники. Так, Алексей Мороз начинал трудовой путь простым механиком на карьере «Чемурайский», затем перешел в карьер «Кордон», где собрал команду слесарей и организовал ремонтный цех. И буквально за три года молодой специалист прошел путь до заместителя директора филиала. Сергей Реук также начинал с простой должности - мастера в Березовском филиале. В Красноярский филиал он пришел уже начальником ДСУ, а затем стал заместителем директора филиала.

- Достичь можно многого, было бы желание, - уверен Сергей Реук. - Отличным примером работоспособности для нас является директор филиала Сamed Курбанович Юсубов, который совмещает эту должность с постом заместителя генерального директора АО «КрайДЭО» и является депутатом

городского Совета. С гордостью могу сказать, что Сamed Курбанович - локомотив коллектива, который умеет ставить задачи и мотивировать сотрудников. Он открыт новым предложениям, свежим идеям, чем активно привлекает к себе в команду молодое поколение. Например, средний возраст сотрудников аппарата управления - 35 лет, работников карьеров и участков - 42 года.

Неудивительно, что в филиале даже решили создать свой молодежный совет, который будет создавать условия для активного досуга коллектива, заниматься организацией спортивных и культурных мероприятий, а также реализовывать другие инициативы сотрудников.

Перспективный Север

Рассказывая о планах на 2020 год оба собеседника отмечают, что, безусловно, нельзя снижать взятый в 2019 году темп - выполненные в наступающем году объемы работ должны быть как минимум не меньше прошлогодних.

- Конкретные объекты станут известны не раньше начала следующего года, когда будет определено финансирование и объявлены торги, однако уже сейчас можно отметить, что мы намерены более плотно работать на Севере, - поделился Алексей Мороз. - В этом году уже был сделан соответствующий шаг - по заказу Газпром геологоразведки мы занимались строительством зимника в Усть-Куте. Сейчас ведем переговоры со Славнефтью, Газпромом и Ванкорнефтью.

В планах предприятия не только увеличивать объем работ, но и сокращать затраты и издержки, уделять внимание бережливому производству.

- Мы приняли участие в семинаре по реализации национального проекта «Производительность труда и поддержка занятости», проходившем в Москве, и эта тема показалась нам очень интересной, - рассказал Алексей Мороз. - К сожалению, в пилотный проект мы не попали, однако планируем внедрить на предприятии ряд инструментов, позволяющих повысить производительность труда и минимизировать затраты за счет внедрения технологий бережливого производства. Думаю, это позволит нашему филиалу выйти на новый уровень, ведь каждое существующее достижение - это не повод останавливаться и почивать на лаврах, а хорошая мотивация к дальнейшему росту.

Надежда КУРБАК

Дорога под присмотром

В стародавние времена над этими местами раздавался звон цепей, стоны и плач заключенных — мимо Тертежа проходил знаменитый «кандалный путь», по которому «во глубину сибирских руд» отправлялись каторжане и ссыльные.

Но — «оковы тяжкие пали», и нынче, конечно же, все по-другому. Современный тракт «Саяны» соединяет федеральную трассу «Байкал» М-53 в Кускуне с Минусинском по правому берегу Енисея. И раздается здесь лишь шелест шин да, порой, рев больших грузовых автомобилей.

Один из отрезков дороги регионального значения находится под постоянным присмотром сотрудников Березовского филиала АО «КрайДЭО».

— Работать приходилось допоздна, домой возвращались не раньше 9–10 часов вечера, а то и после 11. Но никто не жаловался, — вспоминает мастер, — довольные лица людей, благодарность местных жителей служили нам наградой! Устали они жить с такой дорогой, знаете, каково месить слякоть после дождя? Сами мы все живем в селах, знаем, что это — бездорожье в деревне!

Кстати, здесь же, на участке, рабо-

сейчас многих молодых. «Где родился — там и пригодился» — вот предназначение, которое несет по жизни династия дорожников. Виктор и сам уже скоро станет ветераном отрасли, которой решил посвятить свою жизнь.

Вообще, коллектив бригады интересен тем, что здесь много молодежи. Все — специалисты широкого профиля: могут управлять любой дорожной техникой. Для желающих повысить квалификацию всегда открыты двери Емельяновского дорожно-строительного техникума. И люди охотно этим занимаются. Поэтому каждый здесь имеет удостоверения машиниста грейдера, бульдозера, катка и автопогрузчика. То есть налицо полная взаимозаменяемость — иначе, считает мастер, хороших результатов не достичь. А результаты хорошие! Недаром слаженная работа комплексной бригады и качество на этом участке строительства, в том числе и в самом Тертеже, у министра транспорта Красноярского края Константина Димитрова при сдаче дороги в эксплуатацию нареканий не вызвали. Трасса, кстати, никогда и не перекрывалась полностью. Министр остался доволен тем, что здесь, наконец, созданы условия для комфортного проживания и деятельности местного населения. Дорожники подошли к своим обязанностям даже с перевыполнением необходимых для сдачи объекта требований: к каждой усадьбе, к калитке и воротам сделали понижение пешеходной зоны.

Как говорит Андрей Алексеевич, дорожная наука не стоит на месте. Поэтому здесь постоянно занимаются улучшением качества дорожных работ. Конечно, для повышения безопасности движения — а в итоге — для улучшения качества жизни. Сейчас до Тертежа с трассы М-53 можно доехать, попивая горячий кофе и не расплескав ни капли из стаканчика!

Впереди — зима. Сезон строительных работ закончен, и все силы будут брошены на содержание и поддержание этих важнейших для жизни района артерий и вен в идеальном состоянии. В том числе и «зимников» — их два. А всего на попечение мастера участка Андрея Любимова около сотни дорог разного значения: и федерального, и местного. И все они — под приглядом профессионалов в любой сезон!

Сергей ЧУРИЛОВ



Династия Любимовых

Мастером на Тертежском участке уже двадцатый год трудится Андрей Любимов — на трассе его уважительно зовут по имени-отчеству — Андрей Алексеевич. Этот объект он принял в июне — были, конечно, и авралы... Собственно, вся работа проходила с напряжением сил. Оно и немудрено: наверное, еще в советские времена здесь укладывали бетонно-минеральное покрытие. Пришлось делать и ямочный ремонт на площади около 30 тысяч квадратных метров, и полностью менять дорожное покрытие на современные материалы.

и сын мастера Виктор. По первому образованию он «повар-кондитер». Тем не менее, под чутким руководством отца стал настоящим «механизатором широкого профиля».

— По специальности работы до армии не нашлось, вот и освоил по совету отца новую специальность, — Виктор смеется, — а что? Нам, деревенским, любая работа не в тягость! Мне понравилось, вот после армии я и вернулся на дорогу! Великое дело мы делаем!

А отец подтвердил, что сына никогда из села не тянуло в город, как

Магазин «Дорзнак» – тысяча дорожных мелочей

Первые новогодние итоги подводит магазин «Дорзнак» – меньше года он существует на рынке, но уже успел заработать прочную репутацию. Сюда едут те, кому здесь и сейчас нужен знак, парковочный столбик, адресная табличка, водоналивной барьер и многое другое.

Компании, ведущие дорожные работы в Красноярске и Красноярском крае, дачные СНТ, владельцы придомовых территорий и торговых центров с парковками – все они или настоящие, или потенциальные клиенты магазина. Одни оценили возможность приехать на Калинина, 79 и сразу погрузить в машину, что нужно. Другим оказалась приоритетна возможность выбрать всё по списку в интернет-магазине dorznak24.com, заказать доставку, оплатить через сайт и получить товар прямо у себя на объекте, не тратя лишнее время.

Все товары, которые продаются в магазине, сертифицированы,

соответствуют последним ГОСТам.

Надёжные поставщики гарантируют высокое качество.

На складе в Красноярске можно приобрести:

- дорожные знаки и комплектующие,
 - любые мобильные ограждения для мест, где ведутся дорожные работы,
 - конусы,
 - материалы для разметки,
 - блокираторы парковочных мест,
 - искусственные дорожные неровности,
 - мобильные светофоры
- И многое другое в наличии и под заказ.

Доставка в любой конец города, как по адресу, так и на объект. Возможна отправка в другие города РФ.

Склад «ДОРЗНАК»
ул Калинина, 79,
адрес интернет-магазина
dorznak24.com.

®



ДОРЗНАК

ВСЁ ДЛЯ ОБУСТРОЙСТВА И ОРГАНИЗАЦИИ
РЕМОНТА ДОРОГ, ПАРКОВОК,
ПРИЛЕГАЮЩИХ ТЕРРИТОРИЙ

МАГАЗИН 300 М / ДОСТАВКА ПО ГОРОДУ

ул. Калинина, 79 ☎ 229-61-51 🌐 dorznak24.com
ИП Вебер Александр Викторович. ОГРНИП 318190100002419, Республика Хакасия, Ширинский район, с. Джирим, ул. Юбилейная, д. 23 кв.1

Транспортный оператор края

В середине уходящего года в Краевом автотранспортном предприятии сменился руководитель. Пост директора занял далеко не новый в транспортной сфере края специалист – Роман Хайсерверин, до этого руководивший Красноярским филиалом Краевого АТП.

– Роман Михайлович, конец года – традиционно время подводить определенные итоги. Какие важные моменты в жизни предприятия в 2019 году вы хотели бы отметить?

– Этот год для Краевого АТП без преувеличения можно назвать одним из самых сложных и напряженных. Немалую роль в этом сыграло участие нашего предприятия в подготовке и проведении в Красноярске Всемирной зимней универсиады. Краевое АТП, являясь единым транспортным оператором, играло важную роль в транспортном обеспечении Студенческих Игр. Мы занимались перевозками клиентских групп, судейской коллегии и гостей Универсиады, а также по федеральному заказу организовали регулярные рейсы туристических шаттлов из Красноярска в аэропорт и обратно. Краевое АТП обеспечивало 100 % от транспортной потребности мероприятия. Помимо этого, мы продолжали заниматься своими непосредственными обязанностями – обслуживали всю свою маршрутную сеть, а это порядка 400 городских, пригородных и междугородних маршрутов по Красноярскому краю, а также четыре межсубъектных – до Хакасии.

Могу с гордостью отметить, что Краевое АТП справилось с возложенной на него ответственной задачей, отработали без сбоев. В дальнейшем у нас была сложная объемная работа по защите перевозочного процесса перед заказчиком, которую предприятие успешно прошло. Особая благодарность всем сотрудникам

Краевого АТП за ответственность, профессионализм и неравнодушное отношение к работе.

– За время работы на Студенческих Играх удалось ли получить полезный опыт?

– Несомненно, для всех нас участие в транспортном обеспечении Универсиады – это огромный опыт, который помогает в дальнейшей профессиональной деятельности. Кроме того, этот опыт уже принес реальные положительные изменения в работе. Так, в 2019 году по инициативе Заксобрания края и краевого минтранса был запущен регулярный пригород-

В Краевом АТП трудится свыше 1415 человек. Самый крупный филиал – Канский, его коллектив составляет 230 человек. На втором месте Шарыповский филиал. Завершает тройку Красноярский филиал

ный маршрут до аэропорта «Красноярск», который обслуживает Краевое АТП. Для этих целей мы приобрели в лизинг пять автобусов марки «Газель», которые работали на Универсиаде. Начинали с 30 рейсов ежедневно. Сейчас увеличили частоту до 38 рейсов. При этом, на маршруте действует социальная карта, да и тариф меньше по сравнению с существующими междугородними рейсами. В осенне-зимний период маршрутом ежемесячно пользуется около 7-8 тысяч пассажиров, в летний сезон число увеличивается до 10 тысяч человек.

– Насколько известно, Универсиада сыграла положительную роль и в вопросе обновления технического парка Краевого АТП...

– Действительно, в 2019 году мы получили 49 единиц техники как наследие Студенческих Игр. Краевому АТП были переданы 38 ПАЗов «Вектор» пригородного сообщения, 9 автобусов марки «Хендай» туристического класса междугороднего сообщения и 2 ЛиАЗа городского сообщения. ЛиАЗы поступили в Красноярский филиал – летом они работали на дачных маршрутах, а также выполняют рейсы до Дивногорска. Все остальные автобусы были распределены между филиалами Краевого АТП и также осуществляют перевозки на разных маршрутах.

Обновление составило 10% от общего числа технического парка (всего у нас 500 единиц техники). Однако с учетом того, что последний раз новая техника поступала в Краевое АТП в 2012 году, это важное событие.

Кроме того, в лизинг в рамках тендера на осуществление служебных перевозок для аэропорта мы приобрели 12 автобусов «Газель», пять из которых работают на пригородном регулярном маршруте «Красноярск-международный аэропорт-Красноярск». К сожалению, часто обновлять парк у нас нет возможности, поскольку предприятие обслуживает в основном социальные маршруты, субсидируемые из краевого и муниципального бюджетов. Доля коммерческих рейсов, которые приносят реальный доход, составляет всего 15%.

На данный момент краевой программы по обновлению технического парка АТП нет, однако председатель комитета по промышленной политике, транспорту и связи Заксобрания Владимир Демидов в своем недавнем выступлении озвучил необходимость ее разработки. Надеюсь, что насту-



Роман Хайсерверин – в 2005 году окончил Автотранспортный факультет КГТУ. Трудовую деятельность начал в ООО «Специализированный транспортный сервис» в Богучанском районе, где прошел путь от инженера ПТО до главного инженера. В 2008 году устроится диспетчером в КрасноярскГортранс. В 2010 году перешел в краевой минтранс на должность ведущего специалиста, затем – консультанта отдела транспорта. В 2018 году назначен на должность директора Красноярского филиала. С 13 июля 2019 года занимает пост руководителя ГПКК «Краевое АТП»

мания в будущем году – перевозки школьников. Сейчас мы обслуживаем школьные перевозки в Шарыповском, Тасеевском, Каратузском, Казачинском районах, частично в Ирбейском и Новоселовском районах. Ведем переговоры с руководством Иланского, Краснотуранского и Новоселовского районов, чтобы полностью обеспечить там перевозки школьников. Считаю, во главе угла в этом вопросе должна стоять безопасность организации перевозок детей, которую Краевое АТП, являясь крупным государственным предприятием, сможет обеспечить на должном уровне.

В 2019 году по заявке руководства Партизанского района мы открыли дополнительный рейс из Красноярска в Партизанское, где Краевое АТП является единственным перевозчиком. Продолжая это направление, в 2020 году планируем взять новое направление – в сторону Железногорска.

В наступающем году нам предстоит большой объем работы в Канске, где мы также откроем два новых городских маршрута. На эти цели из муниципального бюджета уже дополнительно выделены около 12 млн рублей. Для Канского филиала это будет определенным стимулом к развитию.

Артем ГОВОРОВ

пающий год принесет положительные изменения в этом вопросе.

– Роман Михайлович, какие еще изменения ждут предприятие в 2020 году?

– В планах следующего года провести акционирование нашего предприятия. Мы уже начали работу по инвентаризации имущества и рассчитываем, что изменение формы собственности пройдет без особых проблем. Эта процедура должна упростить участие в тендерах, мы сможем более оперативно принимать производственные решения. Кроме того, на базе АО будет создано общество с ограниченной ответственностью, благодаря чему мы

сможем участвовать в тендерах для представителей малого бизнеса.

Планируем уделить внимание развитию такого направления, как технический осмотр транспортных средств. Эту услугу мы осуществляем в двух районах – Ужурском и Балахтинском. Большой спрос на техосмотр существует и в Каратузском районе, где сейчас вообще нет альтернативы – жителям приходится ездить в Минусинск и Абакан. На данный момент мы просчитываем возможность организовать на базе Каратузского филиала пункт технического осмотра транспортных средств.

Еще одна сфера нашего вни-

Новая эпоха

Канский филиал государственного предприятия Красноярского края «Краевое автотранспортное предприятие» – одно из старейших в городе Канске. Начиналось все в середине 30-х годов прошлого века, когда Канск стоял на пороге интенсивного индустриального роста. Изначально основой автопредприятия был грузовой транспорт. В то же время начинали думать и о пассажирах. Предприятие входит в состав лучших транспортных предприятий края.

Новый этап

Не так давно у Канского ПАТП началась новая веха. С 1 января 2019 года, согласно ранее подписанному соответствующему постановлению правительства Красноярского края, теперь это Канский филиал государственного предприятия Красноярского края «Краевое автотранспортное предприятие». Такие изменения коснулись всех аналогичных предприятий по краю. Перемены в Канском филиале еще и в том, что сюда назначен новый руководитель. Им стал Сергей Дмитриевич Джаман.

– Я не из тех, кто при приходе на предприятие считает своим долгом буквально все поменять под себя. Считаю, что предыдущими руководителями все было сделано для того, чтобы осуществлялась главная задача – перевозка пассажиров Канска и Канского района, – говорит Сергей Джаман.

Государственный перевозчик

Большая часть деятельности возглавляемого Джаманом предприятия состоит в исполнении муниципальных контрактов. Канский филиал – главный перевозчик и в городе, и в районе. Кстати, о районе. Это особая часть миссии предприятия. В отличие от коммерческих перевозчиков, АТП является государственным и должно быть примером остальным. Здесь во главе угла человек, а не прибыль. Поэто-

Два «ЗиСа». Начало

Тогда на весь город было всего два маршрута, по которым курсировали одни из первых «ЗиСов». Как пассажирское, это предприятие стало формироваться в послевоенные годы. Город разрастался, индустриализация широко шагала по Сибири.

Начинался городской транспорт с малого. Например, на хлопчатобумажный комбинат, эвакуированный в Канск из западной части страны, ходило всего два автобуса. Причем, как вспоминают старожилы, оба они были трофейные, распространенные по стране после победы над Германией.

Это классическая судьба подобных хозяйств. Постепенно автопредприятие «проросло» своими маршрутами через весь город. Он разрастался, вслед за ним развивалось и предприятие, рос автопарк.



Сергей Джаман, директор Канского филиала



Ольга Сероткина, начальник планово-экономического отдела. На этом предприятии она трудится ровно 40 лет



Валерий Черников и Анатолий Логутов, мотористы, производят обкатку автобусного двигателя



Нина Исаева, медицинский инспектор, ведет

му, даже если, условно, есть один человек в отдаленном селении, для него нужно обеспечить доставку. К слову, о расстояниях: деятельность Канского филиала охватывает как относительно короткие маршруты по самому городу, так и очень протяженные, до отдаленных уголков Канского района. Есть рейсы канского автопредприятия и по межгороду, вплоть до Красноярска.

Люди и машины

Сегодня Канский филиал ГПКК «КАТП» – это более 60 единиц одних только пассажирских автобусов. Здесь трудится порядка 240 человек, из которых больше половины – водительский состав. Каждый день в выходе на линию им помогает технический персонал. От его работы зависит многое. Организацию перевозок нельзя отделить от гарантии безопасности пассажиров, водителя и кондуктора. Ремонтные службы всегда на передовой. Тем более, нужно констатировать, процент износа автопарка весьма приличный.

На таком предприятии есть два главных участника производства – люди и машины. Но человек, разумеется, важнее, без него не будет ничего. Поэтому, в первую очередь, директор говорит о них. Сергей Джаман с удовольствием перечислял бы многих и многих, кто каждый день делает вклад в общий процесс. Например, давно и ответственно трудятся здесь Оксана Эюбова, рабочий по комплексному обслуживанию зданий; Олег Дедков, Геннадий Иванов, Владимир Мартыненко, Владимир Юшко, Петр Данилевич, водители, и многие другие.

Весьма логично, что основой АТП являются именно водители. Но этот

столп автотранспортной организации, в свою очередь, опирается на труд коллег, которые обеспечивают бесперебойную работу всей производственной цепи.

Отдельно хочется отметить начальника планово-экономического отдела Ольгу Сероткину, которая успела поработать на разных должностных ступенях предприятия, мозгом которого теперь называет ее Сергей Джаман. Трудно переоценить важность ее анализа и экономических обоснований. Вторым мозгом предприятия считает Наталью Прокопьеву, главного бухгалтера, которая четко выстраивает всю финансовую деятельность. Никаких задолженностей перед поставщиками за предприятием на сегодняшний день не числится.

Людмила Ксензова, кондуктор, отработавший на предприятии 22 года, вносит свою лепту в экономическое благополучие АТП, а также непосредственно, как и все кондукторы, влитою общается с пассажирами, клиентами. Кондукторы, зачастую, это лицо предприятия. От их точности, вежливости и предупредительности зависит настроение пассажиров.

Наследие Универсиады

Специфика работы филиала в том, что, как техника не может без людей, так и люди без техники. Постоянное обновление автопарка есть показатель его жизнеспособности. В прошедшем 2019 году АТП снова получило новые автобусы. На этот раз речь идет о наследии Зимней Универсиады, проходившей в Красноярске. Работники предприятия тоже принимали участие в проведении

Студенческих Игр, выполняли свои обязанности на соответствующих участках. Оставила Универсиада след и в Канске – в виде четырех новых, современных, теплых и, что немаловажно, красивых автобусов, пополнивших парк. А в конце года предприятие приобрело еще один новый автобус, который вышел на линию буквально накануне нашего разговора с директором.

Своя атмосфера

– Наше предприятие – одно из самых больших среди всех территориальных перевозчиков в краевом АТП, – говорит Сергей Джаман. – У нас немаленький коллектив, у которого есть свои традиции, которые мы будем сохранять и преумножать. К примеру, в преддверии Дня автомобилиста проводили внутренние спортивные соревнования. Играли в пейнтбол. Участвуем и в краевых играх, которые проводятся среди всех АТП.

Где бы я не работал, всегда придерживался принципа: нужно прислушиваться к людям. Чтобы понимать и чувствовать все нюансы производства, внутренние струнки общественной жизни коллектива, нужно поработать не меньше года. Нужно понимать каждого отдельного работника!

Пользуясь случаем, поздравляю с Новым годом и Рождеством руководителей и коллективы всех филиалов Краевого автотранспортного предприятия, желаю всего наилучшего, семейного благополучия, чтобы шли на работу с удовольствием, а домой с работы – с радостью!

Александр ШЕСТЕРИКОВ
Фото автора



дореисовый досмотр водителя
Александра Тузова



Елена Процевских и Ирина Юркова, диспетчер и старший диспетчер Канского филиала КАТП



Александр Пивнев, водитель.
В этом году исполнилось 50 лет,
как он трудится на этом предприятии

Довезем хоть до Берлина, хоть до Байконура



**Кто рано встает,
тот мотор заведет**

– Некоторые наши водители встают еще раньше – даже в четыре часа утра, – рассказывает руководитель Шарыповского филиала Михаил Иноземцев. – Потому что работа у них ответственная: пора выходить в рейс, развозить самых «ранних» жителей нашего города, которые уже стоят на остановках. Но в качестве пассажиров каждый день бывают и сами водители: дежурный автобус собирает их в половине шестого, доставляет на территорию нашего предприятия. А через полчаса они уже на линии. Конечно, предварительно тщательно готовятся к поездке. В их должностные обязанности входит осмотр автомобиля, подготовка его к выезду, затем механик подписывает путевки, фельдшер проводит медицинское тестирование – и в добрый путь, хорошего дня!..

Три «шестерки», две «пятерки»...

Михаил Николаевич во главе филиала предприятия вот уже восемь

Пять часов утра. Город спит. И лишь только в нескольких квартирах зажигаются окна – пора вставать. Наверняка там живут люди, которые связали свою судьбу с Шарыповским филиалом государственного предприятия Красноярского края «Краевое АТП»...

лет. А до того как стать руководителем, трудился здесь с 1992 года сначала снабженцем, потом – заведующим мастерскими, затем – главным инженером. Почти все должностные ступеньки прошел молодой специалист, получивший диплом инженера-механика и уже успевший несколько лет поработать по направлению альма-матер – сельскохозяйственного института – в родном совхозе, в селе Холмогорском.

– В те годы наше предприятие называлось просто ПАТП, – вспоминает Михаил Иноземцев. – И эту аббревиатуру хорошо знали все жители города и района. Тогда пассажирское автотранспортное было создано главным образом для обслуживания двух градостроительных предприятий: только что возведенных Березовской ГРЭС и Березовского разреза. Жизнь кипела, стройка гремела, наши 150 автобусов (да, тогда их было столько!) колесили по городу и по району. Мы и сегодня город и село обслуживаем – получаем официальные муниципальные заказы. Ежедневно три наших автобуса идут в Дубинино, один – в Горячегорск, выпускаем в рейсы три «шестерки» и две «пятерки». Возим пассажиров как по всему району (с заходом даже в самые отдаленные маленькие деревушки), так и по «Берлинской мостовой» – то есть по микрорайону Берлин, а также по проспекту Байконур – самому широкому проезду в Шарыпове. Нынешним летом там прошел отличный ремонт, наши водители и пасса-

жиры довольны – ездить стало одно удовольствие! Если бы все местные автомагистрали были такими гладкими, наши автобусы реже бы заходили в ремонтные мастерские...

Добро пожаловать в мастерские

Кстати, о местных ремонтных мастерских. Здесь работа организована очень четко. Есть все необходимое оборудование для того, чтобы в случае поломки быстро отремонтировать или заменить какую-либо деталь автобуса или специального автомобиля. Трудятся в мастерских замечательные специалисты. Один из самых опытных – медник Михаил Николаевич Кошкарев, автоэлектрик Григорий Александрович Хасбулатов, автослесарь Эдуард Васильевич Оболенников.

**Школьники – самые
важные пассажиры**

В огромных теплых боксах предприятия пассажирские автобусы (сегодня в автопарке их 69) соседствуют с различными автомобилями: легковыми («Волга», KIA Optima) и специальными – тягачом, «КамАЗом», технической службой. В нынешнем году автотранспорт в филиале обновился. Появились три автобуса ПАЗ 320414 («Вектор») – доброе «наследие» Универсиады, прошедшей в Красноярске в начале марта. Еще один «ПАЗик» взяли в лизинг. Кроме того, получили два «школьных» автобуса – и теперь новая «ГАЗель» (ГАЗ 32213) возит ребятшек из деревни Сорокино в Иванов-

скую среднюю школу. А мальчишек и девочек из Никольска и Дубинино в Родниковскую школу доставляет новенький ПАЗ. А еще ребята дальних деревень «катаются», чтобы «грызть гранит науки», в центральные усадьбы: в Холмогорскую, Парнинскую и Березовскую средние школы. Перевозка детей – очень ответственное дело, а потому здесь внимание к водителям самое пристальное. Также у Шарыповского филиала ГП «Краевое АТП» сохраняются заказные перевозки: на работу и с работы доставляютсотрудники Березовской ГРЭС.

Поднялся на подножку – и ты застрахован

Все пассажиры, которые едут в автобусах этого предприятия (в том числе, конечно, и на заказных перевозках), с 2019 года застрахованы от несчастного случая на дорогах во время передвижения. Стоит пассажиру подняться на подножку автобуса – и он уже застрахован... К счастью, нынешний год завершается без происшествий, и это, конечно, здорово. Значит, автотранспорт всегда в исправном состоянии. Значит, помогают знания техники безопасности на дорогах, а именно этому в филиале придают самое важное значение.

– Каждый наш работник, – рассказывает Михаил Иноземцев, – проходит ежегодную 24-часовую учебу по охране труда, безопасности дорожного движения и транспортной безопасности, а потом сдает экзамен, который со всей строгостью и требовательностью принимает комиссия во главе со специалистом по охране труда, технике безопасности и дорожному движению Сергеем Анатольевичем Сукачом, и это дает свои плоды...

Журнал почитали, партию сыграли...

На предприятии сегодня многое меняется. Омолаживается кадровый состав, набирается знаний и опыта. Делается ремонт внутри просторного трехэтажного здания филиала. В комнате отдыха уже чисто и уютно. Здесь водители, когда у них выдаются свободные моменты, могут выпить чашку чая, сыграть партию в шашки, шахматы, почитать газету или профессиональный журнал или же посмотреть интересную передачу по новому плазменному телевизору.

Кубкам и другим наградам все водители так рады

...В кабинете руководителя Шарыповского филиала Краевого АТП

настольных игр нет. Но зато здесь в несколько рядов стоят кубки, победные дипломы, Почетные грамоты и благодарственные письма. Михаил Николаевич с гордостью за родное предприятие и своих коллег рассказывает о том, что ежегодно их команда участвует в конкурсе профессионального мастерства водителей:

– Вот этот золотой кубок и диплом победителя автоэстафеты получила наша команда, вернувшаяся летом с краевого конкурса профессионального мастерства в 2015-м году, а вот этот, за третье место, нашим ребятам в Красноярске вручили в 2016-м. А в 2017-м – за второе место... В 2019 году мы стали лишь четвертыми, но это тоже очень даже неплохо, ведь принимало участие в конкурсе около 30 команд со всех территорий края! В этих соревнованиях наша команда участвует в таком составе: водители Сергей Маловик, Валерий Покагилов, Николай Сальников и наш незаменимый «безопасник» Сергей Сукач – ведь в конкурсе, кроме участия в этапах «автомобильная эстафета» и «скоростное маневрирование», надо еще и отвечать на вопросы о Правилах дорожного движения...

За добрые дела почет вам и хвала

А множественные Почетные грамоты и благодарственные письма, полученные, в основном, за сотрудничество и помощь в проведении каких-либо городских или же районных мероприятий, подписаны главами: Шарыповского района – Геннадием Качаевым, города Шарыпово – Натальей Петровской, а также председателем Шарыповского городского Совета депутатов Анной Асановой (за оказанную помощь в ремонте памятника Победы). Есть даже благодарственное письмо от руководителя Агентства труда и занятости населения Красноярского края Виктора Новикова – за активное участие в реализации мероприятий, направленных на повышение уровня занятости инвалидов на территории города. Сотрудничает Шарыповский филиал государственного предприятия Красноярского края «Краевое АТП» и с Красноярским, и с Шарыповским военными комиссариатами, которые также благодарят Михаила Иноземцева за активность и надежность...

Подставляет свое крепкое плечо

Во всем успевает Михаил Николаевич, всюду принимает участие

возглавляемый им коллектив, да и он сам, конечно же, тоже. И где только на все время находит этот беспокойный человек? Отзывчивый, уважительный, доброжелательный, Михаил Иноземцев людям доверяет и считает их главной ценностью предприятия:

– У нас дружный, стабильный и стойкий коллектив. Только благодаря ответственности всех наших специалистов, их грамотности и высокому профессионализму держится АТП. Мы в свое время вместе прошли через немалые трудности. Дольше всех трудится контролер технического состояния автотранспортных средств Азамат Зайнитдинович Давлеткильдин, с 1989 года работает водитель Станислав Петрович Гафанович, с 1997-го – заместитель директора по перевозкам Николай Геннадьевич Покровкин, двадцать третий год отдает любимому делу водитель Александр Сергеевич Смирнов... Вот примеры для подражания!

А ребятишкам в цирк пора

Предприятию есть что вспомнить, за что поблагодарить и тех работников, кто уже на заслуженном отдыхе. Здесь давно создана профсоюзная организация, в ней состоит большая часть персонала. Работники, которые остро нуждаются в помощи предприятия по семейным обстоятельствам, всегда могут на нее рассчитывать. На Новый год дети сотрудников приглашаются на Елку в городской театр, получают сладкие подарки. В новом году решили вывезти ребятишек в Красноярск – там скоро открывается после ремонта цирк. «Обязательно надо побывать на представлении! Или же в Роев ручей экскурсию для детей организуем», – обещает Михаил Иноземцев.

Будет еще одна «пятерка»

Наступает 2020 год. Он, несомненно, принесет удачу коллективу предприятия. В этом можно быть уверенным уже потому, что намечаются положительные реальные перемены: в филиале будет увеличена программа пассажирских перевозок – планируется запустить на маршрут еще одну «пятерку», чтобы сократился интервал движения до 20 минут (сегодня – 30). Свои силы выбранной профессии готов отдавать весь коллектив АТП, а это более 150 человек, объединенных общей благородной целью – заботой о пассажирах.

Наталья ШИНКОРЕНКО
фото автора

Семь футов под килем!

К зиме «большая» навигация на Енисее завершена, но это совсем не значит, что коллективу АО «ПассажирРечТранс» можно спокойно выдохнуть. О том, какие еще задачи стоят перед речниками, мы поговорили с генеральным директором предприятия Иваном Шевченко.



РЕЗУЛЬТАТЫ — ХОРОШИЕ!

— Иван Иванович, какой оказалась навигация уходящего года для вашего коллектива?

— «Навигацию-2019», считаю, закончили с хорошими результатами. Хотелось бы, конечно, еще лучше — но, как говорится, «нет предела совершенству»! На линии «Красноярск — Дудинка» мы перевезли порядка 10 тысяч пассажиров. Пассажиропоток практически на уровне 2018 года, но из Дудинки в этом году выехало на 500 че-

ловек меньше. Это связано с окончанием реконструкции в Норильском аэропорту, взлетно-посадочная полоса открыта полностью, для воздушных судов закончились ограничения, а значит, часть пассажиров воспользовалась воздушным транспортом. На линии «Енисейск — Бор» пассажиропоток также сохранился на уровне 2018 года, перевезено порядка 20 тысяч человек. Зато на линии «Торговый центр — Усть-Мана» пассажиропоток значительно увеличился (на 2,5 тысячи человек). В летние месяцы этот маршрут пользуется у горожан особенным спросом, так как есть возможность проехать «туристами» до Усть-Маны всего за 166 рублей в одну сторону.

Маршрут многие десятилетия сохраняет свою актуальность, так как был проложен для дачников, охватывает поселки Боровое, Известковский, острова Овсянский, Телефонистов и другие, — вот и едут красноярцы с ребятишками, семьями в прекрасные места отдохнуть, набраться сил. Заметьте: все эти линии являются социально значимыми и субсидируются из бюджета края.

— Как вы считаете — это недорого?

— Да, это значительно дешевле имеющихся в Красноярске речных туристических направлений. Мы, например, и в 2018 году, и в навигацию 2019 года осуществляли прогулочный маршрут «Красноярск — остров Овсянский — Красноярск», такая ча-

совая прогулка обходится пассажиру на теплоходе «Заря» в 450 рублей, на новых судах проекта А-45-1 — 850 рублей, и маршрут оказался неэкономичным, возможно, как раз в силу дороговизны билета.

— У вас на балансе есть еще и паромные переправы?

— Да, мы обслуживаем паромные переправы на реке Кове — теперь это залив близ Кодинска, в Подгесове — «Епишино — Северо-Енисейск» («нулевой километр»), паромы в поселке Высокогорский, в Галанине «Момотово — Широково», «Изаевка — Луговское», «Казачинское — Захаровка, Предивинск», «Даурск — Черемушки» в Балахтинском районе, на реке Тасеева. И по контракту с КруДором обслуживаем переправы. «Новоселово — Улазы», Широкий Лог на Ангаре в районе Стрелки, переправы на Чулыме — хотя это уже и не наш, казалось бы, водораздел, но все равно — «Енисейская Сибирь»! Край-то — наш, значит и работа наша. Все, что связано с паромными переправами в нашем крае — мы, как говорится, «контролируем и осуществляем».

САМОЕ ЦЕННОЕ

— В начале разговора вы заметили: хотелось бы лучше... В чем, на ваш взгляд, возможно улучшение работы в будущую навигацию?

— Я думаю, что мы улучшим условия пребывания пассажиров на наших рейсах. Теплоход «Александр Матросов» предъявляем Российскому Речному Регистру на класс плавания на следующие пять лет. Проводим на нем большой ремонт — и по валовым линиям, и модернизацию кают делаем. Все это, конечно, под пристальным вниманием контролирующих органов, потому что у нас очень жесткие требования. Главный приоритет компании — безопасные перевозки. Самое ценное, что есть

— это жизнь человека! Нам люди доверили свою жизнь и здоровье, и мы стараемся обеспечить им полную безопасность. Все работы производятся в рамках требований транспортной безопасности. Передельваем межпалубное пространство на судах, спальные места в два яруса в двухместных каютах делаем в один ярус, то есть исключаем верхние спальные места. Стараемся повысить комфортное пребывание пассажиров. К навигации-2021 года будем готовить на предъявление теплоход «Валерий Чкалов».

КОРАБЛИК — БАРОЧКА

— На страницах журнала мне довелось рассказать о капитане теплохода «Валерий Чкалов» Алексее Бояринцеве — очень интересный человек. Енисей — это его жизнь!

— У нас все капитаны замечательные! Вообще, весь коллектив «ПассажирРечТранса» — люди не случайные. Работники плавсостава на предприятии — первостепенны, и я очень благодарен им всем! Многие работают десятилетиями, например, электромеханик Александр Григорьевич Бояринцев на одном теплоходе трудится с 78-го года прошлого века. Его можно назвать «ходячей энциклопедией». Человек знает о теплоходе все, знает каждую деталь, каждый винтик! Это можно сказать и о многих, многих других. Такие люди корабль знают досконально: все узлы, механизмы, агрегаты и системы. Повторюсь: главный потенциал предприятия — это наши экипажи.

— Они же досконально знают не только теплоход, но и реку, фарватер?

— Конечно! В том и уникальность наших профессионалов: они знают Енисей, как свои пять пальцев. И людей, населяющих берега! Они знают, кто входит на борт, куда едет. Пассажиры, в свою очередь, знают наши экипажи, так как поток сложился годами, и доверяют им. Потому что наши экипажи досконально изучили лоцию и спецлоцию. А что такое спецлоция? Наш Енисей — это не река средней полосы, такая, как Волга. Там реки, конечно, хорошие, но — легкие для судовождения. А наш Енисей — он же не зря Енисей-багюшка! Начиная от Красноярской ГЭС у нас пошли перекаты. Нижнеивановские камни, Среднешиверские, Атамановские... Самый знаменитый — Казачинский порог, Бурмакинские камни, Пономаревские — и упираемся в Осиновскую

систему. И ведь ладно — перекаты, есть шивера, пороги. Вот вроде плесовый участок, где судоводителю можно расслабиться — ан нет! Там где-то камешек, там голец лежит, там — валун. А судоводители наши идут строго по расписанию, редкий случай бывает, когда мы немного опаздываем. Это значит, что корабли идут и в ночь, порой и в ограниченной видимости — но мы идем. Это говорит о высоком профессионализме наших судоводителей.

— А любимая не только речниками песня про два островка — Кораблик и Барочку, и нелегкую службу речника была написана Львом Ошаниным как раз на «Валерии Чкалове»!

— Да, на наших теплоходах путешествовали и писатели, и композиторы, и космонавты — все знаменитые люди. Их впечатления как раз запечатлены в песнях, стихах, романах и картинах. И в книгах отзывов, которые бережно хранят капитаны на своих кораблях.

НОВЫЕ СУДА И МАРШРУТЫ

— Радует, что вы так относитесь к истории, к прошлому. А с каким настроением смотрите в будущее?

— В этом году при взаимодействии с администрацией края, министерством транспорта Красноярского края на средства нашего учредителя (отдельное им спасибо) — Центра транспортной логистики — госпредприятия Красноярского края приобрели новую «подушку» — СВН А-20 «Хивус» постройки «Аэроход» в Нижнем Новгороде. Она пришла на замену выработавшему свой срок «Марсу»-23. Новое судно 26-местное, работает на линии «Ярцево — Майское», ходит на Сым в труднодоступные районы. Мы «увязали» расписание с маршрутом «Енисейск — Бор», который обслуживают скоростные глиссирующие суда, и «Хивус» два раза в неделю уходит в Майское, люди приезжают, пересаживаются в Ярцево на скоростное судно и отправляются в Енисейск (или обратно) в течение одного светового дня. Очень удобно. Интересно, что когда мы начинали этот маршрут — пользовались им человека по три. Думали: все, надо закрывать. Однако потихоньку «раскатали» линию, и сейчас даже не всегда можно купить билет ввиду отсутствия мест.

— Новые маршруты не собираетесь открывать?

— Пока не собираемся, но задумки

по развитию местных линий вместе с министерством транспорта края есть. Считаю, что внутригородской речной «трамвайчик» нужен Красноярску. Есть планы развития, есть и понимание у министра транспорта Красноярского края Константина Николаевича Димитрова. Думаю, что в программу развития агломерации города Красноярска мы включим этот пункт, сумеем доказать, что это удобно людям. В свое время «Ракета» соединяла Речной вокзал с Торговым центром, но сейчас есть более экономичные суда. Например, 45-местная модель КС-110 с приличной скоростью — 45 километров в час, как у «Зари». Хотим развить этот маршрут, который соединит новые микрорайоны на берегах Енисея. Думаю, городские власти нас поддержат. Требуется, правда, покупать новые суда — бизнес в одиночку это не потянет, слишком затратный вид услуг. Нужно понимать, что пассажирские перевозки никогда не были прибыльными. К ним необходимо внимание и государства, и правительства Красноярского края. Правительство нас поддерживает, они знают, что транспортная доступность — один из важнейших факторов повышения качества жизни населения, особенно в районах Крайнего Севера.

— Кажется, еще совсем недавно красноярцы, и я в том числе, с удовольствием отправлялись в Дивногорск по Енисею. Берега по пути следования действительно дивные! Не собираетесь реанимировать этот маршрут?

— Мы планируем открыть туристические рейсы с 12 июня по 6 сентября, но есть нюансы: скоростные суда, которые мы хотим пустить до Дивногорска, используются на уже действующих социально значимых субсидируемых линиях, и при выходе даже одного из строя маршрут до Дивногорска может остаться без судна. В стратегии нашего развития мы запланировали приобретение прогулочного теплохода примерно на 150 мест с комбинированной палубой, которую можно открывать, а в ненастье закрывать своеобразным купольным стеклом. Мы уже прорабатывали этот вопрос: примерная стоимость такого нового современного «кораблика» около четырехсот миллионов. Это решаемо.

— Сейчас приходится слышать о строительстве нового корабля, который придет на помощь «Матросову» и «Чкалову». Мне и нашим читателям хочется узнать об этом из первых рук.

— В наступающем году, думаю, начнем его строительство. Строчка в бюджете Красноярского края уже появилась, деньги выделены. По всем нашим прогнозам и плану строительства в 2023 году к нам должны прийти два судна. Теплоходы будут габаритнее, чем «Валерий Чкалов» и «Александр Матросов», в длину без малого сто метров, ширина корпуса тоже побольше, а вместимость — 240 пассажиров. В каждой каюте предусмотрены туалеты, душ, солнечная палуба для отдыхающих и сауны — мужская и женская, фитнес-зал и много чего еще. Я думаю, когда такие корабли у нас появятся — пассажиропоток резко увеличится.

— А цена на билеты не подскочит?

— Мы сами цены не устанавлива-

ем, тарифы регулируются правительством Красноярского края, и стоимость проезда напрямую зависит от экономически обоснованных расходов. Но уверен: так как суда будут новые, строка «ремонт флота» заметно «похудеет», потому и резких «скачков» цены билетов не произойдет.

БУДНИ ФЛОТА

— Чем сейчас занят коллектив вашего акционерного общества?

— Наш коллектив, наверное, единственный на реке, трудится во все времена года! Работают до полного ледостава некоторые паромные переправы, суда на воздушной подушке. Флагманы «Валерий Чкалов» и «Александр Матросов» стоят на ремонте, скоростные суда тоже подняли на ремонт. Идет полная модернизация Игарского дебаркадера. Мы

его привели в Красноярский судоремонтный центр, будем делать замену обшивки корпуса, полностью менять крышу. Железо пришло в негодность. Соответственно, заменим электрический узел. Порядка 8-9 миллионов потратим на этот дебаркадер. В Подтесове готовимся к ремонту Вороговского дебаркадера. Ремонт займется «Енисейское речное пароходство», заменим металл порядка 170 квадратов. Будем менять обшивку корпуса на пароме на Кове. Вот такие планы у нас — чтобы все суда в навигацию 2020 года вышли уже отремонтированными, сданными в эксплуатацию под контролем Росийского Речного Регистра.

— Что ж, дальнейших вам успехов и семь футов под килем! Вам и нам, вашим пассажирам
Сергей НИКОЛЬСКИЙ

Городская среда

Народный бюджет

В последнее время появляется все больше инструментов, с помощью которых активные жители могут изменить общественное пространство города (в том числе и свои дворы) к лучшему. Так, одним из таких действенных инструментов является инициативное бюджетирование. Что же это такое?

Инициативное бюджетирование (или партисипаторное бюджетирование) — это форма непосредственного участия населения в осуществлении местного самоуправления путем выдвижения инициатив по целям расходования определенной части бюджетных средств. В Красноярске программа реализуется уже пару лет и пришла на смену знакомому «Народному бюджету», появившемуся в нашем городе в 2007 году. В частности, красноярцы могли поучаствовать в планировании городского бюджета и внести предложения по тем или иным расходам.

«Инициативное бюджетирование» стало новой формой этой работы. В рамках реализации данного проекта общественные активисты могут создать инициативную группу и представить свои идеи для формирования будущих проектов в разных сферах: это благоустройство скверов, аллей, дворовых и придомовых тер-

риторий, оборудование детских или спортивных площадок и т.д. Проекты проходят конкурсный отбор и должны быть исполнены в течение года, в котором будут признаны победителями конкурса. При этом, часть средств на их реализацию (не менее 3% от стоимости проекта) горожане выделяют сами, остальную часть (но не более 97%) софинансирует бюджет города.

Нужно отметить, что горожане затем контролируют реализацию проекта, а также участвуют в при-

емке работ. Сейчас около 10% от общих расходов бюджета города формируются и распределяются по инициативе или по согласованию с красноярцами. Как отмечают в администрации Красноярска, такой вид бюджетирования позволит жителям самим инициировать, реализовывать, а затем и контролировать воплощение в жизнь не только типовых, но и оригинальных проектов, которые, по их мнению, способны улучшить качество жизни города в целом.

Подобная возможность есть и у жителей Красноярского края. В муниципалитетах реализуется программа поддержки местных инициатив, которая является частью государственной программы «Содействие развитию местного самоуправления». Жители края также могут выступать с инициативой реализации разных проектов при условии софинансирования в пределах 3% от стоимости, 85% — средства краевого бюджета, 5% выделяет муниципальный бюджет, оставшиеся 7% — без привязки к источнику.

Весной 2019 года утверждена и опубликована на официальном сайте ведомства Публичная декларация целей и задач Минфина России на 2019 год (http://minfin.ru/ru/document/index.php?id_4=127318). В числе мер, направленных на реализацию положений Концепции повышения эффективности бюджетных расходов в 2019 – 2024 годах, и, в частности, на повышение стратегической эффективности, как отдельная самостоятельная задача выделена задача по развитию практик инициативного бюджетирования

На благо общего дела

Когда-то профсоюзные организации осуществляли свою деятельность под кумачовым лозунгом: «Профсоюзы – школа коммунизма!» Те времена канули в прошлое, и теперь деятельность профсоюзов можно смело обозначить как «Профсоюзы – школа выживания». Именно эти слова сегодня характеризуют деятельность общественной организации «Красноярская территориальная (краевая) организация Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства» (ОО «КТКООПСРАТДХ»).



Это стало хорошо понятно на XXIX отчетно-выборной конференции, которая прошла 3 декабря в конференц-зале КрайдЭО. На ней были подведены итоги деятельности организации за пять лет, с 3 декабря 2014 по 3 декабря 2019 года. На форум прибыли делегаты от всех первичных дорожных организаций и автотранспорта, входящих в состав ОО «КТКООПСРАТДХ». В конференции также приняли участие министр транспорта Красноярского края Константин Димитров и председатель Федерации профсоюзов Красноярского края Олег Исянов, руководители краевых предприятий и организаций дорожной и автотранспортной сферы, работники которых являются членами отраслевого профсоюза. Открыл работу конференции

председатель краевого профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев. Он зачитал поздравления, пришедшие от коллег из разных регионов РФ, из Центрального Комитета профсоюза и отметил, что нынешняя встреча проходит в сложных условиях реорганизации краевых предприятий отрасли, совершенствования нормативной базы их деятельности, осложнения социально-экономического положения работников. Ожидается ликвидация государственных и муниципальных предприятий, упразднение многих нормативно-правовых актов в рамках так называемой «регуляторной гильотины», необходимость обеспечения объективного проведения оценки условий труда, поиска новых подхо-

дов профсоюзной работы. И именно сейчас, как, впрочем, и всегда, профсоюзы должны стоять на страже соблюдения интересов трудящихся.

За отчетный период сделано немало.

– Мы решали вопросы, касающиеся реформы пенсионной системы, влияли на улучшение ситуации в дорожных отраслях края, участвовали в специальной оценке условий труда в предприятиях отрасли, в выполнении отраслевых тарифных соглашений как по транспорту, так и по дорожному хозяйству, разрабатывали и принимали положения новых тарифных соглашений, принимали решения и проводили акции протеста 1 мая, 7 ноября под лозунгом «За достойный труд», – перечислил Виктор Георгиевич. – Это позволило нам эффективно решать вопросы, которые вставали перед профсоюзом. К сожалению, не все проблемы были решены. Но нельзя забывать о том, что удалось достичь. Большой гордостью краевой территориальной организации является то, что, в отличие от всей России, мы смогли помочь сберечь краевой автотранспортный техникум. Сегодня здесь учатся 1300 ребят. В прошлом году было шесть групп, а в этом году набрано уже 10.

Также профсоюзный лидер отметил, что считает большой ошибкой в 2012 году согласие с администрацией края объединить все 17 юридически самостоятельных транспортных предприятий края в одно краевое АТП. В итоге они оказались в финансовом кризисе. Когда объединяли – планировали повышение рентабельности, обновление подвижного состава, консолидацию закупочной деятельности с 20% экономией затрат, увеличение пассажиропотока, обеспечение оптимизации расходов краевого бюджета. А в итоге получили глобальную проблемную отрасль. Очень тяжело решаются финансовые вопросы. Политика выкручивания рук в отношении предприятий общественного транспорта привела к исчезновению с карты края некогда лучших предприятий отрасли: Красноярского муниципального предприятия №2 и Ачинского



пассажи́рского предприятия. Виктор Георгиевич напомнил слова мэра Красноярска в преддверии Универсиады: «Общественный транспорт представляет «ржавые ведра с болтами». Но еще в сентябре 2015 года крайком профсоюза забил тревогу по поводу критического состояния пассажирского автотранспорта.

– 2017, 2018 годы – время открытой борьбы краевого союза с прежним губернатором за сохранение двух отраслей – пассажирского транспорта и дорожных организаций, – продолжил Виктор Георгиевич. – В 2019 году была все-таки проведена реорганизация всех семи государственных ДРСУ Красноярского края в форме преобразования в акционерные общества. Этому мероприятию предшествовала ожесточенная борьба опять же Красноярской краевой профсоюзной организации с экс-губернатором Александром Толоконским. И на одном из совещаний губернатор Красноярского края Александр Викторович Усс выразил благодарность председателю крайкома и всей нашей профсоюзной организации за то, что профсоюз помог сохранить региональные и федеральные дороги и всю систему наших государственных дорожных предприятий в целости.

Сейчас есть проблемы у предприятий автотранспорта. Перечислить все факты отрицательного отношения к перевозчикам со стороны людей, как раз отвечающих за перевозки, в одном докладе невозможно. Самым большим вопросом является то, что администрация большинства районов края даже те деньги, которые министерство транспорта выделяет на субсидирование социально значимых пассажирских перевозок, старается скрыть, недодать пассажирским предприятиям. Говорят

так: на эти деньги лучше перекрыть крышу в детском саду, отремонтировать здание администрации. Но я заявляю, что мы нашли взаимопонимание с министром транспорта Константином Николаевичем Димитровым и наметили целенаправленно проводить работу с главами администраций районов по усилению и ужесточению контроля за выделенными на транспорт субсидиями и заставить вернуть те деньги, которые выделялись и выделяются на пассажирские перевозки.

Много внимания докладчик уделил заработной плате и возможностям ее роста. Оказывается, средняя зарплата в крае в 2019 году значительно отстает от заложенных параметров в федеральных отраслевых соглашениях и составляет в автотранспортных и дорожных предприятиях 24 тысячи 605 рублей с учетом всех сверхурочных работ. А по федеральной тарифной ставке средняя заработная плата работника I разряда должна составлять 53 тысячи 788 рублей. В результате в Красноярске наблюдается нехватка рабочих рук среди водителей. В обращении краевого комитета профсоюза к губернатору, Заксобранию, органам власти Красноярского края содержится требование принять меры по увеличению субсидирования пассажирских перевозок и пересмотреть тарифы на перевозку пассажиров на регулярных маршрутах. Установленный тариф не соответствует экономически обоснованному уровню, при этом отсутствует его соответствующая компенсация. Также властям необходимо оказать содействие в решении вопроса о повышении тарифа на социальные и школьные перевозки. Под давлением профсоюза 30 сентября 2018 года был принят закон №386 о внесении изме-

нений в законодательные акты РФ в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозке пассажиров и иных лиц автобусами по заказу (заказные перевозки). Тем не менее, на краевом уровне было заключено пять отраслевых соглашений, в результате размер минимальной тарифной ставки рабочих первого разряда увеличился на 27 процентов и по автомобильному транспорту, и по дорожному хозяйству. В состав территориальной организации приняты новые профсоюзные организации: Краснотуранского ПАТП, Каратузского АТП, Красноярскавтотранса. Решается вопрос о приеме в состав краевой профсоюзной организации еще трех предприятий.

Но работы впереди еще больше. Как заметил Виктор Медведев, может статься так, что сейчас именно нормотворческая работа может стать основой деятельности профсоюзов.

– Я имею в виду «регуляторную гильотину», – сказал он, – после недавнего заявления премьер-министра РФ Дмитрия Медведева о том, что с 1 января 2020 года должны быть признаны не действующими более 21-й тысячи актов бывшего СССР и РСФСР. Среди них есть те, сохранение которых профсоюз уже отстаивал несколько раз, так как только в этих актах основываются установления ряда условий труда работников. Например, предлагается признать недействующим постановление Совмина РСФСР 1961 года №927 об утверждении перечней профессий, должностей, категорий работников автомобильного транспорта и шоссейных дорог, речного флота, которым выплачиваются надбавки в связи с постоянной работой в пути и разъездным характером работы. Такая же ситуация оплаты работы



вахтовым методом. Что касается «регуляторной гильотины», то сегодня она вышла на такой уровень, что представители Минэкономразвития заявляют о планах признать утратившими силу все подзаконные акты, принятые до 1 января 2020 года. Мы заявили резкий протест по линии профсоюза. И на данный момент документ возвращен на доработку. Большая работа проведена по специальной оценке труда. Нам заезжие «специалисты» сделали такую специальную оценку труда, что в муниципальных предприятиях Красноярска тяжесть была оценена в коэффициент «2» вместо «3,2». Мы были лишены отпусков, пенсий и всего прочего. Дело дошло до забастовки. Но по требованию профсоюза проиграл пересмотр и вопрос был отрегулирован.

Отдельно отметил в своем выступлении Виктор Медведев следующее:

- Важным событием в ходе X съезда ФНПР стало участие в его работе президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина. Я лично присутствовал на этой встрече. В своем выступлении глава государства высоко оценил роль, которую профсоюзы играют в обществе, особенно отметил наступательную роль профсоюза в ходе переговоров в рамках трехсторонней комиссии. Очень важны его слова о том, что профсоюзы должны стать соавтором антикризисной программы правительства. Государство и дальше будет поддерживать усилия профсоюзов в выполнении главной задачи – защите социально-экономических прав граждан России. Нельзя перекладывать на плечи рядовых граждан издержки кризисных явлений в экономике.

Конечно, главное в деятельности профсоюзов – отстаивание интере-

сов работников. Но нельзя забывать и о том, что не работой единой живет человек. В течение трех лет труженики отрасли являются лучшей спортивной организацией по второй группе среди предприятий Красноярского края. Проведено пять спортивных спартакиад, четыре конкурса на лучшего водителя автобуса, три конкурса за звание «лучший кондуктор», множество других совместных мероприятий среди дорожников и автотранспортников проведено под эгидой профсоюза. Об этом было рассказано на страницах отраслевого журнала ТКК, в общероссийских профсоюзных и других изданиях.

О многих решенных проблемах, о многих решаемых в этот момент сложных задачах рассказал Виктор Медведев, потому его выступление закончилось продолжительными аплодисментами.

Немалую роль в жизни профсоюза его руководителя подчеркнул министр транспорта Красноярского края Константин Димитров:

- Не все измеряется цифрами. Главное в вашей успешной деятельности то, что у вас мощный лидер профсоюзной организации. Действительно, нам очень повезло, что нашим отраслевым профсоюзом управляет такой эффективный управленец. Виктор Георгиевич к решению вопросов подходит с хозяйственной точки зрения, понимает, что сегодняшним днем деятельность отрасли не заканчивается. Мы ежегодно работаем по увеличению бюджетных ассигнований на дорожно-транспортную отрасль. Уже есть определенные сдвиги в этом году. Увеличили субсидии на транспортную отрасль, по содержанию дорог увеличили норматив на 10%. В проекте бюджета на следующий год запланировано дополнительно к

индексации плюс 2,6 процента. Это действительно прорыв, потому что разговор об этом идет с 2012 года, но начали действовать лишь в этом году. Мы уверены, что в весеннюю корректировку бюджета будут добавлены дополнительные средства на нормативное содержание дорог. Я думаю, что мы вместе начнем реформировать и транспортную отрасль. Желаю вам поддержать вашего лидера, нашего друга и соратника Виктора Георгиевича.

Все выступавшие в прениях – как руководители предприятий, так и делегаты конференции, отметили хорошую работу комитета и председателя профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Виктора Георгиевича Медведева в отчетном периоде, поэтому единогласно избрали его на новый срок полномочий. На конференции также был заслушан доклад контрольно-ревизионной комиссии, состоялись выборы комитета профсоюза, образован его президиум. Состоялись выборы делегатов на VIII отчетно-выборную конференцию Красноярского краевого союза организаций профсоюзов «Федерация профсоюзов Красноярского края», избраны делегаты на VIII съезд Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, который пройдет 20 декабря 2020 года. Был также коллегиально решен ряд других животрепещущих вопросов. Но главное – на XXIX отчетно-выборной конференции Красноярской территориальной организации Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства была выработана стратегия и тактика действий на ближайшие пять лет. А во главу угла поставлена защита прав работников отрасли в свете грядущих, не обещающих ничего хорошего, перемен в трудовом законодательстве, законных и подзаконных актах.

Завершило работу конференции награждение лучших первичных профсоюзных организаций Почетными грамотами ЦК профсоюза и медалями к 100-летию со дня образования Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства лучших членов профсоюза, занимающихся профсоюзной деятельностью в своих первичных организациях на общественных началах.

Сергей КОЛИН
Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА

На суд общественности

В конце октября в департаменте городского хозяйства администрации Красноярска состоялись общественные слушания, на которых были подведены итоги реализации проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году, а также обозначены задачи на 2020.



Ремонт

Как рассказал заместитель начальника отдела технического надзора Управления дорог, инфраструктуры и благоустройства Сергей Печерин, в Красноярске в 2019 году был проведен ремонт 14 объектов общей протяженностью 23,74 км, а также капитальный ремонт на улице Ястынской (от ул. Ястынская, 18 до пр. Металлургов) в два этапа: 2019–2020 гг. Завершен ремонт моста через реку Бугач по ул. Маерчака на сумму 17,68 млн. руб. Всего же на ремонт в Красноярске в уходящем году было потрачено свыше 500 млн. рублей. Кроме того, на 14 городских улицах были проведены работы по оптимизации транспортных потоков и снижению мест концентрации ДТП.

Переходя к планам на 2020 г, Сергей Александрович отметил, что в будущем году запланирован ремонт улиц Марковского и Судостроительной, а также продолжатся работы по улице Ястынской, где сейчас практически закончили укладку дорожной одежды и устройство тротуаров. Второй этап предполагает ремонт небольших участков от Гайдашовки до улицы Воронова. Полностью капремонт в УДИБ пообещали закончить к концу июня 2020 года.

Нужно сказать, что эта информация вызвала резонанс среди присутствующих общественников. Житель Ястынской высказал сомнения относительно необходимости ремонта дороги, которая «по сути является объездной дорогой в промзоне для большегрузов». «Совсем рядом на Ястынской есть жилая зона, там нет необходимой инфраструктуры. По-

чему нельзя было сначала отремонтировать дорогу и сделать тротуары в жилом районе?» – возмутился мужчина.

Как пояснил Сергей Печерин, ремонтируемый участок находился в ненормативном состоянии и был сильно перегружен.

– Мы сделали дорогу шире, обеспечив свободный проезд транспорта и разгрузив транспортный узел в целом. Кроме того, на этом участке открыт большой торговый комплекс «Агротерминал», куда в перспективе должны переместиться все торговые точки района. Ремонт обеспечит транспортную доступность к объекту, – отметил он.

Строительство и реконструкция

Отдельное внимание на слушаниях было уделено строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Начальник отдела планирования бюджета и целевых программ департамента градостроительства Евгений Алексеев рассказал присутствующим о том, что в 2019 году реализуются четыре инвестиционных проекта, которые являются переходящими на 2020 год: три автомобильные дороги общей протяженностью 3,5 км и один пешеходный переход. Так, в нынешнем году начато строительство автодороги пр. Молодежный от дома № 31 до ул. Преображенской, которая обеспечит транспортную доступность новой школы и строящегося детско-

го сада в микрорайоне Солнечный. Примерно на 20% выполнены работы по строительству пешеходного перехода через ул. Волочаевскую в районе СОШ №73 в Октябрьском районе. По словам Евгения Владимировича, полностью объект будет готов в 2020 году. Продолжаются работы и на участках: Николаевский проспект (от ул. Дубровинского до ул. Копылова) и ул. Байкитская (в границах от ул. Юбилейная до ул. Дачная). В рамках строительства автодорог на этих двух объектах ведется работа по изъятию и выкупу объектов недвижимого имущества.

Помимо продолжения работы на этих объектах в 2020 году департамент градостроительства планирует приступить к строительству еще нескольких дорог. Так, в задачи наступающего года входит строительство улично-дорожной сети вокруг 10



микрорайона жилого района «Солонцы-2», автодороги в VI микрорайоне жилого района «Солнечный», а также ул. М. Залки на участке от дома №33 до ул. Космонавтов, которая обеспечивает выход прямо на Гайдашовку.

- Дорога необходима для подъезда к будущей поликлинике, которую в пределах данной территории решило построить правительство Красноярского края. Сейчас там автотранспорт движется по неоптимизированному маршруту, с новой дорогой у нас получится частично разгрузить улицу 9 Мая», — пояснил Евгений Алексеев.

Выслушав доклад, общественники ожидаемо подняли вопрос о судьбе развязки на Пашенном, поскольку проезд в час-пик там очень проблематичен. Проект транспортной развязки в «Тихих зорях» был разработан еще в 2016 году, однако так и не реализован.

- Изначально дорога должна была проходить под ж/д мостом и выходить на улицу Судостроительная, однако проект затрагивает часть подъездных ж/д путей, по которым производится северный завоз в Норильск. Весь этот год идут переговоры с собственниками, но пока к конкретному результату не пришли. Вопрос земельного резервирования решается на уровне правительства Красноярского края, — отметил начальник отдела планирования бюджета и целевых программ департамента градостроительства.

Пытаясь «обойти» эту проблему, специалисты рассматривали другие технические решения, однако на данный момент ни одно из предложений не подходит.

- От проекта мы не отказываемся. Я думаю, что в следующем году

вопрос решится, — заверил присутствующих Евгений Алексеев.

Оживленную дискуссию вызвал и вопрос о ливневых канализациях в городе, причем, к сожалению, проблема подтопления дорог и тротуаров в нашем городе — не единичный случай. В ходе обсуждения представители общественности предлагали обязательно предусматривать ливневки еще на стадии проектирования, один из активистов рассказал о зарубежной практике устройства газона таким образом, чтобы вода с дороги стекала на него, а не наоборот.

Транспортная сеть агломерации

Не остались без внимания транспортная сеть Красноярской агломерации и региональные дороги. Так, в 2019 в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» КГКУ «КрУДор» отремонтировал 79 объектов региональных автодорог общей протяженностью порядка 300 км, а также 17 объектов общей протяженностью 68 км в пригороде Красноярска, восстановлено 8 автобусных остановок. По словам руководителя Управления автодорог по Красноярскому краю Андрея Журавлева, до конца года должна завершиться реконструкция первых 1,4 км автодороги Красноярск — Солонцы. На участке было организовано наружное освещение, выполнено переустройство конструкции проезжей части с усилением его основания, установлено барьерное ограждение, разделяющее встречные транспортные потоки, устроена ливневая канализация, а также установлены два крытых подземных пешеходных перехода с автобусными остановками.

Не менее насыщенным для КрУДор будет и следующий год. В частности, в 2020 году ремонт продолжится на 27 объектах, переходящих с 2019 года. Плюс 49 вновь начинаемых объектов региональной дорожной сети. В итоге дорожники отремонтируют порядка 240 км покрытия. В пригороде планируется отремонтировать 11 объектов общей протяженностью 48 км. Это дороги Березовского, Емельяновского, Манского районов, ЗАТО г. Железнодорожск и п. Кедровый.

Помимо ремонтных работ в наступающем году есть и объекты реконструкции: автодорога Епишино — Северо-Енисейский (с 157 по 168 км) в Северо-Енисейском районе и Обход г. Красноярска в Емельяновском районе (3 км), работы на котором стартовали осенью 2019 г. Как пояснил Андрей Журавлев, до конца 2021 года дорога от Северного шоссе в сторону Солонцов станет четырехполосной, что увеличит пропускную способность трассы. На участке будет сделано освещение, ливневая канализация и осевое барьерное ограждение. Кроме того, реконструкция дороги включает строительство второго моста через реку Кача, параллельно с существующим.

Подводя итоги, в целом можно отметить, что хоть и не всегда красноярцы согласны с выбором первоочередности объектов, работа по улучшению транспортной доступности и города, и края была проделана немалая, цифры говорят сами за себя. Остается надеяться, что конструктивные замечания общественников, которые были занесены в протокол слушаний, учтут при работе в следующем году.

Ирина ИВАНОВА



Молодым не угнаться

Застать на территории предприятия директора Ермаковского филиала АО «ДРСУ-10» Ивана Архипова можно или рано утром, или вечером, к исходу рабочей смены.

Иначе не получится, поскольку Иван Степанович в служебном кабинете подолгу не сидит, за день порой по полтысячи километров на автомобиле накручивает. Еще и субботу с воскресеньем прихватывает при этом, от рассвета до заката успевая побывать в нескольких населенных пунктах, на всех своих объектах, повстречаться с десятками людей – от простых рабочих до высоких начальников.

– Нет в районе такой проблемы, связанной с состоянием наших дорог, о которой бы Архипов не знал или услышал впервые от посторонних, – говорят о нем в здешних властных коридорах, – его осведомленность в этом плане поразительна. Впрочем, как и деловая хватка...

Если б сегодня у нас в стране в дорожной отрасли практиковалось соревнование по образцу советского социалистического, без сомнения, Ермаковский филиал неизменно оказывался бы в числе его победителей.

Сами посудите. В прошлом году предприятие выполнило немалый объем работ на сумму свыше 80 млн.

рублей, а за 10 месяцев нынешнего года эта цифра уже превышает 120 млн. рублей. В восемь раз возросла прибыль, коэффициент рентабельности увеличился с 1,55 до 9,52. Ни один филиал или участок ДРСУ-10 не может похвастаться такими показателями.

Выполнен ремонт автодороги Арадан – Верхнеусинское в Ермаковском районе. Приведена в нормативное состояние трасса Епишино – Брянка в Северо-Енисейском. Отремонтированы автодороги Курагино – Черемшанка в Курагинском районе и Обход города Канска. Закатана в асфальт территория возле сельскохозяйственного колледжа в Шушенском районе, произведен ремонт улично-дорожной сети в десятке сел и т.д.

Особого секрета в столь широкой географии выполненных работ нет, просто Иван Архипов берет за любые, даже самые малые подряды, от которых отказываются другие, считая их малорентабельными, а то и вовсе убыточными. И, странное дело, Ермаковскому филиалу это приносит прибыль.



Ивана Архипов, директор Ермаковского филиала

– Курочка по зернышку клюет, – любит повторять Иван Степанович.

Не иначе, как эта феноменальная мобильность директора и его коллектива стала основной причиной летней командировки ермаковских дорожников в пострадавшую от катастрофического наводнения Иркутскую область, где под водой оказались 17 тысяч домов и более сотни населенных пунктов. В многострадальном Тулуне разбирали разрушенные наводком строения, вывозили мусор, расчищали улицы. Трудились не только днем, но, случалось, и ночью – настолько авральными были темпы ликвидации стихии. И сделали все, что поручали, если не больше.

За это свое постоянное и многолетнее (с 70-х годов прошлого века) подвижничество Иван Архипов удостоен знака Почетный дорожник Красноярского края, есть множество всевозможных грамот и благодарностей – от районных и региональных властей. Да, ордена за более чем 40-летнюю трудовую деятельность не заработал, но это его не расстраивает. С юморком отмечает, что слово собственные наградные листы подписывает сдаточные акты объектов. За время работы в дорожной отрасли у него их уже за третью сотню перевалило.

К сожалению, годы берут свое,



и далеко не всякий из ныне здравствующих и заслуженных ветеранов дорожной отрасли – тех, кому уже за 65, может похвастать даже не производственными успехами, а подвижностью, активностью, деловой энергией и хваткой. Всем тем, что принято называть жизненной силой. Иван Степанович может, но не привык гордиться собой. А на дружеские подначки, мол, «неужто ты, Степаныч, не устаешь от всей этой суеты-маеты, покажи, где у тебя моторчик

спрятан», отвечает словами из старой патриотической песни: «Раньше думай о Родине, а потом о себе».

Это, конечно, шутка, но если серьезно, то реальный возраст от людей не скроешь, и в Ермаковском филиале за глаза называют директора дедом. Только звучит это в их устах не обидно, а напротив – уважительно. И даже, как мне показалось, с немалой долей белой зависти.

Нечаянно услышал фрагмент беседы механизаторов филиала:

– Пока дед у руля, точно будем с заработком, а уйдет на пенсию, как-то сложится судьба нашего предприятия с новым руководством. Не закроется ли?

– Да, такого как сейчас точно уже не будет.

Возможно, механизаторы в чем-то и стущают краски, однако согласитесь, такое мнение рядовых рабочих о своем руководителе дорогого стоит.

Владимир НЕСЯЕВ

Сергей Узунов: «Трудимся на совесть»

Сергей Узунов пришел в Большемуртинское ДРСУ трактористом 13 лет назад. До этого за плечами мужчины уже был большой опыт работы в местных организациях.

– В ДРСУ работаю на тракторе и на асфальтобетонном заводе, и на дорогах, и на участках, куда поставят, работы везде хватает, – рассказывает Сергей Викторович. – Профессия устраивает. Когда учился в Большемуртинском филиале Миндерлинского ПТУ на тракториста-машиниста, думал, что продолжу обучение, получу специальность механика, но как-то прикипел к работе. Так уже 25 лет и работаю трактористом. В целом, все хорошо, вот только еще бы технику поновее. Правда, в ДРСУ техника еще ничего, а вот свой первый трактор ДТ-75 я буквально из-под забора собрал –

мне как новичку в колхозе выделили самую старую машину.

Работу Сергея Узунова легкой не назовешь, но тракторист на устойчивость не жалуется, хотя в летний сезон в ДРСУ находится больше, чем дома. Бывает, приходится задержаться, чтобы из-за него работа коллег не простаивала.

Семья с пониманием относится к такому графику Сергея Викторовича. Две старшие дочери – Анастасия и Ксения – уже взрослые, самостоятельные. Сейчас вместе с женой Еленой Сергей Узунов воспитывает младшего сына Дмитрия, который пошел в 8 класс.

– Внимательно слежу за учебной сыном, хочу, чтобы он получил высшее образование, – рассказывает Сергей Викторович. – Сам Дима хочет стать инженером в дорожной сфере. Я поддерживаю такой выбор. Нужно получать востребованную специальность, а дорожная отрасль – перспективная, стабильная. До-



роги строили и будут строить еще долго.

Для меня дорога – это прежде всего работа, которую нужно сделать хорошо, чтоб перед людьми и перед собой стыдно не было. Ведь нашим трудом каждый день пользуются сотни людей, да и мы сами по этим же дорогам ездим, так что трудимся на совесть, чтобы дорожников вспоминали только добрым словом.

Алена КРОТОВА

Нововведение

Движение открыто

Красноярским водителям разрешат ездить по «выделенкам»

Передвигаться по выделенным полосам можно будет с 1 января.

Так, ездить по выделенкам красноярские водители смогут по выходным и праздничным дням. О специальном режиме их проинформируют дорожные знаки с изображением «молоточков» (табличка 8.5.2. «Рабочие дни»), установка которых ведется с сегодняшнего дня. Всего в городе будет установлено 167 таких знаков. До вступления в силу нового режима работы выделенных полос они будут зачехлены.

«Основное количество выделенных полос в Красно-

ярске появилось в январе 2019 года. В дальнейшем производилась корректировка их работы: сначала по ул. Тотмина, Калинина и п/п Бугач был введен режим действия с понедельника по четверг. Позже на ул. Партизана Железняка и пр. Металлургов было разрешено движение по выделенным полосам по выходным и праздничным дням. Сейчас принято решение внедрить эту практику по всему городу, чтобы привести схему к единому порядку. Движение по выходным и праздникам будет разрешено на всех участках, где имеются выделенные полосы», – рассказал начальник отдела мониторинга МКУ «УДИБ» Игорь Воевалко.

Напомним, что в Красноярске организованы выделенные полосы для движения общественного транспорта на 21 участке.

Полярная авиация

Начало развитию воздушного транспорта в Енисейской губернии (с 1934 года — Красноярском крае) положил Комитет Северного морского пути («Комсеверпуть»), созданный для обеспечения Карских морских экспортно-импортных экспедиций в Омске 20 апреля 1920 года при Сибирском ревкоме (с 1928 по 1931 год — в Новониколаевске (Новосибирске), с 1931 — в Москве).



Дорнье Валь Н-2 Молокова. 1936

Северный морской путь обеспечивал важный для России товарообмен с заграницей. Карские экспедиции по вывозу сибирского леса, зерна, промысловых грузов в Европу, Америку и Японию приносили валюту молодому Советскому государству.

В мае 1929 года акционерное общество «Комсеверпуть» заинтересовалось возможностью использования самолета для ледовой разведки, обеспечивающей поиск оптимальных путей продвижения караванов судов. Инициатором и идеологом этой затеи был военный летчик Борис Григорьевич Чухновский, уже выполнивший полеты на ледовую разведку в Карском море в гидрографических экспедициях на Новую Землю в 1924 и 1925 годах. Управление Военно-Воздушных Сил РККА выделило для этой цели гидросамолет «Дорнье Валь», который назвали «Комсеверпуть». Экипаж Б.Г. Чухновского в августе 1929 года начал ледовую разведку в Карском море. Три недели, летая надо льдами, гидроплан помогал ледоколу «Красин», проводившему суда группами к Обской губе и Ени-

сейскому заливу. После завершения ледовой разведки «Комсеверпуть» прилетел в Игарку, затем в Красноярск, где Чухновский посадил самолет на Абаканскую протоку Енисея. На острове Телячьем был построен деревянный временный склад-ангар для хранения самолета. Так первое пристанище самолета Чухновского (и исключительно удобная для взлета-посадки гидросамолетов Абаканская протока) предопределило создание в недалеком будущем на острове Телячьем основной гидроавиабазы полярной авиации.

Успешное выполнение задач ледовой разведки в навигацию 1929 года явилось причиной для приобретения обществом еще двух самолетов, а дальше, как было сказано в одном из отчетных докладов «Комсеверпути»: «...успех ледовой авиаразведки в 1930 году превзошел все ожидания. Ледоколы «Ленин» и «Малыгин», участвовавшие в операции, стояли без дела, и вся проводка судов осуществлялась по данным, полученным авиаразведкой».

1 марта 1931 г. в составе АО «Ком-

северпуть» была создана Служба связи, позже переименованная в Авиаслужбу. Эта дата и считается днем рождения полярной авиации. Ну а родоначальниками являются впоследствии ставшие заслуженными полярными авиаторами М.И. Шевелев, Б.Г. Чухновский и А.Д. Алексеев.

Как только самолеты начали работу на Енисее, сразу появились запросы различных организаций на перевозку пассажиров, пушнины, грузов, врачей и медикаментов, доставку отдельных ответственных работников и т.д. Это и стало фактически началом использования самолетов полярной авиации для перевозки людей и грузов, то есть теми функциями, которые позднее были возложены на Гражданский воздушный флот (ГВФ).

По распоряжению правления «Комсеверпути» в 1931 году был организован ряд сверхплановых регулярных рейсов между Красноярском и Игаркой, отдельные рейсы на Дудинку, Усть-Порт, Нижнюю Тунгуску, Гыдоямю. Несмотря на крайне ограниченное количество авиагорючего, все основные задания были выполнены полностью и сверхплановыми полетами было перевезено 172 пассажира, 2 442 кг груза и 66,9 кг почты.

Один из первых семи Героев Советского Союза (в 1934 году за спасение челюскинцев) Василий Сергеевич Молоков, начавший работу на Енисейской авиалинии в 1932 году, так пишет в своей книге «Родное небо»:

«...Сейчас даже трудно представить, в каких условиях мы летали. Кабины для экипажа были открытые, только впереди козырек из целлулоида. Шум мотора заглушал слова, так что переговариваться с бортмехаником, сидящим сзади, приходилось знаками или записками. Налетевшая метель залепляла козырек, приходилось смотреть сбоку через борт, и тут уж снег бил прямо в лицо...

А то, бывало, летишь в жесточайший мороз, градусов в 40-50. Резкий ветер пронизывает насквозь...

Однажды летел я из Красноярска в Туруханск, полет продолжался четыре часа, а мороз был сильнейший. Промерз я ужасно — казалось, все внутренности обледенели. Удивляюсь теперь, как довел маши-



Летчики Енисейской авиагруппы у У-2, справа В.И.Кузнецов



Подготовка причала для самолетов

ну до базы. Выбрался из кабины – рук, ног не разогну...»

В Красноярске находилось Управление воздушной линии Красноярск – Игарка (начальник В.Г. Линдеман и 8 сотрудников). Со слов начальника Красноярской авиабазы Виктора Алексеевича Прилуцкого, линия представляла из себя следующую картину: «...полеты производились до Игарки с эпизодическими залетами в Дудинку.

На промежуточных авиабазах Енисейск, Подкаменная Тунгуска, Верхне-Имбатское, Туруханск и на конечной в то время авиабазе – Игарка – работало по одному человеку, не было своих помещений, общежитий, складов, спусков и причалов. Тяжелое положение было с продовольствием и обмундированием. Дело доходило до того, что летчикам в зимних условиях Арктики после тяжелого полета приходилось проситься на ночлег в чужие дома. Безотрадную картину представляла из себя и красноярская авиабаза. Управление линии помещалось в каморке площадью в 6 кв. метров с перекосившимся и вросшим в землю окошком по ул. Карла Маркса, 78. Все авиационно-техническое и прочее имущество авиабазы было сложено в плохо оборудованном сарае в «Коровьем логу» за военным городком (12 км от города), а самолеты базировались на Посадный остров против города».

1934 год – год организации Красноярского края, стал и годом подъема для всей полярной авиации в стране и на Енисее в частности. Реорганизация «Комсеверпути» в

Главное управление Северного морского пути при СНК СССР привела к организации сети воздушных линий с технически оборудованными постоянными авиабазами по всему северному побережью.

На острове Телячьем (о.Молокова) на Енисее была построена гидро-авиабаза полярной авиации, в 1935 – 1938 гг. на правобережье Енисея напротив гидроавиабазы был построен Красноярский авиаремонтный завод полярной авиации, оставшийся единственным в стране до реорганизации в 1950-е годы. Почтово-пассажирская авиалиния Красноярск – Игарка – Дудинка стала регулярной.

Успешное развертывание в 1936 году строительства Норильского комбината в значительной мере зависело от своевременной заброски самолетами строительных грузов и оборудования, так как никакими иными транспортными средствами грузы забросить к сроку было невозможно.

В Красноярском крае к 1938 году была установлена авиасвязь со всеми удаленными уголками. Налажено регулярное воздушное сообщение между Красноярском и Дудинкой, Красноярском и Турой, Кежмой, Мотыгино, Диксоном, Енисейском, Богучанами, Байкитом, Канском, Абаканом. Кроме магистральных линий, появились внутренние воздушные линии: из Дудинки в Усть-Порт, Волочанку, Хатангу, Нордвик, Караул, Норильск, Гольчиху, из Туруханска в Туру, из Подкаменной Тунгуски в Большой Порог. Летчики Енисейской авиагруппы побывали в таких отдаленных местах, где раньше населе-

ние не имело даже представления о самолете. В частности, самолеты были в Красноселькупске, Толька, Ратта.

Енисейская авиалиния от Красноярска до Диксона до августа 1938 года находилась в ведении Управления полярной авиации ГУ СМШ. Это было необходимо в то время, когда трасса была плохо изучена и регулярная рейсовая работа была затруднена. К 1938 году южная часть трассы от Красноярска до Игарки была уже хорошо освоена и превратилась в обычный почтово-пассажирский воздушный путь.

Решением СНК СССР от 29 августа 1938 г. ГУ СМШ было предложено передать предприятия на хорошо освоенной территории Севера соответствующим местным организациям. Поэтому южная часть Енисейской авиалинии от Красноярска до Игарки с ответвлениями на Кежму, Байкит и Туру была передана в ведение Главного управления ГВФ. Почтово-пассажирские рейсовые самолеты ГВФ с 1938 года должны были летать до Игарки. В Дудинку, на Диксон, Нордвик, залив Кожевникова и другие пункты Дальнего Севера продолжали летать из Игарки самолеты полярной авиации. Енисейская авиагруппа УПА ГУ СМШ передала в ГВФ все самолеты, кроме экспедиционных, приспособленных к полярным условиям машин. Основные операции по передаче всего самолетного хозяйства, сооружений, а также летно-подъемного состава в ведение ГУ ГВФ с октября 1938 года были закончены. В Красноярске начала работать Енисейская авиагруппа ГВФ.

Вячеслав ФИЛИППОВ



Вешкина Диана, 12 лет



Михайлов Влад, 11 лет



Нехина Диана, 6 лет



Колесниченко Роман, 4 года



Осечкин Артемий, 10 лет



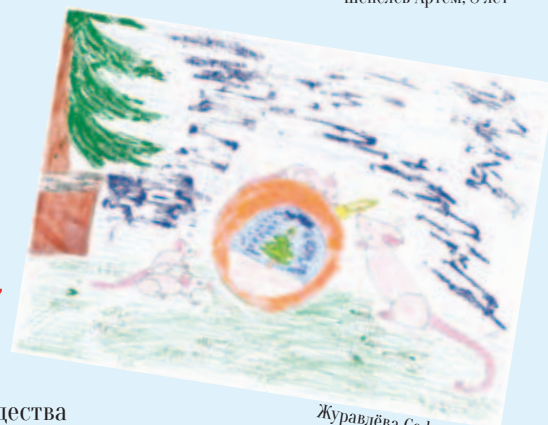
Шепелев Артём, 8 лет



Иваненко Елизавета, 8 лет

Навстречу праздникам

Накануне Нового года и Рождества в Управлении автомобильных дорог по Красноярскому краю прошел конкурс рисунков среди детей работников организации. Вот как выглядят эти праздники глазами ребят.



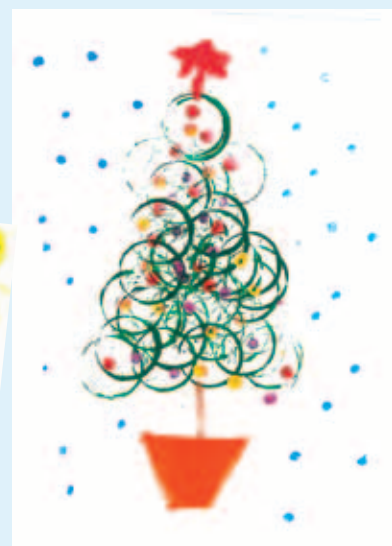
Журавлёва Софья, 9 лет



Сафронова Ксюша, 5 лет



Сорокина Марша, 4 года



Луначёва Мария, 7 лет