

ОКТАБРЬ 2013

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ

20 октября –
День работников
дорожного
хозяйства

27 октября –
День работника
автомобильного
и городского
пассажирского
транспорта

Вячеслав Цышук:

**«Состояние дорог
зависит от экономики»**

Анатолий МИХАЙЛОВ

**Почему буксует
государственная машина?**

СОДЕРЖАНИЕ

Елена Аврамова Вячеслав Цышук: «Состояние дорог зависит от состояния экономики»	6	Василий Гатилов Спасибо за работу!	28
Антон Мещерский Экзамен с намеком	10	Елена Панфилова На трассах Севера в мороз и снегопад	30
20 лет КрУДору	11	Анатолий Михайлов Мечта над Енисеем	32
Сергей Лыткин Наиль Минахметов: «Работой надо болеть»	12	Анатолий Касаткин Мосты нашей судьбы	34
Григорий Константинов Накануне зимы	14	Анатолий Уральский Почему буксует государственная машина?	36
Сергей Григорьев Профессионалы	15	Факультету транспорта ПИ СФУ – 50 лет	38
Владимир Иванов С мечтой по жизни	16	Александр Ефанов Секреты долголетия Алексея Грушевского	40
Федор Сухов Ни о чем не жалею	17	Андрей Гладков На благо города и района	42
Михаил Викторов Вместе мы сможем многое	18	Анатолий Ярославский «Волга» – любовь моя	45
Сергей Арефьев Александр Стариков: «С профессией мне повезло»	19	Эдуард Снежин Главный закон – взаимопомощь	46
Сергей Володин Мечтал мальчишка о небе	20	Елена Карабаева Я карандаш с бумагой взял, профессию нарисовал	49
Анна Ильина Случайное неслучайно	21	Андрей Владимиров Доброго пути!	50
Иван Фролов Пчелка Идринского участка	22	Юрий Суетов Опыт – дело наживное	52
Константин Сергеев Столько лет вместе	23	Анатолий Касаткин Кузнец своей удачи	54
Антон Тополев В ногу со временем	24	Андрей Афанасьев Автопром в квартире	56
Михаил Залесный Ставка – на технологии	26	Мария Климова Красивое решение для уникального груза	58



В номере использованы фотографии Андрея АФАНАСЬЕВА, Юрия СУЕТОВА, Анатолия КАСАТКИНА, Елены ПАНФИЛОВОЙ.

ТК

Издается при содействии министерства транспорта Красноярского края

Учредитель и издатель
ООО «Автомобильно-транспортная газета»

Главный редактор
Э.З. АЛБОРОВ

Ответственный секретарь
Елена АВРАМОВА

Директор по развитию
Сергей ЛЫТКИН

Специальный корреспондент
Анатолий КАСАТКИН

Адрес редакции и издателя:
660049,
г. Красноярск,
пр. Мира, 30,
корп. 1, офис 510,
а/я 25533.
Тел./факс
(391) 227-27-27,
227-94-27,
e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан в ООО «Издательская группа «Всем, всем, всем!»», 660062, ул. Высотная, 2 Объем 60А4.
Тираж – 2300 экз.
Время подписания в печать 22.10.2013 в 16.00.
Цена свободная

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

R Рекламный материал

Использование материалов журнала без письменного разрешения редакционного совета запрещено.





УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

От всей души поздравляю вас с профессиональными праздниками – Днем работников дорожного хозяйства и Днем работника автомобильного транспорта!

Ваши профессии напрямую зависят друг от друга. Автомобиль, водитель, дорога – единая цепочка, в которой все составляющие тесно взаимодействуют между собой.

Значение транспортного сообщения для Красноярского края с его обширными территориями трудно переоценить. Иногда серая лента проселочной дороги и районный автобусный маршрут – единственная связь жителей с «большой землей». Новую дорогу и открытия автобусного сообщения по ней всегда ждут с нетерпением.

В эти праздничные дни теплые слова благодарности заслужил каждый, начиная от простого труженика и заканчивая руководителем.

Особую благодарность хочется выразить ветеранам. Огромное вам спасибо за то, что вы делали и делаете, ведь от вас молодежь перенимает опыт работы.

Дорогие коллеги! Еще раз поздравляю вас с праздником! Желаю, чтобы оправдались все ваши ожидания, а мечты стали действительностью. Пусть терпение и выдержка никогда не покидают вас, а в ваших домах всегда будут любовь, счастье, мир и благополучие.

*Сергей ЕРЕМИН,
министр транспорта
Красноярского края*

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

Примите искренние поздравления с вашими профессиональными праздниками!

Дороги всегда были и остаются одним из главных инструментов в решении экономических и социальных задач нашего региона.

Динамичный стиль жизни ставит перед дорожниками новые задачи. Главные среди них – повышение качества строительства, использование новейших технологий и материалов, переход на более высокий уровень содержания дорог, повышение безопасности дорожного движения.

Напрямую с дорожным хозяйством связано развитие автомобильного транспорта. Будут современные, безопасные дороги, будет развиваться и автотранспортный комплекс края. Трудно себе представить современную жизнь без автомобилей, автобусов, грузовой техники. Благодаря вашему труду повседневно, в любых погодных условиях обеспечиваются бесперебойные перевозки грузов и пассажиров в города и населенные пункты Красноярья.

И дорожники, и транспортники прилагают немало усилий, чтобы передвижение по транспортным артериям, окружающим наше жизненное пространство, было максимально комфортным и удобным, ведь современный человек привык к благам цивилизации, и хорошие дороги, комфортный транспорт – одни из первых пунктов в списке его ожиданий.

Коллеги, ваша работа – это тяжелый ежедневный труд и большая ответственность за жизнь и здоровье людей.

Вместе мы – дружный и работоспособный коллектив, современный и технологичный, открытый для новых идей и инноваций, работающий на опережение.

Желаю всем отличного праздника, безаварийного движения по дорогам края, хорошего настроения, оптимизма, крепкого здоровья, благополучия и приятного общения.

*Вячеслав ЦЫШУК,
руководитель КГКУ «КруДор»*



ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ, УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

От всей души поздравляю вас с замечательными профессиональными праздниками! Добротные дороги связывают людей, способствуют укреплению деловых и культурных связей, улучшению качества жизни. Благодаря вашему каждодневному напряженному труду, профессионализму и высокой ответственности направления превращаются в дороги, а дороги становятся комфортабельными и безопасными скоростными трассами.

Профессия водителя на первый взгляд обыденная, но мы понимаем, что без этой составляющей наша жизнь практически невозможна. В День автомобилиста мы сердечно благодарим работников автотранспортной отрасли за заслуги, безаварийную, зачастую авральную работу.

Примите искренние пожелания крепкого здоровья, хороших дорог, успехов и достижений в работе, уверенности и оптимизма в жизненных ситуациях, благополучия и счастья в семье.

*Алексей ДАВЫДОВ,
директор ГП КК «Красноярскавтотранс»*



УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ И АВТОМОБИЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА!

Поздравляю всех с нашими общими профессиональными праздниками.

Дороги – основа основ. Невозможно представить жизнь в нашем огромном крае без качественных дорог. Новые технологии, оборудование и материалы, которые активно используют дорожники, позволяют не только улучшить качество асфальтобетонного покрытия, но и продлить срок его службы, тем самым улучшая благосостояние каждого человека.

Особая благодарность работникам автотранспортной отрасли за их ежедневный самоотверженный труд, умение находить оптимальные решения в сложной дорожной обстановке.

Успехов вам в трудовой деятельности, направленной на дальнейшее развитие и совершенствование работы дорожно-транспортного комплекса края, крепкого сибирского здоровья, большого счастья и семейного благополучия.

*Виктор МЕДВЕДЕВ,
председатель Красноярской
территориальной (краевой) организации
Общероссийского профсоюза работников
автотранспорта и дорожного хозяйства*



УВАЖАЕМЫЕ ДОРОЖНИКИ И РАБОТНИКИ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ!

От всего сердца поздравляю автомобилистов и работников дорожного хозяйства с профессиональными праздниками. Без преданности профессии этих людей и их чувства ответственности за дело невозможно повседневная жизнь. В этот праздничный день хочется выразить признательность за ваш нелегкий труд, нужный людям, и пожелать крепкого здоровья, неисчерпаемой энергии, весомых достижений в профессиональной деятельности.

В решении задач, стоящих перед отраслью, неоценим опыт ветеранов автомобильного и пассажирского транспорта, отдавших любимой профессии лучшие годы жизни. Ваш труд всегда будет в почете! Счастья вам, долголетия, крепкого здоровья и хорошего настроения.

С праздником!

*Петр ОВСЯННИКОВ,
заместитель генерального директора
по пассажирской работе ОАО «КрасПриГород»*

ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ!

Примите искренние поздравления с Днем дорожника и Днем автомобилиста!

ОАО «ПассажирРечТранс» на протяжении нескольких лет тесно сотрудничает с вами и принимает участие в обслуживании паромных переправ в Казачинском, Енисейском, Большемуртинском, Балахтинском, Кежемском районах, что позволяет улучшать качество работы дорожного хозяйства и автомобильного транспорта.

Транспорт играет для каждого из нас очень важную роль. Благодаря ему и автомобилистам мы имеем возможность преодолевать огромные расстояния и добираться в самые недоступные уголки мира. Дороги ведут нас в будущее, соединяют с родными и близкими людьми, объединяют народы и страны.

Желаю всем здоровья, семейного счастья, интересной жизни и новых достижений в работе.

*Леонид ФЕДОРОВ,
генеральный директор
ОАО «ПассажирРечТранс»*



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Примите поздравления с профессиональными праздниками!

Жизнь современного города невозможно представить без развитой системы автомобильных путей. От вашего профессионализма зависит качество и скорость сообщения как внутри города, так и за его пределами. И такая ответственная работа требует самоотдачи, больших душевных и физических сил и любви к своему делу.

Автотранспортная и дорожная отрасли стали важнейшей частью региональной экономики. На автотранспорт возложен основной объем пассажирских перевозок, автомобилями перевозится значительная доля грузов. Поэтому от слаженной и безаварийной работы водителей, диспетчеров, инженеров, ремонтных работников зависит функционирование всех сфер жизнедеятельности человека.

На дороге главные партнеры – автомобиль и человек. Созданный для комфорта перемещения автомобиль делает нас свободными и мобильными. Вся наша жизнь – это дорога в будущее. И главное в пути – это впечатления, радость общения, взаимовыручка и новые горизонты.

От всей души желаю чистого неба, здоровья, исполнения самых смелых надежд и планов.

*Сергей МУРЗИН,
генеральный директор
ГП КК «КрасАвиа»*



Вячеслав Цышук: ЗАВИСИТ ОТ

Профессиональный праздник – время, когда традиционно принято подводить итоги заканчивающегося дорожного ремонтно-строительного сезона. Наш разговор с руководителем КГКУ «КрУДор» Вячеславом Цышуком не только о том, над чем конкретно работали строители летом и осенью 2013 года, но и какие проблемы стоят перед отраслью и какие принципы положены в основу их решения.

Де-юре не де-факто

– Вячеслав Владимирович, в этом году, говорят, какие-то невероятные показатели по ремонту.

– Суммарная протяженность отремонтированных дорог порядка 300 километров, или примерно в два раза больше, чем в прошлом году. Не скажу, что это достижение является результатом какой-то сверхдеятельности дорожников, скорее, это результат наших изменившихся подходов к работе, изменившейся концепции. Постоянно возрастающий уровень нагрузки на автодороги приводит к тому, что они существенно изнашиваются. В последние годы, когда на территории края значительно возросла активность в освоении инвестиционных объектов сельского хозяйства, лесопереработки, энергетики и добычи полезных ископаемых, процесс накопления деформаций автомобильных дорог существенно ускорился.

Понятно, рост экономики – явление позитивное. Всем приятно, когда край получает еще один стимул для развития, однако сказать, что дорожники довольно легко переживают бурный рост инвестиционной активности, нельзя. И связано это с тем, что к местам строительства новых объектов необходимо доставлять самые, пожалуй, тяжелые грузы – строительные материалы. Понятно, что для доставки стройматериалов сейчас никто не использует малотоннажные машины, что были в 80–90-х годах прошлого века, когда и создавалась основная сеть автодорог. Де-факто все ориентируется на такие транспортные средства, общая масса которых

значительно превышает разрешенные де-юре 40 тонн.

И эта огромная масса ремонта, который мы выполнили, в первую очередь связана с тем, что мы вынуждены отказаться от достаточного большого количества капиталоемких мероприятий, которые бы позволили существенно увеличить несущую способность дорог, а вместо этого сконцентрировать внимание на приведении их в эксплуатационно пригодное состояние. И, соответственно, увеличить протяженность отремонтированных дорог.

– Финансирования хватает?

– Общий объем ресурса приблизительно тот же самый, что и в прошлом году. Если говорить о краевой сети автодорог, а суммарная ее протяженность около 14 тысяч километров, ее финансирование составляет примерно 4 миллиарда рублей. Причем общий объем дорожного фонда превышает указанную сумму примерно в три раза. Все остальные средства направляются на преобразование улично-дорожной сети муниципальных образований и реализацию крупных инвестиционных проектов, главным из которых является новый мост через Енисей.

Что же касается финансовой дисциплины, то она в крае очень высокая. В первую очередь речь идет о соблюдении проектных сроков. То есть отставаний, связанных с тем, что попросту нет денег, нет.

О парадигме – концептуально

– Вы вскользь обронили: «У нас новая концепция». Но концепция – это так важно. Нельзя ли подробнее?

– В конце 1990-х – начале 2000-х годов у КрУДора в силу обстоятельств было чуть больше возможностей для реализации крупных дорожных проектов. В это время в первой ипостаси существовали дорожные фонды, финансирование которых было, во-первых, небюджетным, а во-вторых, оно осуществлялось на несколько иных принципах. Не акцизы на бензин, как сейчас, а с налога на прибыль. Именно тогда мы активно реализовывали проекты капитального ремонта: он, если говорить о долгосрочной перспективе, более продуктивен, потому что не только приводит в порядок покрытие автомобильной дороги, позволяя осуществлять по ней безопасное движение, но и начинает соотносить то, что по этой дороге едет, с тем, что эта дорога может вынести.

В общем, когда было больше ресурсов, дорожники больше занимались капиталоемкими мероприятиями, реконструкцией, которая могла кардинально изменить не только продольный профиль дороги, но и в пространстве ее положение, радиус кривизны, ровность... При капремонте мы, не меняя положения дороги в плане, имеем возможность существенно повысить ее несущую способность, добавив ей конструктивных слоев. Ремонт же, являющийся основной парадигмой сегодняшнего дня, существенно не влияет на несущую способность, но позволяет решить главную текущую задачу – обеспечить безопасное движение по сети автодорог.

Конечно, в долгосрочной и даже среднесрочной перспекти-

«Состояние дорог состояния экономики»

ве капремонты и реконструкции являются более предпочтительными, чем мероприятия реинновационного свойства, имеющие главной целью простое восстановление статус-кво, существовавшее до этого. Но здесь надо учитывать очень важный момент: состояние дорожной сети определяется не столько возможностями дорожных организаций или какими-то новыми или вовсе инновационными приемами, сколько, по большому счету, состоянием всей экономики. Допустим, экономика получает очередной стимул и начинает расти, этот рост вынужденно приводит к тому, что растет потребление горюче-смазочных материалов, что, в свою очередь, является основанием для роста отчислений в дорожный фонд.

Естественно, все прекрасно понимают, что потребление на пустом месте не возникает: вряд ли стоит ожидать, что люди начнут бездумно гонять по дорогам транспорт. Мы, дорожники, держим руку на пульсе ситуации и, как только возможности экономики позволят нам заниматься капиталоемкими проектами, немедленно к ним приступим. Парадигма, которая реализуется, не отражает наших представлений о том, как должна развиваться дорожная отрасль в долгосрочной перспективе.

Опасный маятник

– И что, капремонт в этом году вообще не проводился?

– На самом деле, я не говорил, что положение дел столь безысходное. Капиталоемкие мероприятия, которые ведут к существенному изменению дорожной сети, проводятся, и проводятся в ощутимых объемах. У нас имеются необходимые ресурсы, заложенные в экономике края, для изменения дорог, которые грубо не соответствуют потребностям пользователей. Например, ведутся работы на одном из самых сложных участков дорожной сети края – автодороге Красноярск – Железнодорожск.

Железнодорожск – город с наукоемким производством, это часть нашей отечественной экономики, которой можно гордиться. Любое наукоемкое производство требует больших затрат, и реконструкция трассы, которую мы осуществляем, направлена на удовлетворение не одних только социальных нужд. Хотя, конечно, там рядом город-спутник Сосновоборск – маятниковая миграция из него носит колоссальный характер. Утром тысячи людей едут на работу в Красноярск, а вечером возвращаются домой. Интенсивность движения на этой дороге зашкаливает. Уже сейчас мы фиксируем уровень 20 тысяч автомобилей в сутки с постоянной тенденцией к росту.

В этом году мы сделали 4 километра, вплоть до входа в поселок Терентьево. Любой, кто пользуется этой трассой, все улучшения, конечно, видит. Дорога имеет более удобную конфигурацию, исключая лобовые столкновения, которые были своеобразной визитной карточкой этой дороги.

Также каждый год мы строим и реконструируем сельские дороги. В этом году появятся две сельские автодороги Тарханка – Солгон в Ужурском районе и Николаевка – Залесный в Канском, в общей сложности 10 километров. Это не так и мало, особенно если учесть, что одна из этих двух дорог – не просто подъезд к селу Солгон, где имеется крупное сельскохозяйственное производство, а в перспективе новый транспортный коридор, который свяжет Красноярск с западной группой районов. По завершении этого строительства можно будет наконец-то, минув значительную часть трассы Ачинск – Ужур – Троицкое и часть федеральной М-53 «Байкал», напрямую попасть из Ужура в Козульку.

Нюансы есть всегда

– КрУДор как заказчик доволен качеством работ, выполняе-

мых подрядчиками, или есть нюансы?

– Нюансы всегда есть. А заказчика, который всегда доволен подрядчиком, надо увольнять. Будем говорить откровенно: дороги не являются самой сильной частью экономики России. И ситуации, когда появляются вопросы с отступлением от стандартов, бывают постоянно. Наша задача – ни в коем случае, ни при каких обстоятельствах не закрывать на это глаза.

– Какие у вас основные претензии к качеству?

– Не знаю, скажет ли это что-то обычным пользователям. Например, коэффициент водонасыщения асфальтобетонной смеси не соответствует требованиям ГОСТа 9128-2009. Если перевести на простой язык, это значит, что количество пустот в асфальте несколько превышает требования, предъявляемые нормативными документами. Или, например, коэффициент уплотнения составляет 0,97, а в соответствии с требованиями СНиП 3-06-03-85 он должен быть не меньше 0,99. Это значит, что плотность асфальтобетона снижена на 2 процента от того, что должно быть. И дело не только в том, что пользователь не поймет, о чем речь, чаще всего в текущем году эти дефекты никаких пагубных последствий иметь не будут.

Но мы же прекрасно понимаем, что ремонт должен быть хоть сколько-то долгосрочным, а ресурс, заложенный в него, должен быть максимально велик. И тогда даже двухпроцентное снижение плотности асфальтобетона или повышение его пористости при постоянном воздействии воды, ее замерзании-оттаивании может привести к тому, что через год-другой покрытие начнет шелушиться и деградировать. И вместо положенных пяти лет мы через два-три года начнем задумываться: а не пора ли здесь опять что-то сделать? —▶

Стройки будущего планируют сегодня

– Вячеслав Владимирович, не в таком уж и далеком прошлом у нас в крае не то что строилось больше дорог – открывались целые новые направления. Например, дорога на Богучаны. А каковы перспективы в области дорожного строительства – с учетом нынешней специфики наполнения дорожного фонда?

– Хочу напомнить, что дорога, про которую вы сказали, появилась не сама по себе, а планировалась заранее как часть большого инвестиционного проекта под названием «Развитие Нижнего Приангарья». Тремя ядрами этого проекта являются Богучанская ГЭС, алюминиевый завод в районе поселка Карабула – его строительство, кстати, ведется сумасшедшими темпами. Буквально два года назад я участвовал в торжественной закладке первого камня, а сегодня там начинают формировать жилищный фонд для персонала, который будет работать на заводе. И третье ядро – площадка по глубокой переработке древесины, располагающаяся практически рядом с недавно сданным мостом через Ангару. Надо понимать, что любое начинание такого масштаба, как открытие нового направления или возведение моста, существует не само по себе, а является частью того или иного инвестиционного проекта.

Подобный проект в крае существует, но только гораздо более масштабный, – Ангаро-Енисейский кластер. Размах его, конечно, поражает. Самый северный объект этого кластера находится на севере Мотыгинского района, а южный – в Саянском. В рамках реализации этого проекта планируется развитие ряда очень крупных добывающих производств. Краевая власть понимает, что без создания соответствующей дорожной инфраструктуры эти проекты так и рискуют остаться на бумаге.

Уже запроектированы или находятся в стадии проектирования несколько дорог в Мотыгинском районе. Прошел все виды экспертиз еще один уникальный мост через Енисей – в районе поселка Высокогорского, к возведению которого можно приступать в тот же момент, как только появится финансирование. Этот мост по-

зволит открыть круглогодичное движение на северное левобережье Енисея – «золотую» кладовую не только нашего края, но и всей России.

В ближайшей перспективе строительство трассы Высокогорский – Епишино, которая соединит будущий мост с дорогой до Северо-Енисейского. В рамках Ангаро-Енисейского кластера реконструкция этого тракта также запланирована, но уже не на ближайшую, а, скорее, на среднесрочную перспективу. Это будет дорога переходного типа, потому что виды транспорта, которые преимущественно используют ее, быстро превратят в кашу любой асфальт.

Сейчас на этой дороге некоторые участки настолько разбиты, что скорость движения по ним не превышает 5-6 километров в час. Понятно, что от такого положения дел страдают, в первую очередь, золоторудные предприятия, но вкладываться в приведение трассы в порядок никто из них не спешит. Мы предпринимаем попытки сотрудничества, хотя безграничной любовью взаимоотношения производителей и дорожников назвать нельзя. Например, некоторые из машин «Полюса», возвращаясь из многочисленных и долгих поездок на Север, иногда, чтобы не ехать порожними, везут нам скальный грунт – отсыпать участки, которые сами же разбили и по которым проехать не могут. В общей сложности «Полюсом» с августа было вывезено примерно 5 тысяч тонн скальной массы для срочной ликвидации наиболее аварийных участков. А этого объема достаточно для отсыпки всего лишь одного километра.

Сказать, что мы ничего не делаем на Северо-Енисейском тракте, тоже нельзя. Каждый год после ремонта вводится порядка 10 километров, но для дороги, длина которой 294 километра, с таким специфическим движением, этого явно недостаточно. Надеюсь, что в рамках развития Ангаро-Енисейского кластера и здесь произойдут позитивные изменения.

«Шерстяной» асфальт и кое-что еще

– Давайте вернемся в день сегодняшней. В связи с новыми принципами наполнения дорожного фонда средств у предприятий хватает?

– Знаменитое маркетинговое изречение, которым открывается любой учебник по маркетингу: ресурс всегда ограничен, потребности всегда безграничны. В любой стране, даже той, что является для нас образцом состояния дорожной сети, например в Германии, всегда возникает некое противоречие между объемом ресурса, который может быть потрачен, и объемом желаний, которые с этим видом деятельности связаны.

Тем более что дорожные предприятия имеют различную форму собственности. Есть частные, их преимущественная сфера деятельности – строительство, капремонт, реконструкция. Эта тенденция, которая уже закрепились, начала формироваться в 90-е годы прошлого века. Строительством, ремонтом, реконструкцией мостов в течение примерно полутора десятка лет занимаются частные предприятия, как и проектированием мостов и дорог. Городские объекты, конечно, находятся вне сферы моих полномочий как руководителя КРУДора, но и на них в течение огромного количества лет тоже все виды деятельности осуществляются только частными.

Очень жаль, что организации частной формы собственности не хотят выходить на какие-то дальние объекты, например, никто не хочет содержать дороги в Тухтетском районе. Функция содержания, не столько денежная, сколько социальная, возложена на предприятия государственной формы собственности, чья зоной ответственности де-факто остались эксплуатационные работы. При этом госпредприятия являются совершенно рыночными субъектами деятельности. Они наравне с остальными «воюют» на аукционах, идя на снижение цены в случаях, где есть такая возможность.

Я считаю, что госпредприятия нужны ровно в том объеме, в котором они гарантируют выполнение государственных обязательств по содержанию дорог. Сейчас этот баланс по количеству госпредприятий найден и в течение нескольких лет достаточно стабильный. Результатом установления этого баланса стало некоторое сокращение на них численности работающих, но оно не всегда связано с тем, что частные предприятия

«побивают» государственные на аукционах. Иногда это результат оптимизации деятельности...

– ...которая наверняка включает в себя применение новых технологий.

– Их мы стараемся широко использовать. Наука и мировая практика в последние годы продвинулись далеко. Главным способом выполнения работ по устройству покрытия на автомобильных дорогах I, II, III технической категории является устройство уже не асфальтов, а щебенично-мастичных асфальтобетонов. Это способ, который позволяет недостатком мощности поверхностного слоя компенсировать совершенно выдающимися характеристиками с точки зрения его износа, склонности к деформации и так далее. Если раньше мы вынуждены были укладывать, допустим, 7 сантиметров обычного асфальтобетона, то теперь 4,5 сантиметра композиции, состоящей из щебенично-мастичной смеси, битума, минерального порошка, целлюлозы и щебня. Этот слой, будучи чуть более дорогим за счет введения в него дорогостоящих присадок и целлюлозы, более надежный и долговременный.

Там, где нет возможности делать щебенично-мастичные асфальтобетоны (для этого требуется отдельное производство), мы используем другие композиции. Например, как я называю, «шерстяной» асфальт – это полимер-асфальтобетон на основе полимерной фибры. То есть в асфальтобетон добавляют мелко нарезанную, тонкую, достаточно дисперсную, но невероятно надежную полимерную фибру, которая чем-то похожа на шерсть. Этот материал мы впервые увидели в 2007 году на выставке в Ат-

лантае, США, и подумали: наш вариант! Смешиваясь с асфальтобетоном, фибра фактически создает ему очень прочную арматуру. Эта смесь пока носит в большей части экспериментальный характер – мы даже Европу в этом отношении опережаем.

«Шерсти» для добавки надо не так уж много, особых изменений в производстве она тоже не требует, при этом, когда мы ее привезли сюда, то были приятно удивлены результатами испытаний. И вот уже в течение двух лет с ней проводятся эксперименты на автодороге Красноярск – Енисейск в сторону Большой Мурты, за что отдельное спасибо Большемуртинскому ДРСУ.

Из Атланты мы буквально на себе привезли несколько мешков этой «шерсти» и обратились к нашим производителям: да неужели в России не можем такое выпустить? Тут же нашелся завод в Татарстане, который и начал ее производить. В этом году мы сделали совместный с ними проект: одну полосу уложили с американской добавкой, другую с казанской. Через некоторое время посмотрим, как каждая будет вести себя в наших условиях. Казанская нас устраивает и в плане логистики, и по стоимости – она значительно дешевле, теперь главное, чтобы в деле себя хорошо показала.

Снижая прочность, надо повышать прочность. Для этого мы начали использовать очень приятный для нас материал – шламы Ачинского глиноземного комбината. Это отходы основного производства АКК, их отдают практически бесплатно – стоимость фактически складывается из стоимости транспортировки. Со шламами мы работаем давно, с 1998 года. Силами нашего управления разработа-

но огромное количество рецептур, которые позволяют устраивать из них нижние слои основания.

Это далеко не все технологии, которые мы пробуем внедрить в производство или уже внедрили.

Мост по графику

– Каждый ребенок в Красноярске знает, что самая большая стройка – это новый мост. Как с ним обстоят дела?

– С мостом все нормально. 19 октября – 500 дней со дня начала стройки, точнее, со дня подписания контракта. Последние года два-три, может, чуть больше, мы в своей работе пытаемся быть максимально открытыми для населения и все, что только можно, показываем. И в первую очередь в Интернете. На мосту, например, недавно установлена уже третья по счету видеочасть, ведущая онлайн-трансляцию со строительства. Панорамная. Благодаря ей будущая мощь этого сооружения начинает просматриваться. Уже видно, как с того берега, со Свердловской, мы пошли в воду. У нас уже есть часть пролетного строения, которая нависает над водой. Уже видно все опоры, которые стоят в воде... Вот они, стоят.

Все обязательства по финансированию объекта выполняются. Есть, конечно, сложности – они связаны с переселением жителей, но этим процедурам в соответствии с законом также дан ход, и уже много участков находится в распоряжении строителей. Они, конечно, жалуются, что им надо больше, чтобы наращивать фронт работ, но пока все идет хорошо и в полном соответствии с графиком.

Елена АВРАМОВА



Экзамен с намеком

Это становится традицией – в начале учебного года Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю и краевое управление ГИБДД проводят совместные образовательные и воспитательные акции в целях повышения знаний правил дорожного движения среди школьников и взрослых.



Победитель Антон Миткевич (на снимке слева) получает приз

– Сегодня все началось с урока для детей Элитовской средней школы, – рассказывает заместитель руководителя управления Андрей Журавлев, – учеников девятого класса, а на прошлой неделе мы проводили такие же занятия для семиклассников. Сотрудники ГАИ объясняли им основы правил дорожного движения. Рассказывали о дорожных знаках, где и для чего они устанавливаются, какая на них информация отражается. Дети ведь являются пешеходами, а пройдет немного времени, станут водителями.

Этот разговор состоялся уже после того, как мы побывали на уроке и вместе с детьми приехали на площадку возле одной из автозаправок на дороге Красноярск – Элита. Переодевшись в форменные желтые куртки, ребята вместе с инспекторами ГАИ вышли на трассу, чтобы проверить знания ПДД у водителей. Надо сказать, что взрослые относились к юным проверяющим с полной серьезностью, хотя некоторые во-

просы ставили их в тупик. И это говорило скорее не о том, что они слышали «детские вопросы», а о том, что кое-кому не мешало бы освежить в памяти правила ПДД.

– Это действительно так, – прокомментировал ситуацию начальник пресс-службы ГАИ Красноярского края Алексей Корешников. – Мы организовали своеобразный конкурс на знание правил. Установили в машине КрУДора два компьютера с программой, используемой при сдаче экзаменов на получение водительских удостоверений, и предложили желающим пройти испытания. На прошлой неделе были поражены тем, что никто из участников акции не справился с заданием. «Чемпионом» стал мужчина, ответивший лишь на шесть вопросов из двадцати.

– Естественно, это в первую очередь направлено на то, чтобы очередной раз обозначить проблему, что на

дорогах у нас небезопасно, – говорит Андрей Журавлев. – Культура поведения как водителей, так и пешеходов оставляет желать лучшего. А второе – дать возможность людям проверить себя. В разных ситуациях на дороге это может пригодиться, и они примут правильное решение, что позволит им избежать неприятностей. Вот такая цель. Ну и еще немаловажно, что каждый участник акции получает приз.

– Кто сдаст экзамен без ошибок, получит в награду видеорегистратор, – говорит Алексей Корешников. – Ну и те, кто не пройдет испытания, получают утешительные призы с намеком, например знак аварийной остановки.

Тем временем у «ГАЗели» выстроилась очередь из желающих попытать счастья. Улыбалось оно не всем. Победитель был всего один. Им оказался Антон Миткевич, не сделавший ни одной ошибки.

– Молодец! – вручая победителю новенький видеорегистратор, похвалили его организаторы акции. А я спросил, давно ли он повторял правила и как часто это делает.

– У меня жена готовится сдавать экзамены в ГАИ, так мы с ней каждый день упражняемся, вот это и помогло, – ответил он, довольный подарком. – Сам бы я такой роскошный видеорегистратор купить не решился. – И, ловя на себе завистливые взгляды, направился в сторону своего автомобиля.

А «неудачники» то и дело подходили к организаторам акции, спрашивая, будут ли еще такие проверки знаний ПДД, уж тогда-то они обязательно подготовятся. И слышали в ответ: «Обязательно будут».

Антон МЕЩЕРСКИЙ



20 лет КрУДору

В 1993 году в крае был создан государственный Дорожный фонд, реорганизованный впоследствии в краевое управление автодорог. В дни, когда вся страна отмечает День дорожника, КрУДор чувствует тех, кто прошел с ним вместе все эти 20 лет нелегких лет (а таких в составе коллектива 22 человека).



Сергей ГОНЧАРОВ,
начальник отдела ремонта и содержания искусственных сооружений:

– Если быть точным, то в КрУДоре я не с самого первого дня его основания. Пришел чуть позже, в августе 1993 года. В то время я жил в Канске, работал в ДСУ-4, откуда и устроился на работу в Канский межрайонный отдел дорожного фонда.

В 2007 году мне предложили должность начальника отдела ремонта и содержания искусственных сооружений, и я переехал в Красноярск. С одной стороны, специфика работы в МРО и в отделе мостов разная, но отрасль-то одна, и задачи мы, по сути, решаем одни и те же. Тем более что с «нормальным» мостом я впервые встретился именно в МРО в 1995 году – когда началось строительство моста через Бирюсу. Я строительство это курировал, и все пять лет, пока в 2000-м его не сдали в строй, постоянно туда ездил. В любую погоду и в любое время года, по выходным и будням, в ночь-полночь. Этот мост даже от Канска находится далеко, примерно в 150 километрах, а дороги до него хорошей не было долго. Ее ремонт и строительство шло участками, параллельно с мостом.

И вот уже седьмой год в отделе ремонта и содержания искусственных сооружений. За это время мы многое сделали на дорогах края. Например, за последние пять лет отремонтировали 12 мостов на автодороге Красноярск – Енисейск. Запомнился мне и капитальный ремонт моста через реку Чулым в Балахтинском районе. Его длина – 197 метров. Мы поменяли пролеты, привели в соответствие с нормативами опоры и габарит моста, и в 2008 году ввели его в строй. Красивый мост получился. Стоит, радует людей.

Понятно, что за прошедшие 20 лет жизнь сильно изменилась – и наше управление от жизни не отставало, менялось вместе с ней. А вот суть нашей работы осталась прежней: дороги и мосты должны быть безопасными и служить людям.

Александр ГАЕВ,
оперативный дежурный отдела оперативной информации:

– В 1993 году я был ведущим инженером в ПРСО «Красноярскавтодор». Когда началась реорганизация, вместо ПРСО появились две структуры – наше управление (тогда Дорожный фонд) и ГУПП «Красноярскавтодор». Волею судьбы я оказался в штате управления – в той же должности ведущего инженера, и не жалею об этом. Работал в Красноярском МРО, в отделе ремонта автомобильных дорог, курировал многие районы нашего края, где велись строительные и ремонтные работы. Много ездил, контролировал на местах выполнение и осуществлял приемку работ, выполняемых дорожными организациями.

На мой взгляд, за эти 20 лет произошло много изменений. В дорожной отрасли с каждым годом увеличивалось число качественно выполненных работ по строительству и ремонту автомобильных дорог, увеличилась и протяженность автомобильных дорог в крае. Я думаю, в этом есть и мой вклад.

В эти праздничные дни, когда мы празднуем День дорожника и отмечаем юбилей КГКУ «КрУДор», хочу пожелать от всей души коллегам кавказского долголетия, успехов в работе, благополучия и здоровья в их семьях, чтобы чаще сбывались пожелания и мечты. И самое главное – чтобы они чаще улыбались. Если человек улыбается, значит он счастлив.

Зинаида ТУГОВИКОВА,
главный специалист
отдела
информационных
технологий:



– Хорошо помню время, когда я только пришла в КГКУ «КрУДор» (тогда Дорожный фонд) на должность ведущего инженера в отдел программного обеспечения – именно так в те годы назывался наш отдел. Это был декабрь 1993-го. Пригласил меня его прежний начальник Сергей Хазов, с которым я вместе работала еще в Вычислительном центре СО РАН после окончания математического факультета КГУ.

Это были годы, когда компьютеров в управлении практически не было, первые – а это были IBM PC 386 – Сергей Борисович и покупал. Он устроился сюда на работу за три месяца до меня, в сентябре. Помню, как мы с Сергеем Борисовичем составляли первый компьютерный атлас автомобильных дорог. Сканировали «зеленки» на черно-белом сканере, и в слабой программе PaintBrush все прорисовывали и правили. Потом уже появились большие атласы и точные карты, но все они берут начало от той нашей работы, сделанной фактически вручную.

Бухгалтерию тоже наш отдел автоматизировал – тогда не то что 1С никто не знал, на компьютерах вообще работать почти никто не умел.

Самыми продвинутыми пользователями были пришедшие на работу в управление в 1995 году Вячеслав Владимирович Цышук и Александр Пантелеймонович Хохлов.

Сейчас компьютеризировано каждое рабочее место. Поэтому сравнивать то, что было, с тем, что сегодня, даже смысла нет. Сканеры, принтеры, серверы... Поддержка ПО, создание при необходимости собственного программного продукта – баз данных, реестров, обучение сотрудников – этим мы занимаемся тоже. Работа у нашего отдела всегда есть.



Наиль Минахметов: «Работой надо болеть»

Весь этот год для дорожных строителей ГП «КрайДЭО» прошел под знаком десятилетия предприятия. Вроде бы по историческим меркам дата и не ахти какая, но не стоит забывать, что КрайДЭО – продолжатель дел и традиций старейших предприятий отрасли. Каждый день этого десятилетия отмечен поистине героическими усилиями по ремонту и содержанию дорог, многие из которых годами ждут часа, когда их коснется рука дорожника, смотришь на это событие по-другому.

Особенно когда своими глазами видел, как преобразились за эти годы дороги, связывающие города и поселки края. И сколько бы ни звучало нареканий в адрес дорожников на качество наших дорог (с некоторыми из них можно и согласиться – этого не отвергают и сами дорожники, потому что есть на то объективные причины), факт остается фактом – дорожная отрасль с каждым годом все крепче и крепче стоит на ногах. И в этом немалая заслуга работников ГП «КрайДЭО».

– Не хочу и не буду выделять кого-то в отдельности, – говорит исполнительный директор ГП «КрайДЭО» Наиль Минахметов. – За эти годы люди однозначно стали лучше работать, качественнее, ответственнее, есть кем и чем гордиться. Благодаря их, не побоюсь этого слова, самоотверженному труду, от уборщицы, дорожных рабочих, водителей КДМ, грейдеристов до руководителей всех звеньев, нам удалось пройти большой путь в инвестиционном плане. И с каждым годом мы наращиваем свой потенциал. К примеру, по сравнению с прошлым годом прирост объемов составил 30 процентов, а может быть, будет и 40 процентов, ведь год еще не закончился. Мы верим в свои силы, знаем себе цену, поэтому смело участвуем в аукционах и выигрываем их. Если бы сохранились старые традиции, в КрайДЭО в День дорожника елку бы нарядили и повели вокруг нее хоровод за перевыполнение плана, – Минахметов не скрывает радости и еще раз говорит о самоотверженности работников, не выделяя при

этом ни одного из 14 филиалов.

– Я не знаю, как можно какой-то филиал выделить. У каждого есть чему поучиться. И нам не стыдно за свою работу, за то, что мы делаем и как делаем. Невзирая на погодные условия, время – день, ночь, – Наиль Файылович меняется в лице, будто перед его мысленным взором встают эти картины: грейдеры в кромешной тьме зимней ночи идут на расчистку завьюженной трассы, кадэмки подсыпают обледенелые участки... Жизни людей зависят от дорожников, что может быть важнее. Сон в сторону, и за работу.

– Вроде бы сухо звучит в контексте задачи, которые ставит перед нами заказчик: «Обеспечить бесперебойный проезд до населенного пункта». Вроде сухо, и ничего в этом сложного нет, – продолжает исполнительный директор. – А это героический труд людей. Верх ответственности. Поэтому у меня, если можно так сказать, есть благоговейное преклонение перед мастерами, которые работают в нашем коллективе. Лично я считаю, что это должно быть в сердце, потому что по-другому и быть не может. Этим надо болеть в хорошем смысле слова, иначе никакого результата не добьешься.

И это притом что технический парк организации, как бы ни стремились его здесь обновлять, все еще вызывает переживания руководства. В этом году купили новой техники на 185 миллионов рублей. Понятно, это капля в море. Хотелось бы больше, хотелось бы, чтобы достойные люди работали на достойной, высокопроизводительной технике. Сегодня, к сожа-



Исполнительный директор ГП «КрайДЭО» Наиль Минахметов

лению, не все могут похвалиться, что она есть. Техника устаревает.

– И я не знаю, что это за золотые руки, точнее сказать, я знаю, что они золотые у людей, которые на местах работают, кто буквально реанимирует бульдозеры и грейдеры, кто поддерживает в «живом» состоянии асфальтобетонные заводы, – признается Наиль Файылович. – У нас есть уникальные экземпляры дорожной техники, которой 25 и более лет, и она все еще приносит пользу, что уже удивительно, а с другой стороны, где-то неудобно перед самим собой, что не можем пока в полной мере обновить наш парк. Чем лучше, эффективнее техника, тем лучше, эффективнее наша работа. Для нас это аксиома. В конечном счете, это качество дорог. А дороги – это экономика. Есть дороги – есть развитие, нет дорог – нет развития. Железные дороги – они все равно проходят где-то рядом, а автомобильные ведут к дому. И каждый человек сталкивается с ними, как только выходит из подъезда. И наша приоритетная задача – создание безопасных условий на дорогах.

Конечно, одних только усилий дорожников ГП «КрайДЭО», наверное, мало для того, чтобы это можно было сделать. Хорошие дороги – это государственная задача.

– И даже, – подчеркивает Минахметов, – настаиваю на своем мнении, что дороги – это национальная безопасность. А раз



так, то этим должны заниматься государственные люди, государственные предприятия. Нам все время говорят, что частный бизнес более эффективный. Хотя это вопрос спорный. Может быть, в каких-то областях он эффективный, и это правильно, так пусть там он и остается. А вот то, что государственные предприятия более ответственные, более социально направлены, – факт. Это факт, который подтверждается делами – нашей деятельностью, нашими результатами.

– Раз уж вы заговорили о социальной направленности предприятий, то хотелось бы услышать, что делается в этом направлении в организации, – спрашиваю я.

– Понимаю, к чему вы клоните, – откликнулся Наиль Файлович. – А не строите ли вы жилье для своих работников? Тема актуальная, вопрос серьезный, мы много лет говорили об этом. Наши филиалы находятся в 14 районах края, где, согласитесь, нет строительного бума, как в Красноярске. И чтобы привлечь молодых рабочих на предприятия, мало предложить им высокую зарплату. Люди, которые вступают в жизнь, обзаводятся семьями, остро нуждаются в жилье. Нам удалось продвинуться в этом направлении. Уже есть соглашение с администрацией Партизанского района, чтобы построить нашими силами, нашим инвестиционным финанси-

рованием жилой дом. Пока один дом. Если хотите, это пилотный, экспериментальный проект, на который мы возлагаем большие надежды. Площадка под строительство уже выделена. И я думаю, что до конца следующего года мы этот дом построим, и работники Партизанского филиала улучшат свои жилищные условия. На каких условиях – это вопрос обсуждения, но ясно, что, конечно же, на льготных. Мы провели ряд переговоров с банками, и они готовы пойти на особые условия по ипотечному кредитованию наших рабочих. Идея этого проекта не в том, чтобы построить дом и на этом успокоиться, а увидеть, как он сработает. Насколько экономически мы сможем «тянуть» это из года в год, и не в отдельно взятом районе, а повсюду, где есть наши филиалы. Это крайне необходимо. Заботу о людях мы определяем для себя как первоочередную задачу, хотя спрашивают с нас, прежде всего, за производственную деятельность, за состояние дорог. Но люди, я хочу это подчеркнуть, которые работают сегодня, и те, кто работал на наших предприятиях вчера, достойны того, чтобы мы помнили о них, отдавая должное их самоотверженности и героическому труду. Каждый год, когда наступает бархатный сезон, ветераны нашего предприятия имеют возможность совершенно бесплатно поехать на базу «Красноярский дорожник», что находит-

ся на озере Шира. Согласитесь, не так уж много радостей у них после выхода на пенсию. А там у нас есть собственные домики, в которых прекрасные условия для отдыха. А там – общение, свежий воздух, целебная вода. Эти традиционные выезды ветеранов, я уверен, не прекратятся никогда.

– А о чем вам, Наиль Файлович, мечтается накануне Дня дорожника?

– Мечта может быть одна, – не смутившись и не задумываясь, ответил он, словно ни о чем другом думать не может, во всяком случае, в своем рабочем кабинете, – чтобы погода позволяла вести работы, чтобы меньше было снегопадов, гололедов, чтобы солнце светило. Хотелось бы, чтобы объемы были и в будущем году, и в последующие годы, чтобы мы динамично развивались, пусть постепенно, не гигантскими шагами. Чтобы и дальше была возможность обновлять парк, чтобы развивались наши карьеры и асфальтобетонные заводы. И тогда дороги наши будут радовать глаз и служить людям и стране. Ремонтируя и обслуживая дороги, мы выполняем государственную задачу. Я еще раз повторю: все мы, от уборщицы и до генерального директора, живем пониманием своей ответственности. И я с полной уверенностью говорю: ГП «КрайДЭО» было, есть и будет!

Сергей ЛЫТКИН

Накануне зимы



Сегодня наш путь лежит в Партизанский филиал. Служебный Ford мягко скользит по дороге, аккуратно вписываясь в повороты, придерживаясь установленной скорости, а водитель со знанием дела, как заправский экскурсовод рассказывает: вот этот участок обслуживает такой-то филиал, а этот – уже другой. Как ни пытался сравнить, различий не находил.

– Фирма-то одна – КрайдЭО, –

этот буквально в считанные дни был демонтирован, а потом заново собран на новом месте. Пока ехали, а ехали мы совсем недолго, Андрей Александрович успел рассказать, что, кроме обычных для дорожников ремонта и содержания дорог, есть у них на предприятии одна новинка – автобусный парк, который состоит из четырех автобусов «ПАЗ» для перевозки жителей района.

– Три на линии, а один в резер-

ве, – сказал он. – Возим людей из Партизанского в Богуславку, Иннокентьевку, Булатновку и до станции Саянская. Прибыли это пока не приносит, да мы за ней и не гонимся, главное, что это здорово облегчило жизнь людей в районе. Взяли, так сказать, на себя такую социально значимую функцию.

Прибыв на завод выяснилось, что установка по приготовлению асфальтобетонной смеси в тот день не работала. Бригада по ее обслуживанию проводила профилактические работы. Об этом рассказал заместитель директора Партизанского филиала Эдуард Ярв. Он же и поведал, что старая база находилась на территории поселка, завод стоял в охранной зоне, и было принято решение о переносе его за пределы населенного пункта.

– При содействии руководства ГП «КрайдЭО» и администрации

района нам выделили этот участок, который представлял собой свалку на болоте, гора подходила к самой дороге. 15 сентября прошлого года мы начали демонтаж завода и сразу же приступили к подготовке площадки. За несколько месяцев все здесь изменилось до неузнаваемости, – рассказал Эдуард Августович. – Уже в октябре мы начали монтаж завода на новом месте. Причем все делали собственными руками, бригадой из пяти человек. Это операторы асфальтной установки Александр Коршунов и Александр Якимов, сварщик Николай Акантьев, электрик Николай Гуляев и машинист погрузчика Александр Судик. В мае этого года, когда начались ремонтные работы на дороге, мы выпустили первую партию асфальта. За сезон изготовили 6 тысяч тонн асфальтобетонной смеси, закрыли годовую программу.

Во время своего рассказа Ярв то и дело поглядывал, как идет работа. Все те же пять человек слаженно мудрили над двигателем установки: что-то снимали, что-то ставили и, наконец, включили. Ярв удовлетворенно кивнул, услышав ровный звук работающего двигателя: специалисты, ничего не скажешь.

– Сейчас летний сезон завершаем, облагородим площадку завода – нам тут осталось асфальт положить. Гараж и лабораторию в этом году построили. Вот ангар под сыпучие материалы до ума доведем, – Эдуард Августович указал в сторону блещущего новизной сооружения, где в это самое время монтажники из Красноярска наводили последние штрихи, – будем к зиме совсем готовы.

Григорий КОНСТАНТИНОВ



Заместитель директора Партизанского филиала ГП «КрайдЭО» Эдуард Ярв

не без гордости пояснил водитель Алексей Федоров. Ему много приходится ездить по краю со специалистами головного предприятия и есть с чем сравнить.

На территории базы Партизанского филиала ГП «КрайдЭО» нас встретил замещавший ушедшего в отпуск директора главный механик предприятия Андрей Спичак. Быстро объяснив ему причину нашего приезда, первым делом попросили его показать асфальтобетонный завод. Еще собираясь в командировку, узнали, что завод

Профессионалы



Директор Канского филиала № 2 Валерий Бумага

В этом году ГП «КрайДЭО» отмечает 10 лет со дня образования. Дата, скажем прямо, не впечатляет, если мерить человеческими мерками, то это только пора отрочества. Есть в дорожной отрасли края предприятия с более солидной историей. Но не стоит забывать, что КрайдЭО возникло не на пустом месте. И все его филиалы, до новейшей своей истории, не пироги пекли, а строили и содержали дороги.

Накануне десятилетия проехал я по некоторым районам, присмотрелся, как идут дела на предприятиях. Побеседовал с руководителями, дорожными строителями – об истории и сегодняшнем дне, о проблемах и победах. И где бы ни был, всюду встречал энтузиастов своего дела, влюбленных в профессию. Давно такого не видел, кажется, что со времен комсомольских строек. Но ведь тогда другая была страна, экономические отношения и производительные силы, как сказал бы досужий экономист.

Но странное дело, люди, хоть и принадлежат разным поколениям – жившим при социализме и тем, кто знает о нем только понаслышке, живут сегодня одной работой, одними представлениями о чести и достоинстве

рабочего человека. И одинаково переживают, когда что-то не ладится, и одинаково радуются, когда совершают маленькие победы. Вон там отремонтировали участок дороги, а здесь запустили в работу АБЗ, там грейдерист показывает чудеса на отсыпке трассы, здесь не нахвалятся механизатором, который способен из хлама собрать чудо техники, которое ну разве что в космос не полетит, но дорожникам послужит, да еще как.

И отдыхать умеют, в спорте рекорды ставят (видел, например, с каким азартом сражались на футбольном поле команды филиалов на турнире, посвященном 10-летию КрайдЭО), и... Так бы и продолжал до бесконечности. Без проблем, конечно, не обходится. Но о них, кого ни спроси, говорят как о неизбежности текущего времени, с которыми справляются, не заикливаясь на них, принимая, как плохую погоду, которая когда-нибудь да переменится к лучшему.

Вспоминая прошедшие 10 лет, директор Канского филиала № 2 Валерий Бумага, например, говорит:

– Было по-всякому. Были сложности, но как без них. Проблемы решали по мере их поступления. Нормальный производственный процесс. И сегодня, я считаю, предприятие работает стабильно, текучести кадров нет. И зарплата, по нашим меркам, на уровне, одна из лучших среди филиалов КрайдЭО.

В этом я смог убедиться сам. Работники предприятия, те, с кем я заводил разговор о зарплате, на нее не жаловались, хотя каждому, разумеется, хотелось, чтобы она была больше. А кому не хочется? Любой бы не отказался.

Канский филиал № 2 запомнился мне еще и тем, что на АБЗ, куда мы приехали вместе с заместителем директора Виктором Плотниковым, увидел в работе установку по приготовлению битумной эмульсии «Бастион». Управляется с ней один человек – Иван Хохлун, интеллигентного вида мужчина, будто сошедший с экрана старого фильма, в ко-

тором впервые прозвучала знаменитая фраза: «А еще в очках». Только натруженные руки, испачканные мазутом, выдавали в нем рабочего.

Свидетельствую, что Иван Иванович – классный специалист. Как, впрочем, и работники АБЗ Владимир Хлебников и Николай Дворецкий – о них, я слышал, только и говорят как о людях, на которых всегда можно положиться. Одним словом, профессионалы, которые не подведут.

Понаблюдав некоторое время, как варится асфальт и как один за другим подходят под погрузку самосвалы, по предложению Виктора Геннадьевича поехали посмотреть, как идут дела на дороге. В тот день рабочие филиала укладывали асфальтобетонное покрытие, аккуратно на въезде в Канск, что нисколько не мешало интенсивному движению транспорта.

День клонился к вечеру, бригада, выполнив дневное задание, заканчивала работу. Да и нам пора было в путь. И только тут выяснилось, что у нашего провожатого сегодня день рождения. Виктор Плотников, как и большинство дорожников его поколения, в свое время окончил политехнический. По распределению молодой инженер уехал строить БАМ. Работал прорабом. Избрали секретарем райкома комсомола. В общем, помотало его по Всесоюзной ударной. А когда Советский Союз, а вместе с ним и комсомол, приказал долго жить, вернулся в Канск. Немного поработал в лесной промышленности, но юношеская любовь к профессии пересилила – вернулся в дорожники. И вот уже больше двадцати лет не расстается с дорогой.

Теперь уже и не расстанется, думаю я, глядя на седого мужчину, которому, если по паспорту, с сегодняшнего дня только год до пенсии, но в это с трудом верится. Тем более что в Канском районе еще много дорог, где пригодится его опыт и профессионализм.

Сергей ГРИГОРЬЕВ

С мечтой по жизни

Возле здания управления Канского филиала № 1 ГП «КрайДЭО» стояло несколько машин, по которым нетрудно было дога-



Директор Канского филиала № 1 ГП «КрайДЭО» Александр Пинчук

даться, что директор Александр Владимирович Пинчук на месте и не один. Машины принадлежали директорам соседних филиалов. Их водители сидели на скамейке возле фонтана, наслаждаясь неожиданным теплом осеннего дня, и по шоферской привычке обсуждали достоинства и недостатки проезжавших по трассе автомобилей. Движение по дороге в этот час было интенсивное – фуры, автобусы и легковушки ехали в ту и другую сторону нескончаемым потоком, заставляя асфальтовое покрытие напрягаться изо всех сил, разве что стоны не было слышно.

Над любовно ухоженными клумбами, пышно цветущими и распространявшими аромат, смешанный с запахами бензина, порхали пчелы. Идиллия, да и только. Так и стоял бы, наслаждаясь, но любопытство, что же привело сюда соседей Пинчука, взяло верх, и я прошел в приемную.

– У себя? – кивнул я на дверь директорского кабинета.

– Совещание. Там из КрайДЭО и филиалов приехали.

За длинным, во всю длину кабинета, столом сидели, что-то бурно обсуждая, начальник отдела правовой и кадровой работы ГП «КрайДЭО» Самед Юсубов, директора Дзержинского и Березовского филиалов Александр Стариков и Сергей Якубович. Поднял голову от лежавших перед ним документов директор Канского филиала № 2 Валерий Бумага, кивком головы ответил на мое приветствие. Хозяин кабинета, с ним мы еще накануне договорились о встрече, пожал плечами: придется подождать.

Самед Курбанович, сидевший ко мне спиной, обернулся:

– А, пресса, садитесь, послушайте, как мы ругаемся.

Улыбки пробежали по лицам директоров. Руганью здесь и не пахло, шел обычный деловой разговор.

Примерно через полчаса дебатов решили сделать перерыв. Группа директоров во главе с Юсубовым отправилась посмотреть, как идет работа по ремонту дороги, который ведет Березовский филиал на выезде из Канска, и на свежем воздухе обсудить насущные проблемы дорожников. А мы с Пинчуком остались.

Проводив взглядом отъезжавшие от подъезда машины коллег, Александр Владимирович заметил:

– Не любитель я интервью давать. Цифры в ПТО вам готовят. Дороги вы наши видели. Работаем, – Пинчук с прищуром посмотрел на меня. – А слова называть – это ваша профессия.

С этим я спорить не стал, однако редакционное задание выполнять надо, и я спросил:

– А сколько вы за свою жизнь дорог построили? – будто не знал, что свою дорожную биографию Пинчук начал после института в Уяре. Начинать, как и положено, с дорожного мастера. От Джандата до границы с Иркутской областью практически каждый километр знает. Да еще когда строили дорогу на Богучаны, чуть ли не все подходы к Бирюсе исходил. По моим расчетам, выходило немало.

– Я не считал. Да вам ни один дорожник этого не скажет. Но если прикинуть, сколько за жизнь, когда мастером был да главным инженером, ногами прошел, то, наверное, по экватору кругосветку совершил. Почти 40 лет на дороге.

Истину эту я давно усвоил, не раз приходилось слышать от дорожных рабочих, мастеров, директоров. И не только тех, кто посвятил строительству и содержанию дорог годы жизни, но и нас с вами, кто видит дороги через окна автомобилей, возит по ней грузы и пассажиров. Да и тем, кто в жизни никогда никуда не ездил, – представить такое, правда, сродни фантастике, – чтобы навестить соседа, живущего на соседней улице, все равно надо выйти на дорогу.

Дорога – это жизнь. Для дорожников слова эти наполнены живым смыслом. Наверное, поэтому Александр Владимирович замолчал, и пауза повисла в тишине его кабинета, словно бабочка в музейной витрине. Молчал и я, терпеливо дожидаясь, когда хозяин кабинета стряхнет с себя оцепенение, порожденное воспоминаниями.

– Вы спрашиваете, о чем мне мечтается, – заговорил он, глядя в окно на фонтан и цветы, еще не потерявшие лепестков, но уже тронутые предосенней скорбью. – Хотел бы ты этого, не хотел, а все мечты связаны с производством. Хочется новой техники больше. Чтобы люди, приходя на работу, радовались, – он улыбнулся. – Смотрите, какое движение, значит, и объемы у нас будут. Просто обязаны быть.

Трудяга федеральная трасса хорошо просматривается из окна кабинета. Рычание дизельных моторов да шуршание шин по асфальту вплетается в нить нашего разговора. Жизнь не стоит на месте. Вот она течет по асфальтовой реке. И в глазах директора, недаром же говорят, что они зеркало души, вижу я, что мечтает он не только о новой технике.

Под окном одна за другой парковались вернувшиеся из поездки машины директоров-соседей. Сейчас продолжают совещание, и будет им не до фантазий, подумал я, прощаясь с директором, который, даже мечтая, думает о работе.

Владимир ИВАНОВ

Был теплый солнечный день. В настежь распахнутую дверь веранды, прикрытую от назойливых мух тюлевой занавеской, струился с улицы ленивый летний ветерок, слегка раскачивая края ткани. С подоконника на улицу тянулись из горшков, тоскуя по настоящей земле, цветы, да хозяйская кошка поглядывала на гостей, взошедших на крыльцо и опасливо косившихся, несмотря на то, что она была на привязи, на сердито подвывавшую, но не лаявшую еще собаку.

По-деревенски ухоженный двор, с одной стороны выходящий в огород, а с другой упиравшийся в забор, возле которого привольно расположилась распространяющая сладкий аромат клумба, говорил о хозяевах больше, чем могли бы рассказать, спроси их, соседи. Скрипнула половица, откинулась занавеска, и на пороге, удивленно глядя на незнакомца, появилась женщина.

– Вам кого?

– Наверное, вас, если вы Жагурина Татьяна Анатольевна, – сказал я и объяснил цель визита.

Я знал, что стоявшая передо мной женщина была директором Тасеевского филиала ГП «Край-ДЭО», год назад передавшая полномочия преемнику – Антону Слезаку. И мне хотелось поговорить с ней, хотя бы потому, что редко встретишь в дорожной отрасли женщину-руководителя.

Скамейка возле клумбы оказалась для этого самым подходящим местом. Правда, прежде пришлось поуготоваривать Татьяну Анатольевну, долго отнекивавшуюся: мол, кто я такая, да зачем это нужно? В филиале много достойных людей, вот о них и пишете. Немного смягчилась, когда я спросил ее о молодом директоре.

– Антона я сразу заметила, когда он еще на практику к нам пришел. Он парень деловой, и потом наследственность – папа у него был директором автохозяйства, это как-то сказывается, ведь руководить людьми не так просто, не каждый сможет. Бывает, человек очень хороший, а руководить не может. Начнут из него веревки вить.

– Как можно научить человека, чтобы из него веревки не вили?

– Я вам не говорю, что этому можно научить. Это на генном уровне дается. Он и когда мастером был, и начальником ПТО, я всегда

НИ О ЧЕМ НЕ ЖАЛЕЮ

могла на него положиться. Был он и председателем профсоюзного комитета – мне во всем помощником. И когда я уходила, вместо себя рекомендовала его. Не ошиблась.

В тени под черемуховым кустом было свежо и уютно. Цепной хозяйский пес давно успокоился, лишь иногда как-то совсем по-человечьи вздыхал.

– А вы-то сами как в дорожники пришли? – спросил я хозяйку.

– Я-то? У меня отец дорожник. Как получилось? После школы поступала на физмат в пединститут и не поступила, поторопилась и сочинение написала плохо. Отец тогда мне сказал: «Так, идешь на автодорожный, и все». Я пошла и не жалею. У меня и родители-то встретились... – Татьяна Анатольевна ожидалась, вспоминая семейное предание, – в школе дорожных мастеров в Иркутске. Мама из Иркутской области, а папа из Красноярского края. Судьба, наверное. Он привез ее сюда. Сначала в Казачинский район, а потом отца в 1973 году перевели по работе в Тасеево. Здесь тогда было ПДУ-425, я еще в него пришла после института. Начинала с дорожного мастера. Считай, весь район пешком обошла. Потом инженером, начальником ПТО, в должности директора проработала девять лет.

– По большому счету, это женская работа?

– Нет, конечно. Знаете, по молодости, в девятые годы, когда модно было выбирать руководителей, коллектив хотел, чтобы меня выбрали. Но мне муж не разрешил: «Нет-нет, чтобы ты мне в жилетку плакалась». И правильно сделал,



тогда бы я, наверное, не смогла. Да и дети были маленькие. А сейчас что было не работать? Дети выросли.

– Потом муж уже не протестовал?

– Здесь уже нет.

– А он ведь тоже дорожник?

– Да. Виктор Васильевич – Почетный дорожник России. Много лет работает дорожным мастером. С 1985 года. Можно сказать, как и я, всю жизнь на дороге.

Татьяна Анатольевна погладила забравшуюся к ней на колени собачку, а взгляд ее говорил: не спрашивайте меня больше ни о чем. И долго, совсем по-женски не хотела фотографироваться: «Я не фотогеничная, на снимках плохо выхожу». Собака (та, что на цепи), до того лежавшая спокойно, хотела вступить за хозяйку, зарычала. Но это Татьяне Анатольевне не помогло, мы ее все-таки сфотографировали.

Федор СУХОВ

Поправки

В № 9 (17) журнала «Транспортный комплекс Красноярья» за сентябрь 2013 г. на стр. 10 в материале «Там где щебень да асфальт» по техническим причинам были допущены ошибки.

Редакция приносит искренние извинения Т.А. Жагуриной, Н.И. Карпачеву и В.Г. Плотникову.

То, что профсоюзное движение в дорожной отрасли в последние годы становится все более популярным, можно сказать, уже «медицинский факт». Вот и в Емельяновском филиале ГП «КрайДЭО» разговор о том, что было сделано дорожниками за это лето, и какие проблемы ставит перед ними грядущая зима, почти сразу перетек в обсуждение профсоюзной жизни.

Но все же наш небольшой рассказ о Емельяновском филиале начнем именно с работ, выполненных дорожниками. Тем более что он, кроме всего прочего, обслуживает дорогу, являющуюся, без преувеличения, визитной карточкой Красноярска и края. Это федеральная трасса М-53 «Байкал» от Красноярска до аэропорта Емельяново.

Итак, в этом году дорожники по основным контрактам выполнили 24 850 кв. м ямочного ремонта асфальтобетонного покрытия, выполнили устройство асфальтобетонного покрытия с применением асфальтоукладчика – 28 600 кв. м, произвели нанесение вертикальной разметки на металлические барьерные ограждения – 62 159 п. м, покраска ограждения с тыльной стороны – 28 175 п. м, заделка трещин на асфальтобетонном покрытии битумной мастикой – 68 977,5 п. м, заделка трещин в асфальтобетонном покрытии битумом – 10 тысяч п. м.

Большие объемы работ выполнены и по трассе М-53. Устройство асфальтобетонного покрытия с применением асфальтоукладчика – 20 240 кв. м, устройство одиночной поверхностной обработки – 80 300 кв. м.

– Все обязательства перед заказчиками мы выполнили в полном объеме, – говорит директор филиала Сергей Черноусов. – Сейчас вплотную занимаемся подготовкой к зиме. Точнее, занимаемся давно, почти все сделано. Подготовили КДМ, чтобы, как только выпадет снег, мы сели и поехали. Трасса промедления не терпит, особенно федеральная, требования по содержанию кото-



Вместе мы СМОЖЕМ МНОГОЕ

рой возрастают с каждым годом. Утеплили боксы – закрыли тепловой контур. Поставили новые двери, окна, ролл-ставни, выполнили устройство вытяжной вентиляции. Сделали косметический ремонт административного здания, отремонтировали боксы, гаражи, везде чисто и аккуратно. Обустроили комнату отдыха для ночных дежурств, телевизор поставили, чайник. В последнее время на предприятии условиям труда уделяется повышенное внимание, и большое подспорье в этом оказывает профсоюз.

Профсоюзная организация в Емельяновском филиале буквально переживает второе рождение. Если в начале года в ней было 56 членов, то теперь больше 80. А до конца года, надеется неосвобожденный председатель профкома диспетчер Наталья Лапченко, в профсоюз вступит почти все 100 процентов работающих.

– Мы никого насильно не тянем, – говорит Наталья Викторовна. – Люди видят, что профсоюз работает, и не против людей, а за них, и приходят к нам. Да и я по должности почти со всеми в филиале общаюсь, убеждаю в необходимости подобного шага.

Одной из первых заслуг профсоюза стало почетное третье место в соревнованиях КрайДЭО по футболу.

– Никогда мы никаких мест не занимали, – признается председатель профкома. – Но тут решили ответственно подойти к этому вопросу, собрали команду, за что спасибо нашей ревизионной комиссии, мастерам Александру Малявко и Игорю Бунькову, попросили в школе спортивную площадку, стали тренироваться после работы – и вот результат. Гордость за наших ребят испытываю, честное слово. А команда поддержки у нас так вообще лучшей была.

– Раньше в филиале заняти-

ям спортом и здоровому образу жизни внимания уделялось недостаточно, – подхватывает Сергей Владимирович. – А сейчас и спортзал, и бассейн, и футбольная площадка. Вечером после работы пришли, поужинали, переоделись – и на тренировки.

Впрочем, организация спортивных занятий – далеко не единственная и, пожалуй, не главная функция профессионального союза. Сейчас он что-то вроде еще одного органа управления – коллективного. Каждый месяц профком проводит расширенные заседания, на которых решаются различные, в том числе рабочие, вопросы. Представлены все подразделения и службы филиала – дорожные рабочие, механизаторы, мастера, ИТР. Первые два собрания сидели, молчали, на директора косились: мол, как он к их замечаниям отнесется, а потом освоились – наперебой говорят. Где-то проблемы с техникой безопасности, кому-то спецодежду или моющие средства не выдали, кто-то предлагает на условия труда внимания больше обращать. КТУ тоже профком расставляет. Гласно. Кто что заработал – то и получил.

– Когда я сюда только пришел, – вспоминает Черноусов, – люди были разобщенные, каждый сам по себе. В профсоюзе никто особо состоять и не хотел, а сейчас осознали, что он для их блага работает. Мы же на работе большую часть жизни проводим, значит, она должна стать для нас вторым домом, а коллектив – второй семьей. Как только в футбольном турнире победили, сразу проще стало, люди задумались, поняли, что надо жить и общественной жизнью. В битве кто побеждает? Разве генерал? Нет, побеждает армия. Так и в дорожном деле – должна быть команда, тогда мы многое сможем.

Михаил ВИКТОРОВ

Александр Стариков: «С профессией мне повезло»



Директор Дзержинского филиала ГП «КрайДЭО» Александр Стариков на минутку заглянул в свой кабинет, перелистал стопку бумаг на столе и, найдя нужную, пробежал глазами по тексту. Удовлетворенно хмыкнул и, обернувшись ко мне, тоном провинившегося ребенка, приложив руку к сердцу, сказал:

– Извини, нет времени на разговоры, надо со взрывниками на карьер проехать. А вы пока с моим замом пообщайтесь.

И убежал. Эту его привычку не сидеть в кабинете без дела замечал я потом не раз. Не успев устроиться в кресле, начинает ерзать и торопится скорее свернуть разговор, чтобы опять куда-то бежать, на ходу решая производственные вопросы. Весь ершистый такой, молодой уже человек, только когда бывает на рыбалке, и успокаивается. Редко, правда, случается такое. Летний день, он ведь и дорожников кормит.

Дзержинское ДРСУ вошло в состав филиалов ГП «КрайДЭО» в 2004 году. С тех пор как было в коллективе 102 человека, так и остается. На смену ветеранам приходит молодежь, жаловаться грех. Специалисты на всех участках дело свое знают, были бы только объемы работ.

– Вот в 2008 году, когда мы работали на богучанском направлении, выработали 100 тысяч кубометров фракции и 50 скалы, – рассказывал Стариков, окунаясь в приятные воспоминания. При его непоседливом характере, чем больше работы, тем лучше. – Работали и в субботу, и в воскресенье. В 2009-м, конечно, был кризис. – Здесь его голос потускнел. Но только на мгновение печальная тема тенью пробежала по его лицу, и снова улыбается: – Сейчас обновляется технология карьера, новую дробилку поставили.

На карьер мы ездили с заместителем директора Дмитрием

Кравченко. Посмотрели, как идет отгрузка камня и как новая дробилка работает.

– Сейчас без карьера и асфальтового завода – это не дорожное предприятие. На карьерную продукцию спрос огромный, – нашел самое точное определение Александр Георгиевич, когда я поделился с ним впечатлениями от увиденного в карьере. – Мы работаем на три района – Абанский, Дзержинский и Тасеевский. Выпускаем продукцию, – со значением произнес он. – Она идет как на гравийное покрытие, так и на асфальтобетонное. Для своих нужд около 40 тысяч кубометров уходит – это и для асфальтобетонного завода, и на покрытие. Ну, и соседям помогаем.

АБЗ Дзержинского филиала производит до 250 тонн асфальтобетонной смеси в сутки. Наблюдал, как идет его работа, как без задержки подъезжают под загрузку самосвалы. И как снует почти без передышки по площадке завода погрузчик. Но все же нашлась у машиниста погрузчика Сергея Якунина свободная минута для меня.

– Семь лет, уже восьмой пошел, как работаю на карьере, – рассказал он. – Самая прекрасная работа. Летом на погрузчике, а зимой иногда на «Беларуси». Лучше, чем в филиале, работу не найдешь. В прошлом месяце 30 тысяч заработал. Где у нас в районе, у какого частника столько зарабатываешь?

– Месяц на месяц, конечно, не приходится, – подтвердил слова машиниста Дмитрий Кравченко. – Но когда есть объемы и погода не мешает, работа кипит и зарплата радует.

На обслуживании Дзержин-

ского филиала почти 300 километров автодорог общего пользования и 300 с лишним межпоселенческих. В первом полугодии выполнение объемов работ составило более 40 миллионов рублей.

– Мы и на большее способны, – говорит Александр Георгиевич. – И не только дороги содержать умеем, но даже колбасу делать.

Об этой специфической продукции дорожников я расскажу отдельно. А сейчас немного о том, как Александр Стариков стал дорожником.

Родом он с Дальнего Востока. После школы хотел стать речником. Трижды поступал в речное училище, и трижды его не брали. Значит, не судьба бороздить речные просторы, решил Стариков и стал выбирать другую профессию. Решил было стать строителем. Но и тут осечка, недобрал баллов на экзаменах.

– Предложили пойти на дорожный, там конкурс был меньше. Это в 1973 году было, и с тех пор я в дорожной отрасли.

– Не жалуете? – задал я дежурный вопрос.

– Нет, мне даже повезло, что попал в дорожную отрасль. Когда вник в эту профессию, понял – лучше ее в мире нет.

– Сколько же вы дорог построили?

– Этого не измеришь, я три года отработал на Дальнем Востоке, тоже в дорожной организации, но свела судьба с супругой, и мы переехали сюда. В этой организации с 1982 года, и ничто нас не может разлучить. Не жалею, что стал сибиряком, нисколько не жалею, что стал дорожником.

Сергей АРЕФЬЕВ

Мечтал мальчишка о небе



участка 344 км дорог. Из них 300 км – дороги общего пользования, остальные межпоселенческие.

– Коллектив у нас 70 человек.

Из них только три человека временных, – продолжал Давыд Карлович уже в своем кабинете. – Случайных людей, могу точно сказать, нет, со многими я по многу лет работаю.

На нашу просьбу назвать лучших сказал просто:

– Отметил бы всех. Иногда, когда премию выписать надо или грамоту подписать, думаю, ну как этому дать, а этому не дать. К примеру, работают у нас отец и сын Райнгольды. Давыд Давыдовыч на погрузчике, а Александр на грейдере. У них ответственность в крови, наверное. Многие приходят вслед за отцами.

Заговорили о том, как Давыд Карлович стал дорожником. Оказалось, что отец у него был дорожником. И бабушка, кстати, тоже еще на лошадях работала. В детстве, правда, как многие мальчишки,

мечтал стать летчиком. Там романтика, героизм, высший пилотаж и все такое, от чего замирает мальчишеское сердце. И уносили его мечты в заоблачные дали. Уже грезились ему лейтенантские звезды на погонах, разумеется, как первая ступенька в летной карьере аса.

Но когда подавал документы в авиационное училище, ему прямо сказали: «С твоей национальностью, парень, о небе придется забыть». И идринский парень, сибиряк, который о том, что он немец, впервые узнал, когда получил паспорт, на своей шкуре испытал, что такое в стране Советов национальный вопрос. Так однофамилец великого композитора, а может, даже и родственник, ведь предки Вагнера приехали в Россию из Швейцарии при императрице Екатерине, стал не нужен Военно-воздушному флоту. Но вот ведь ирония судьбы: когда Давыда призвали в армию, служил он в войсках стратегического назначения. И почему-то там – удивляется он до сих пор – его национальность не стала препятствием для

обладания секретами национальной безопасности.

– Дело прошлое, – смеется Давыд Карлович. – После армии поступил я заочно в сельхозинститут на механический факультет, работал я тогда водителем в сельхозхимии, а в 1982 году пришел сюда. Был механиком, дорожным мастером, старшим механиком, мастером АБЗ, и вот уже здесь 31 год. А руководителем работаю с 1995-го. На памяти у меня лихие девяностые. Просветов не было, взаимозачеты, задержки зарплаты.

– И за счет чего выжили?

– Знаете, за счет чего? Коллектив все вынес, перетерпел. Я в этом коллективе вырос и благодарен ему за все, чего добился в жизни. А работа у нас нелегкая. Вот лето идет, думаешь, кончится, легче будет. А зима приходит, нисколько не легче. Заметьте, такого же не было раньше. Снег выпал, морозы ударили, и все спокойно. А сейчас начинается... Оттепели, гололед. Лет пять-шесть, как началось такое. – Не то чтобы совсем сокрушенно, но посетовал Вагнер на погоду, уж очень зависимы от ее капризов дорожники. – В мае некомфортно было работать, холодный месяц, но ничего, вошли в график. Дожди в этом году шли, но как-то удачно. Вечером работу закончили, дождь пошел, а утром уже все обдуло, снова можно работать.

– Если по объемам говорить, то на этот год мы в пределах 120 млн. рублей набираем. Это если на предстояния перевести – 8 км ремонтных работ на дороге Идринское – Большие Кныши – Тагашет, да на участке Идра центральная 8 км. Дальше, ремонт автодороги Большой Хабьк – Октябрьский – 3 км. Асфальтобетон, – перечислял Вагнер. – Да вот еще, по индивидуальному заданию мы вышли на дорогу Большая Идра – Козино, 36 тысяч кубов надо перелопатить. Там осталось немного: дней восемь-девять, и закончим этот объект. По поселениям работаем, у них деньги появились.

И живой огонек так и играет в глазах начальника участка, будто он все еще мальчишка, грезящий о небе, неисправимый романтик и мечтатель. И хоть жизненные реалии давно спустили его с небес на землю, но именно здесь, на этой земле, нашел он свое место в жизни. А земные дороги – они ведь тоже уходят в небо.

Сергей ВОЛОДИН

Начальник Идринского участка ГП КК «ДРСУ-10» Давыд Карлович Вагнер встретил нас приветливой улыбкой и сразу же повел по территории базы, где в дальнем ее конце шло строительство бокса для тяжелой техники.

– Теперь зимние морозы будут нам не страшны, – с удовольствием оглядывая новое строение, сказал он. – А то ведь технику приходилось ремонтировать под открытым небом. Она у нас процентов на 70 изношенная. Конечно, планируем обновлять. Да только не просто это – нужны средства, которые еще надо заработать. В этом году у нас с объемами хорошо, а как будет в новом сезоне, можно только гадать. Константин Николаевич Димитров, наш директор, я вижу, пришел с серьезными намерениями обновить материальную базу филиалов, обеспечить нас долгосрочной работой. Многое делает уже сейчас. Да вот хотя бы взять эти боксы – раньше мы о них только мечтали, стали строить только с его приходом на предприятие.

На обслуживании Идринского

Случайное неслучайно

В канун Дня дорожника в редакции нашего журнала состоялся небольшой разговор со студентами кафедры «Автомобильные дороги и городские сооружения» Инженерно-строительного института СФУ пятикурсниками Ольгой Казановской и Иваном Просекиным.

– Давайте начнем с самого начала, как говорится, от печки. Как вы оказались в числе студентов-дорожников?

Ольга Казановская: Что касается меня, то, наверное, помог случай. Я из Иркутской области, и от нашего села примерно одинаково ехать что до Иркутска, что до Красноярска. Поэтому решила поступать в Красноярске. С профессией я не определилась сразу, документы подала на несколько специальностей и только потом стала думать, кем же хочу стать. Уже при поступлении узнала, что есть такая профессия – дорожник. И такой она показалась мне интересной и необычной, что захотелось попробовать. О выборе, с тех пор как поступила в ИСИ, ни разу не пожалела и считаю, что это мое призвание. Так что на самом деле все не случайно.

Иван Просекин: У меня тоже был выбор из нескольких университетов и специальностей, и я решил остановиться на дорожной, потому что она оказалась для меня ближе всего. Я из Новоселово, моя бабушка Галина Васильевна Гиль – Почетный дорожник. Она много лет отработала в Новоселовском ДРСУ – сейчас это Новоселовский филиал Балахтинского

ДРСУ, вся ее жизнь связана с дорогами, и я пошел по ее стопам. О профессии дорожника знал не понаслышке – бабушка работала в производственно-техническом отделе, постоянно брала меня к себе на работу.

– И каковы же были первые впечатления от учебы?

О.К.: На первых курсах особого представления о будущей профессии у нас не было, потому что программа состояла в основном из общеобразовательных предметов: физики, математики... Хотя я запомнила, как на первом курсе у нас проходило торжественное мероприятие к Дню

дорожника, и тогда от заведующего кафедрой Вадима Вячеславовича Серватинского я впервые услышала такую фразу: «Дорожник – это не профессия, дорожник – это национальность».

– Эти слова принадлежат легендарному красноярскому дорожнику Петру Алексевичу Старовойтову, стоящему у истоков создания в крае опорной сети автодорог.

О.К.: Да. Нам, первокурсникам, они запомнились. Мы пришли к выводу, что всех дорожников, действительно, что-то объединяет. Они – особый класс людей, особое профессиональное братство.

И.П.: Я согласен с Олей. Только хочу добавить, что когда я поступил, то увидел много знакомых лиц, в том числе из родного Новоселово, и понял, что учиться будет интересно. И не ошибся.

– Хорошо учитесь?

О.К.: Я отличница, иду на красный диплом.

И.П.: У меня оценки похуже, но и предметы уже идут более сложные, чем на первых курсах. Началась специализация, и на школьных знаниях далеко не уедешь. К тому же я из тех студентов, кто усиленно начинает заниматься только к концу семестра, когда сессия близко.

О.К.: На самом деле он очень хорошо соображает, просто ленился немного.

– Какие специальные дисциплины вам нравятся больше всего?

О.К.: Мне кажется, все дисциплины интересные. Но у каждого свои способности и пристрастия. Лично мне ближе всего содержание и эксплуатация дорог. И я бы хотела связать свою жизнь именно с этим направлением.

И.П.: Мне тоже эксплуатация больше нравится.

О.К.: Мне очень понравились занятия, которые для нас провели на стройплощадке нового моста через Енисей. А практику я в этом году проходила в КрУДоре, в отделе эксплуатации и содержания автодорог. Фактически первый раз оказалась в чисто дорожной организации, хотя и не производственной. Коллектив дружный, ко мне отнеслись доброжелательно, всегда помогали, все объясняли, показывали. Очень интересная работа. Если будет возможность, я бы хотела туда прийти после института.

И.П.: А я практику проходил дома, в Новоселово. И работал всем, кем только можно. С самых низов. И рабочим на дороге был, и в ПТО успел поработать. К каждому из нас, практикантов, приставили по мастеру, которые нас обучали. Я благодарен наставнику Николаю Николаевичу Ковалеву. После получения диплома, скорее всего, уеду работать в Новоселово.

– То есть вы планируете связать жизнь с профессией, которой обучались все эти годы в вузе?

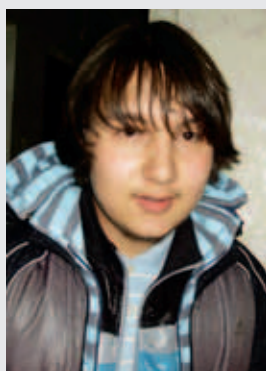
И.П.: Да, обязательно.

О.К.: По-другому и быть не может.

Анна ИЛЬИНА



Студентка 5-го курса кафедры «Автомобильные дороги и городские сооружения» Инженерно-строительного института СФУ Ольга Казановская



Студент 5-го курса кафедры «Автомобильные дороги и городские сооружения» Инженерно-строительного института СФУ Иван Просекин

Пчелка Идринского участка

Законы аэродинамики гласят, что пчела летать не может. А она летает. Утром, покидая улей, летит она, не зная усталости, над цветущими полями, от цветка к цветку, собирает сладкий урожай, и нет для нее занятия важнее. Трудится как пчелка, говорим мы порой о человеке, и сразу ясно, о чем речь. Кажется, эти сладкоежки вовсе не знают усталости.

Много ли в природе подобных пчелам существ? Ну, разве что женщина, сам не знаю почему, подумалось мне, когда познакомился с прорабом Идринского участка ГП КК «ДРСУ-10» Татьяной Щетниковой, и долго еще не покидала меня эта мысль.

Изящная и красивая женщина, сидевшая за столом, заваленным ворохом документов, с видимой неохотой оторвалась от работы, поупрямилась для порядка, но все же откликнулась на нашу просьбу поговорить.

– Как случилось, что вы буквально выпросили эту, на наш взгляд, не совсем женскую работу?

– Надоело бумажки перебирать. Я ведь, когда сюда приехала, сначала старшим мастером работала, тогда прорабских должностей не было, и лаборантом, и зарплату начисляла. Наверное, я здесь все должности прошла. И все-таки мое – это дорога. А когда участвуешь в строительстве, видишь плоды своего труда, чувствуешь себя иначе, чем в управлении, когда перед тобой сухие цифры. Конечно, приходится и этим заниматься, вот как сейчас, месяц на исходе, надо документацию в порядок привести. Но день-два такой работы, и меня на дорогу тянет. Там жизнь другая.

Татьяна Васильевна родилась в Иркутской области. После школы поступила в Иркутский политехнический институт по специальности «Автомобильные дороги». А когда пришла пора распределения, попросилась в Красноярский край. Тогда он гремел на всю страну ком-



сомольскими стройками. Хотелось и ей приложить знания и руки к делу освоения Сибири. Так и попала в село Идринское, хотя могла поехать хоть в Ленинград, хоть в Ригу. Выпускников-дорожников распределяли тогда по всему Советскому Союзу и даже как молодым специалистам квартиры давали.

– «Таня, ты куда едешь, там во-от такие комары. Они ж тебя сожрут», говорил мне декан нашего факультета. Тогда было мнение, что здесь сплошная тайга. А когда я приехала, тайга где-то там, далеко, и комары меня не съели, – улыбается Татьяна Васильевна. И так хорошо улыбается – залюбуешься.

Первым местом работы Татьяны была здешняя ПМК. Но там только жилье строили. И она, может быть, немножко самонадеянно для вчерашней студентки, заявила, что умеет строить дороги и ничего другого не хочет.

– Ну, меня и перевели, – вспоминает она, как начиналась ее дорожная биография. – С тех пор здесь.

– Дороги лучше стали с тех пор, как вы сюда приехали?

– Конечно, конечно, господа, – разве что руками не всплеснула. – Весной в распутицу здесь только трактора ходили, когда я приехала.

В 1994-м мы на Никольское дорогу вели, вот тогда, наверное, и меняться стало. Строительство вели, и трубы, и насыпи, и асфальт. Так что нельзя сказать, что мы стояли, хоть и застойные времена, а все равно работали. Не было такого, чтобы крах совсем. Денег только не было, а работа всегда была.

– Вас-то в строительстве больше всего что привлекает?

– Когда что-то создается, а не просто ямку засыпать. Но и ямку засыпать надо тоже с умом. А когда на дороге что-то создается – это приятно.

От работы незаметно перешли к личной жизни.

– Приехала я одна, а здесь уже и мужа нашла, он тоже приезжий, из Ачинска. Здесь познакомилась, здесь семья создавалась, здесь дочь родилась. Она у нас инженер, в Красноярске работает, сейчас в декрете, внук растет.

– Водитесь с внуком-то?

– Бабушка работает летом от зари до зари. Строительный сезон. Лето поглощает практически все свободное время. Из дома я выхожу в семь, в семь пятнадцать у нас планерка. А домой возвращаюсь когда в девять, когда в одиннадцать, иногда даже ужинать сил нет.

Столько лет вместе

С 2001 года я на должности про-раба, мы тогда работали в Красно-туранском районе. Оттуда мы приезжали, это вообще ужас. За-канчиваем в шесть, технику ставим, полтора часа в дороге. И все на ра-боте побаивалась: приеду однажды домой, а на крыльце будет стоять чемодан... Но муж понимает, помо-гает, строительный сезон, куда уж.

– **А как же домашнее хозяйство без женских рук, не в городе поди?**

– Я сельская, в городе мне тяже-ло, я там устаю, поэтому и поехала к комарам. И не пожалела ни разу. На цветы, огород все-таки времени хватает. Огород, хозяйство – чуш-ки, несущки – это жизненная не-обходимость, а вот вязать люблю и читать. Женские романы не читаю – историческую литературу. Един-ственное, о чем жалею в жизни, что у меня один ребенок, одна дочь.

– **А где отдыхаете, куда ездите, когда возможность бывает?**

– Да нигде не была еще, абсо-лютно нигде, мечтаю только. Я даже в Москве не была. Отправляли ла-борантов в Москву на учебу, я тоже просилась, мне сказали: тебя учить, только портить. В Финляндию от-правляли, меня тоже не взяли. Я думаю, дай бог сберечь здоровье до пенсии, и уж тогда... – мечтательно произнесла Татьяна Васильевна и заразительно рассмеялась. Снова заговорила о работе, о том, что бес-покоит: – Девочки сейчас на дорогу не идут, совсем не вижу. согласи-тесь, что трудно.

– **Вы же тянете?**

– Никто не был в моей шкуре, куда мне теперь деваться. Я даже язык мужской освоила. Иногда мужчины обижаются, когда на-чинаю на их языке разговаривать, видимо, обидно звучит. Но это когда что-то совсем у них не получается. Или не доходит, что от них требую. Тогда это – то самое. Но все равно не в такой жесткой форме. Я люблю работать с людьми по-человечески, где-то поблагодарить за хорошую работу. В этом году объемов очень много, не знаем, как до осени пере-лопатим все.

– **И последний вопрос, Татьяна Васильевна: если бы начать жизнь заново...**

– Если бы сначала начать, дру-гой жизни не хочу, не вижу, кем бы еще могла быть. Я дорожница. Не представляю себя где-то в другом месте, на другой должности.

Иван ФРОЛОВ

Девяностые годы прошлого века, те самые, что называют теперь лихими, вспоминаются пережившим их со смешанным чувством горечи, стыда и отчаяния, и нет в них никакой романтики, которой вдруг, спустя четверть века, стали окружать их создатели телевизионных сериалов.

Ну что, скажите, было хороше-го в том, что люди годами не получали зарплату, а предпри-ятия дорожной отрасли, чтобы хоть как-то выжить, шли на все-возможные уловки. Одни, помимо основной деятельности, занима-лись заготовкой и продажей ле-са, и это приносило им «живые» деньги. Другие строили коттеджи новым русским. В общем, каждый выкручивался как мог, заключая немислимые бартерные сделки, лишь бы хоть как-то поддержать на плаву родное предприятие.

Дзержинский филиал ГП «КрайДЭО» (правда, в ту пору на-зывался он иначе, но не будем ко-паться в исторических преобра-зованиях одних дорожных пред-приятий в другие: имена менялись, а люди в них работали все те же) выход для себя нашел все уж не-ожиданный. Идею подсказал Петр Алексеевич Старовойтов. В то вре-мя в районе были трудности с ре-ализацией мяса, оно практически не перерабатывалось, и было решено создать на базе предприятия под-собное хозяйство – колбасный цех.

– 19 лет назад, когда этот цех только построили, стали комплек-товать рабочими, – вспоминает мастер-технолог Наталья Буткус. – Я до этого работала в Дзержин-ском хлебокомбинате, и меня сю-да «сосватали». Первоначально у нас все были непрофессиональ-ные работники, я сама по образо-ванию хлебопек. Но не боги горш-ки обжигают. Всему научились, освоили оборудование, а там и технологию производства колбас-ных изделий. А колбаса и тогда, и сейчас – это наличные деньги. В те времена тяжелые, когда мы толь-ко начинали работать, зарплату люди не получали по полгода, а то и больше, могу точно сказать,

именно колбасный цех вытянул организацию.

– Мы за счет этой колбасы зап-части брали, – поясняет дирек-тор Дзержинского филиала ГП «КрайДЭО» Александр Стариков. – Рабочим зарплату платить ста-ли. Одним словом, выжили.

– А сейчас, когда особой нужды у предприятия в нашем цехе нет, мы продолжаем работать вроде как в благодарности, что когда-то его спасли, – говорит Наталья Михай-ловна, показывая цех. – Вот здесь мы мясо разделяем, а здесь коп-тим колбасы. Мясо приобретаем только с личных подворий, наилуч-шего качества. Колбаса у нас без всяких добавок, натуральная.

Колбасный цех производит по-рядка 3-4 тонн одной только полу-копченой колбасы, да плюс к это-му около трех тонн копченостей – окорока, буженину. Само собой, сосиски и сардельки. Ну и фарш, конечно. Своими глазами видел вереницу машин, выстроившихся в очередь за местной продукцией. Спрос на нее в районе, да и не только, огромный и постоянный.

– Не было такого, чтобы мы страдали от того, что не можем ре-ализовать продукцию, – подтвердила Наталья Михайловна. – К нам за ней из Красноярска приезжают.

А на вопрос, кем себя чувству-ют работники цеха, который хоть и колбасный, но является одним из подразделений Дзержинского филиала ГП «КрайДЭО», Наталья Буткус, не задумываясь, ответила:

– Дорожниками. Это точно, мы столько лет вместе.

Константин СЕРГЕЕВ



Мастер колбасного цеха Наталья Буткус



Коллектив ГП КК «Ачинское ДРСУ»

В ногу со временем

ГП КК «Ачинское ДРСУ» обслуживает 210 километров федеральной автодороги М-53 «Байкал» и более 3 тысяч километров дорог краевого значения и улично-дорожной сети. В состав ДРСУ входят три филиала – Боготольский (и.о. директора Виктор Ольбиков), Большеулуйский (и.о. директора Алексей Рондарев), Бирилюсский (и.о. директора Александр Баранов) и четыре мастерских участка – Назаровский, Козульский, Тюхтетский, Краснореченский.



Директор ГП КК «Ачинское ДРСУ» Александр Петров

Предприятие имеет в своем распоряжении три асфальтобетонных завода, два дробильных комплекса, установки для приготовления битумсодержащих материалов, пилораму, машинно-тракторный парк в количестве 140 единиц (автомобили самосвалы, спецтехника, грейдеры, погрузчики, экскаваторы, бульдозеры и т.д.). Выпускается продукция собственного производства – щебень различных фракций, асфальт, пилломатериалы, продукция на основе битума – мастика, эмульсия, холодный асфальт.

– В октябре этого года у нас официальный юбилей – 40 лет. Ачинское ДРСУ одно из старейших дорожных предприятий в крае, – с гордостью говорит директор Александр Петров. – Его история берет

начало в 1948 году, когда в Ачинске была создана машинно-дорожная станция для строительства и восстановления автомобильных дорог. В 1951 году на ее базе был создан Ачинский ПДУ, который в 1965 году был переименован в Ачинский ЛУАД. Потом были еще реорганизации и переименования, но, как бы наше предприятие ни называлось – ПДУ, ЛУАД, ДРСУ-1, ДРСП, неизменным оставалось одно – отношение к порученному делу. Это подтверждают многочисленные благодарственные письма и почетные грамоты – от Министерства транспорта РФ и министерства транспорта Красноярского края, главных заказчиков – КГКУ «КрУДор» и ФКУ «Байкалуправдор», глав муниципальных образований западной группы районов края, деловых партнеров...

У каждого филиала предприятия своя специфика. Например, в Бирилюсском своего АВЗ нет – потому что нет больших потребностей в асфальтобетонной смеси, дороги там, в основном, гравийные. Зато Бирилюсский филиал обеспечивает ДРСУ лесом и пилломатериалами.

Или взять Боготольский филиал. Материал, много лет выпускавшийся на Владимировском карьере, не выдерживал никакой критики, зато сейчас мы нашли инвесторов (пока, правда, не хва-

тает еще 9 миллионов инвестиций, но мы продолжаем над этим работать), чтобы выпускаемая карьером продукция наконец стала соответствовать современным требованиям качества и кубовидности.

Чтобы постоянно быть в числе лучших и добиваться отличных показателей, нужно идти в ногу со временем – применять новые технологии, покупать и осваивать современную высокопроизводительную технику и оборудование.

– Прогресс не стоит на месте, в дорожной отрасли в том числе, – уверен Александр Александрович. – Поэтому для нас главное – не отставать, экспериментировать, обновлять. Именно в этом, я считаю, залог успеха не только нашего, но и любого современного предприятия. Только маленький пример: два года назад мы попробовали «омолаживающую» дорожную косметику. Объектом для эксперимента выбрали двухкилометровый участок дороги Ачинск – Горный – Березовый. Последний раз ремонт асфальтобетонного покрытия здесь проводился лет десять назад. Для обработки покрытия использовали пропитывающий состав Reclamite, в который входят нефтяные масла и смолы, – их большая текучесть и растворяющая способность помогают проникнуть в глубь асфальтобетона на 8-10 сантиметров и регенерировать битум, а расход эмульсии для обработки покрытия – около полулитра на квадратный метр. Через месяц проверили: количество трещин сократилось, покрытие стало более упругим и эластичным именно за счет восстановления битума.

А три года назад в Ачинском ДРСУ решили кардинально модернизировать асфальтобетонную

установку на 8-м километре автодороги Ачинск – Назарово, причем помощь ачинцам в максимальной автоматизации механических процессов оказали специалисты Томского госуниверситета систем управления и радиоэлектроники.

Еще одна новинка, производство и применение которой успешно освоили в Ачинском ДРСУ, – холодный асфальт.

– Его применение позволяет проводить ямочный ремонт при низких температурах, при этом отсутствует необходимость запуска асфальтобетонного завода, – рассказывает заместитель директора по экономике Дмитрий Феофанов. – Это, в свою очередь, значительно снижает затраты на ведение работ. Осенью 2012 года мы стали применять специальную присадку для выпуска и укладки асфальтобетона, которая при устройстве покрытия позволяет понизить температурный режим асфальтобетонной смеси на 30-40 градусов, а значит, удлиняет сезон ремонта дорог минимум на месяц. Освоили выпуск кубовидного щебня.

Ачинское ДРСУ первым в Красноярском крае приобрело комбинированную дорожную машину на базе самосвала Volvo, оборудованную агрегатами фирм Erocke и Telefsdal, – их производительность и надежность в три раза превосходит российские аналоги. В прошлом году купили точно такую же, но на базе Scania. В числе приобретений последних лет – немецкая дорожная фреза Wirtgen и комплекс синхронного битумощебнераспределения «Чипсилер 40» (кстати, пока единственный в крае) для поверхностной шероховатой обработки дороги.

С 2006 года на предприятии идет процесс внедрения систем глобального позиционирования GPS/ГЛОНАСС, позволяющих проводить мониторинг работы транспорта.

– Система навигации установлена на 90 единицах техники, – рассказывает инженер дежурно-диспетчерской службы Виталий Гуменюк. – Автоматизированная система «Автограф» позволяет в любую минуту установить, где находится машина и какие работы выполняет. Ситуацию на дорогах мы отслеживаем с помощью метеостанций. Кроме того, есть собственные камеры наблюдения, которые в режиме реального вре-



Рабочий коллектив Боготольского филиала Ачинского ДРСУ

мени показывают картину происходящего на дорогах.

Три года назад Ачинское ДРСУ на 20-м километре дороги Ачинск – Назарово установило информационное табло, отражающее сведения о погодных условиях и состоянии дорожного покрытия. В прошлом году такое табло установлено на 21-м километре автодороги Ачинск – Бирилюссы.

В Ачинском ДРСУ и филиалах предприятия трудится 460 человек.

– Наши дорожники – отличные специалисты, настоящие профессионалы, работающие с учетом требований времени, постоянно повышающие квалификацию, – с гордостью говорит о подчиненных Александр Петров. – Многие работники имеют почетные грамоты Законодательного Собрания Красноярского края. Это энергетик Сергей Иванов, главный бухгалтер Валентина Феофанова, мастер Владимир Тукиш, водители Александр Степанов, Александр Муравкин, механизатор Андрей Кинстлер. В 2009 году предприятие получило

Почетный диплом от Министерства транспорта РФ «За большой вклад в развитие дорожного хозяйства Красноярского края». А начальник производственного отдела Елена Роднова и главный инженер Юрий Симановский имеют благодарность министра транспорта РФ (благодарность министра транспорта Российской Федерации имеет и сам Александр Александрович. – *Ред.*).

Руководство проявляет заботу о своем коллективе: деятельность администрации направлена на постоянное улучшение условий труда, повышение заработной платы и оказание помощи в оздоровлении и организации отдыха, обучении детей. А работники Ачинского ДРСУ тоже как нельзя лучше показали, что могут проявить заботу о ближних, быть отзывчивыми к чужой беде, – на оказание помощи пострадавшим от наводнения жителям Дальнего Востока коллектив предприятия перечислил 300 тысяч рублей.

Антон ТОПОЛЕВ



Коллектив Бирилюсского филиала Ачинского ДРСУ

Ставка – на технологии

Свой профессиональный праздник – День дорожника коллектив ГП КК «Большемуртинское ДРСУ» встретил с хорошими результатами. Объем строительно-монтажных работ составил 192 миллиона рублей, а в целом по предприятию выручка за девять месяцев этого года превысила 230 миллионов.

Большемуртинское ДРСУ работает в трех районах края – Емельяновском, Сухобузимском и Большемуртинском. Содержанием 690 километров региональных и 110 километров межпоселенческих дорог занимаются четыре участка предприятия.

– Основной заказчик у нас – краевое управление автодорог, – говорит директор предприятия Александр Зайков. – Объемы работ по нему примерно такие же, что и в прошлом году. Надо отдать должное КрУДору, все бы так заказчики работали. Ежемесячно в 15-х числах финансирование. Если есть вопросы по технологиям, всегда решаются. Постоянный контроль над проведением работ, совещания. Хочется, чтобы и остальные заказчики – муниципальные образования – работали так же грамотно.

Для того чтобы максимально успешно справляться с возложенными на предприятие задачами, здесь решили заняться техническим перевооружением и начали с составления собственной программы. В прошлом году в ее рамках купили роторный дробильный комплекс ПКС-80 – у него и производительность в 5-6 раз выше, чем у старого,

и качество материала лучше, щебень более кубовидный получается. Для собственного месторождения в Юксево приобрели новый 5-тонный погрузчик СЭМ-652. Большую экономию средств дает щебнераспределитель, также приобретенный совсем недавно. Да и работать с ним удобно – щебень равномерно распределяется на нужную ширину обочины и толщину. Получается все аккуратно, красиво, даже грейдером после него по дороге проходить не надо. Кстати, о грейдерах. Они в планах закупки тоже есть – Шилинский и Старцевский участки до конца этого года должны получить по одному, а в Сухобузимский участок придет новая КДМ.

На предприятии делается ставка на все более широкое применение современных технологий, некоторые из которых большемуртинцы уже и новыми не называют. Например, ямочный ремонт здесь пять лет выполняется струйно-инъекционным методом. Есть специально обученные профессионалы, собственное производство эмульсии. На дорогах, находящихся на обслуживании ДРСУ, установлены четыре дорожные метеостанции, данные с которых поступают как в ДРСУ, так и в

КрУДор. Весь транспорт оборудован системой ГЛОНАСС, которая позволяет отслеживать, кто, где и чем занимается. Также здесь применяют холодный асфальт, и уже второй год Большемуртинское ДРСУ является, по сути, экспериментальной площадкой КрУДора, на которой обкатывается технология применения американской добавки «FORTA-Fe» и ее российского аналога ПАН-фибры.

В этом году на предприятии выпустили более 20 тысяч тонн асфальта, 4 километра прошли сплошным ямочным ремонтом, еще на 5,5 километрах уложили асфальт с ПАН-фиброй и «FORTA-Fe». Также прошли асфальтом 0-2,5 км автодороги Миндерла – Сухобузимское – Атаманово (там проводился ремонт) и 1,5 километра на дороге Сухобузимское – Татарская – Карымская в районе строящегося свинокомплекса. Отсыпали и с гравийным покрытием сдали 1 км 350 м автодороги Малый Кантат – Айтат – Верхняя Казанка.

– Это долгоиграющее, – уточняет Александр Александрович. – Длина дороги – 5 километров, надеемся доделать за 2014-2015 годы. Коллектив у нас профессиональный, со многим справится, а вот средств маловато. Да и межремонтные сроки не выдерживаются. Не хотелось бы, чтобы асфальтовые дороги превращались в гравийные, а гравийные – в грунтовые.

Впрочем, до этого еще далеко – если, конечно, такое вообще



Директор ГП КК «Большемуртинское ДРСУ» Александр Зайков и заместитель директора Геннадий Абрамкин



Начальник Большемуртинского участка Валерий Запеченко

когда-нибудь произойдет. Тем более что с содержанием в последнее время происходят подвижки явно в лучшую сторону. Взять тот же Енисейский тракт – еще три года назад автобусы по нему по обочинам ездили, потому что назвать проезжую часть проезжей язык не всегда поворачивался, а сейчас такого и в помине нет. За три года, с 2010-го по 2012-й, прошли сплошным ремонтом 46 километров. К ним в этом году большемуртинцы на подряде у КрайДЭО еще 5,5 добавили, да 6 километров сделала Красноярская ДПМК. На 16 километрах обновили асфальт, и трасса стала, что твое зеркало, – ровная, гладкая, катишься и катишься по ней в свое удовольствие. Если и дальше так пойдет, то очень скоро дорога вернется в свое первоначальное состояние.

– Коллектив у нас – дай бог каждому, – признается директор. – Сильные профессионалы, работают десятилетиями. Грешно, конечно, так говорить, но нам повезло: когда в районах стали разваливаться крупные предприятия, то многие хорошие работники к нам перешли, а их там хватало. Всех наших передовиков и перечислить-то трудно. Одного назовешь, а другого обидишь. Но попробую. Например, бригадир асфальтобетонного укладочного комплекса Владимир Ивасин. По Большемуртинскому району – Сергей Веселов, водитель автобуса; Александр Попков, машинист автогрейдера; Владимир Белый, старший звена дорожных рабочих; Евгений Узнов, машинист бульдозера Т-11, который мы приобрели с помощью министерства, за что

ему, министерству, очень благодарны. Много работ этим бульдозером сделали. По Шилинскому участку – Юрий Захаров, тракторист; Виктор Лукьянов, водитель КДМ, а в летний сезон он на «КамАЗе» работает. Да про каждого работника можно долго рассказывать, многие два-три вида техники совмещают, зимой одни работы, летом другие. Сухобузимский участок – там у нас Сергей Карасев, машинист погрузчика, Александр Савичев, машинист автогрейдера, Вячеслав Смирнов, оператор АБЗ. На Старцевском участке хочется отметить Анатолия Шваба, машиниста автогрейдера, и дорожного рабочего Виктора Миллера.

Что касается инженерно-технических работников – а их в коллективе ДРСУ около 30 человек – Александр Александрович сначала даже затруднился выделить кого-то особо. «Все хорошо работают», – признался он.

– Геннадий Васильевич Абрамкин, мой «боевой» зам, – сказал, наконец, Зайков после небольшой паузы. – Планово-экономическая служба во главе с Михаилом Алтуховым и бухгалтерская, главный бухгалтер Галина Понарина. Все начальники участков – профессионалы. Валерий Запеченко

на Большемуртинском участке, Геннадий Артемьев на Шилинском, Сергей Казанцев – на Сухобузимском. Всего два месяца, как работает начальником Старцевского участка Михаил Смолин. Казалось бы, хвалить его рановато, но он потомственный дорожник, а его участок очень хорошо входит в зимний сезон. Старцевский – одна из наших самых «горячих» зон, – говорит Зайков. – Рядом город с его большими зарплатами, людей из-за этого надолго задержать у себя сложно. Но мы постоянно занимаемся этой проблемой, и я очень надеюсь, что скоро и этот участок станет таким же боеспособным, как остальные.

Михаил ЗАЛЕСНЫЙ



Машинист погрузчика Василий Колчанов



Машинист асфальтоукладчика Олег Барков



Инженер диспетчерской службы Наталья Гриц



Водитель автокрана Иван Богданкевич



Спасибо за работу!

До тех пор, пока благодаря слаженному взаимодействию Великого Хурала Республики Тыва и Законодательного Собрания Красноярского края не был построен участок дороги Ширыштык – Червизюль, соединивший восточные регионы страны с Республикой Тыва, Каратузский район считался тупиковым районом. С открытием нового участка расстояние сократилось на сотни километров.

Ремонтно-строительный сезон 2013 года для нашего предприятия оказался одним из самых сложных в плане ремонта автомобильных дорог из-за плохих погодных условий. Основной объем работ по ремонту пришелся на автодорогу Кочергино – Каратузское – Таяты, участок с 19 по 31 км между с. Качулька и с. Нижние Куряты. Там произведено устройство основания и покрытия из гравийно-песчаной смеси, вырубка кустарника на откосах, в кюветах и резервах. Установлена новая знаковая информация с отсыпкой бERM. В сентябре введено в эксплуатацию 11 километров этой дороги.

Немаловажный объект – автодорога Каратузское – Черемушка, где на 0 – 11 км произведен ремонт с устройством основания и двухслойным асфальтобетонным покрытием. Согласно контракту, выполнение рассчитано на три года, с 2013-го по 2015-й. В этом году при запланированных 2,3 км

наше предприятие выполнило 3,6 километра. Хочется отметить, что отремонтированный участок автодороги проверен лабораторией краевого управления автомобильных дорог. Комиссия отметила хорошее качество выполненных работ – ровность покрытия и уплотнение.

За счет содержания автомобильных дорог произведены работы по восстановлению проезжей части автодороги Кочергино – Каратузское (объездная дорога села Каратузского) асфальтобетонным покрытием толщиной 5 см с отсыпкой обочин из ГПС, протяженностью 2,2 км. Также на 16-м км этой автодороги оборудована весовая площадка для контрольного взвешивания большегрузного автомобильного транспорта.

В рамках краевой целевой программы произведены работы в микрорайоне «Южный» на улицах Росийская и Кирпичная, где выполнено возведение земляного полотна и устройство основания из

гравийно-песчаной смеси, а также произведен монтаж и устройство двух железобетонных водопропускных труб диаметром 1 метр. В селе Моторском, по ул. Пушкина, выполнено гравийное покрытие и также появилась водопропускная труба диаметром 0,5 метра.

Велись работы и на транспортном коридоре, который должен соединить три района края – Каратузский, Ермаковский и Шушенский. Его строительство началось еще в 1992 году, но из-за смены «социализма» на «капитализм» нужное дело так и не удалось закончить. Работы возобновились лишь после назначения на пост представителя губернатора Красноярского края Александра Дамма. Александр Иванович, как человек, обладающий высокими профессиональными качествами, сразу увидел экономическую целесообразность этого коридора, позволяющего сократить расстояние практически в 2 раза.

Не осталась без внимания каратузских дорожников и автодорога Верхний Суэтук – Дубенское, где на расстоянии 4,7 км выкорчеваны с двух сторон деревья и приведены в порядок откосы.

В 2013 году коллективом ГП КК «Каратузское ДРСУ» выполнен весь комплекс работ по содержанию автодорог – это ямочный ремонт асфальтобетонного по-

крытия, заливка трещин битумной мастикой, ремонт обочин с добавлением гравия, планировка откосов, нарезка кюветов, водоотводных канав, очистка и ремонт водопропускных труб. Также произведен ремонт и окраска металлических ограждений, заменено и установлено 96 дорожных знаков. Проведено окашивание обочин, откосов от травы, очистка от мусора.

В зимний период выполнялись работы по очистке проезжей части от снега, снятию снежного наката, россыпи противогололедного материала, нарезке валов снегозадержания, установке снегозадерживающих щитов, сигнальных вешек, щитов для закрытия водопропускных труб.

По автодороге Старая Копь на 6-м км содержится и ежегодно ремонтируется паромная переправа через реку Амыл, которая действует до ноября, а в конце ноября мы обустроиваем там 250 погонных метров ледовой переправы, при необходимости производя намораживание.

Производственная база предприятия позволяет выполнять весь комплекс работ по ремонту и содержанию автодорог. У нас имеется комплекс гаражных и складских помещений, различные мастерские, современный, с компьютерным управлением асфальтобетонный завод, дробильно-сортировочный комплекс, асфальтоукладчик, три мотокатка, два экскаватора, два погрузчика, два бульдозера, пять автогрейдеров, два битумовоза, три комбинированные дорожные машины, 12 автомобилей «КамАЗ», два «МАЗа».

Выполнение всех объемов стало возможно благодаря слаженной работе стабильного трудового коллектива. Трудятся у нас мастера своего дела, окончившие специализированные учебные заведения и постоянно повышающие квалификацию на курсах.

Пополняется организация инженерно-техническими работниками, молодыми специалистами с высшим образованием. Второй год трудится мастером по ремонту автодорог Владимир Савченко. Иван Анисимов третий год работает главным энергетиком.

Легко быть руководителем подразделения, если у тебя в коллективе трудятся такие специалисты, как экскаваторщик Виктор



Машинист фронтального погрузчика Виктор Патрушев



Мастер по ремонту дорог Владимир Савченко



Водитель Михаил Баюс



Дорожный рабочий Геннадий Романов

Зуев, бульдозерист Виктор Штерцер, машинист асфальтоукладчика Алексей Богачев, машинист универсального катка Геннадий Казанцев, машинист автогрейдера Владимир Потылицин, дорожный рабочий Геннадий Романов, тракторист Сергей Голубченко, машинист фронтального погрузчика Виктор Парушев, тракторист-бульдозерист Александр Воропаев, и многие другие.

Огромных слов благодарности за добросовестный труд заслуживают водители большегрузных автомобилей Денис Афанасьев, Михаил Баюс, Андрей Ковалев, Игорь Емельянов, Александр Штейн, Василий Кочетков, водители комбинированной дорожной машины на базе «КамАЗа» Василий Вавилов, Александр Емельянов.

На совесть трудятся на своих рабочих местах машинист дробильной установки Андрей Гра-

добоев, машинист асфальтобетонного завода Сергей Дмитриенко, электрик на территории промышленной базы Борис Манаков, а в токарном цехе с любой работой всегда справится, как говорится, специалист от бога Юрий Дрон. В период работы паромной переправы через реку Амыл паром ходит точно в срок и по расписанию благодаря стараниям Павла Широкова.

За добросовестную самоотверженную работу хочется поблагодарить трудовой коллектив нашего предприятия. Задача, стоящая перед каратузцами, такая же, как у всех дорожников, – чтобы о дорогах, которые мы обслуживаем и ремонтируем, не говорили плохо, чтобы людям по ним было приятно ездить.

*Василий ГАТИЛОВ,
главный инженер
ГП КК «Каратузское ДПСУ»*

На трассах Севера В мороз и снегопад



Генеральный директор ГП КК «Лесосибирск-Автодор» Андрей Кузьмин

– Андрей Павлович, в прошлом году ваше предприятие отметило 35-летний юбилей. То, что сделано для города и края за это время, – сотни километров дорог, мосты, переправы, зимники. Тем не менее жизнь не стоит на месте. Какими проектами «Лесосибирск-Автодор» занимается сегодня?

– Прежде всего, отмечу, что мы неплохо завершаем 2013 год. Правда, финансирование немного снизилось, но даже это позволило выполнить поставленные задачи. Мы продолжаем реализацию проектов социального значения, один из них – ремонт дороги Галанино – Пировское на участке 49 – 56 км. В этом году было проложено 3,4 километра дороги с двухслойным покрытием. Продолжаем ремонт автодороги Красноярск – Енисейск, выполнено восстановление покрытия 4,5 километра трассы на участке 169 – 173 км. Еще один наш объект – въездные ворота в город, в этом году дорожники заасфальтировали от путепровода до Мехколонны 3,5 километра дороги. Остался небольшой разрыв – 1,5 километра. И если в следующем году мы сможем закрыть этот пробел, дорога от Бурмакино до Новоенисейска – обходная городская дорога – будет в хорошем состоянии.

Не менее важен еще один социально значимый объект – дорога Северо-Енисейский – Епишино.

Непростой быт дорожников – это работа в ветер и снегопад, гололед и стужу, в первые осенние заморозки. Так совпало, что День работников дорожного хозяйства отмечается как раз в преддверии этих тревожных будней, ведь зима в нашем регионе наступает рано. Но пока первый снег еще не лег на дороги, генеральный директор ГП КК «Лесосибирск-Автодор» Андрей Кузьмин уделил час своего времени, чтобы рассказать об успехах предприятия, о дорожных делах и планах, поздравить коллег с профессиональным праздником.

Это артерия для золотодобывающих предприятий, которая дает 20% золотодобычи в государстве, и она сейчас не в лучшем состоянии. Тем не менее на участке 49 – 59 км ремонтные работы ведутся, в этом году отремонтировано 4,5 километра. Еще 5 километров пути сдадим в 2014 году.

Мы обслуживаем не только дороги, но и паромные, ледовые переправы. Этим летом по обращениям лесосибирцев, особенно жителей поселка Стрелка, по заданию министерства транспорта края и КГКУ «КрУДор» открыли социальный паром, который для сотен горожан стал доступным водным видом транспорта из Лесосибирска в Стрелку и обратно. Обслуживание парома выполняет Енисейская сплавная контора.

По программе модернизации улично-дорожной сети в городе продолжаем реконструкцию улиц Мира и Парковая. В этом году заасфальтировали 220 метров пути. Второй год выигрываем конкурс, продолжаем ремонтные работы. Ввод объекта с учетом финансирования хотелось бы закончить к 40-летию юбилею Лесосибирска.

– Как идет модернизация и обновление техники на вашем предприятии?

– Будучи предприятием государственным, проводя модернизацию, обновляя парк техники, нам приходится во многом рассчитывать на свои силы. Тем не менее не стоим на месте, работаем в счет кредитов, лизинга, рассматриваем всю инвестиционную программу, которую можем освоить. Наш ав-

топарк составляет более 120 единиц техники, и эта техника каждый день выходит на дороги северного транспортного узла. Недавно приобрели новый вездеход-снегоболотоход «ГАЗ-34039», который пойдет в северном направлении прокладывать автозимник Бор – Верхнеимбатск. Приобрели для дорожной службы вахтовку-автомобиль повышенной проходимости на 15 мест. На днях получили новый экскаватор Hitachi ZC-330, а также трал для перевозки тяжелой техники IVECO.

Продолжили модернизацию на асфальтобетонном заводе. С внедрением нового оборудования, автоматизацией процессов намного улучшились характеристики выпускаемой продукции – асфальтобетонной смеси. Применяем в технологии минеральный порошок, который значительно улучшает качества асфальтобетона и повышает его физико-механические свойства. На следующий год планируем перейти на новые современные шведские добавки – «Редисет» для улучшения сцепных качеств компонентов – щебня, песка и битума. На экспериментальном участке Мотыгино – Широкий Лог уже укладывали асфальтобетон с этой добавкой в сухом виде. На следующий год попробуем применять «Редисет» в жидком виде, что, по прогнозам наших технологов, еще более эффективно.

– Впереди зима, и у дорожников забот и хлопот хватает. Как идет подготовка к сезону холодов?

– В структуре нашего предпри-



Зимники Енисейск – Ярцево – Ворогово – Бор

ятия Енисейский и Мотыгинский филиалы, в целом ГП КК «Лесосибирск-Автодор» с учетом автозимников содержит 3600 километров дорог. Полным ходом идет подготовка к зимним условиям. На 95% мы обеспечены противогололедным материалом, применяем два вида реагентов – песко-соляную смесь в разных процентах и щебень, в зависимости от того, какой материал при гололеде или снегопаде будет более эффективен. Стараемся повысить сцепные качества шины с дорогой, чтобы улучшить безопасность движения. Ждем наступления холодов – вся наша дорожная техника практически готова к зимнему содержанию.

Ноябрь – начало строительства зимников. Основной зимник – Енисейск – Ярцево – Ворогово – Бор составляет 740 километров дорог. И еще 300 километров от Бора до Верхнеимбатска дорожники прокладывают по тайге, где нет ни одного населенного пункта. Это огромная ответственность людей, которые при температурах ниже 40 градусов для жителей отдаленных поселков делают «дороги жизни».

– Не секрет, что профессия дорожника – это еще и риск, умение работать в сложных и непредсказуемых условиях. Какими качествами должны обладать люди, приходящие в дорожную отрасль?

– Без преувеличения скажу, что работать в дорожной отрасли интересно и трудно. Люди, приходящие в отрасль, не всегда выдерживают перегрузки. Я их понимаю, потому что сам прошел путь от мастера и знаю, какими усилиями дается каждый метр отремонтированной или построенной дороги. Люди должны

быть искренние, настоящие, закаленные, быть готовыми к разным капризам природы.

Так, этой весной в период паводка случилось затопление в Енисейском районе около деревни Мало-белая. Корчеходом на реке Кемь принесло огромные коряги, которые зацепились за мост. Дорожникам Енисейского филиала пришлось опуститься над водой и с помощью бензопил, тросов распилить корч и аккуратно прогнать под мостом. Этой же весной произошла похожая история: при строительстве объекта грузовым транспортом было «раздавлено» 4 километра дороги Енисейск – Усть-Кемь. На проезжей части провалились груженные самосвалы, которые самостоятельно не могли оттуда выехать. Три недели работники наших служб проводили работы по устранению пучин. Движение на дороге было восстановлено.

– Можно только поблагодарить дорожников за мужество и поздравить с праздником. Андрей Павлович, что можно пожелать работникам дорожной службы в их профессиональный праздник?

– Поздравляю ветеранов дорожной отрасли, коллективы филиалов и участков ГП КК «Лесосибирск-Автодор», всех дорожников с профессиональным праздником! Желаю терпения в нашей нелегкой работе, стабильного финансирования, новых заказов и объектов, новых отремонтированных дорог. Успехов вам, семейного благополучия, крепкого сибирского здоровья и огромного личного счастья.

Елена ПАНФИЛОВА

Доска Почета

Благодарственное письмо губернатора Красноярского края
Светлана Баландина – главный специалист ОТ и ПБ

Благодарственное письмо Законодательного Собрания Красноярского края
Валерий Попов – мастер

Почетная грамота КГКУ «КрУДор»
Ксения Лебедева – ведущий экономист
Андрей Белоглазов – машинист автогрейдера

Почетная грамота главы администрации Лесосибирска
Александр Блудов – водитель
Алексей Попрядухин – инженер по эксплуатации

Почетная грамота главы Лесосибирска
Евгений Жидков – главный энергетик
Николай Хлыстунов – машинист экскаватора

Почетная грамота ГП КК «Лесосибирск-Автодор»

Павел Миронов – водитель автокрана
Константин Смолкин – машинист бульдозера
Валерий Иванников – водитель
Александр Анкудинов – водитель
Артур Стильве – машинист трактора
Евгений Гуренов – слесарь по ремонту агрегатов
Лариса Максимова – бухгалтер материальной группы
Александр Тимиревский – водитель

Владимир Яричин – водитель
Эдуард Майер – аккумуляторщик
Анна Солдатова – бухгалтер расчетной группы

Звание «Ветеран производства»

Леонид Коротков – главный механик
Елена Болдырева – главный бухгалтер
Ольга Грядова – главный специалист ОТиЗ
Николай Иванович Рейн – дорожный мастер

Красноярцы внимательно следят за строительством, развернувшимся на берегах великой сибирской реки. На сооружении четвертого моста через Енисей, генеральным подрядчиком которого выступает ОАО «Сибмост» (Мостоотряд № 7 Красноярский филиал ОАО «Сибмост»), трудится уже более 400 человек. Стройка обретает зримые очертания.



Мечта над Енисеем



Директор Мостоотряда № 7
КФ ОАО «Сибмост» Василий Ильинов

– Среди коллективов работают два наших монтажных участка, механизаторы и водители, енисейские речники, – рассказывает Василий Ильинов, директор Мостоотряда № 7. – Кроме того, трудятся субподрядные организации Барнаульского Мостоотряда № 96 и ООО «Трансмост». Обустраивают проезжую часть рабочие из Новосибирска, тяжелые краны, буровые станки обслуживают специалисты из Красноярского управления механизации.

С интересом слушаю директора. Всю свою долгую трудовую жизнь этот человек посвятил строитель-

ству мостов, путепроводов, речных и морских причалов. Опытный руководитель видит строительство во всех деталях. Ни одна производственная «мелочь» не ускользает от его внимания. Специалист своего дела, он четко представляет всю панораму масштабного строительства. И воспитанное профессионалом чувство ответственности не отпускает этого человека.

Напомним, что в исторической биографии Мостоотряда № 7 сооружения уникальные. Годы проходят, поколения строителей меняются, но стоят их руками построенные мосты через Днепр в Запорожье, Обь в Новосибирске, Ангарау в нижнем бьефе Усть-Илимской ГЭС, реку Баргузин в Бурятии, через Амурский пролив во Владивостоке, в Красноярске мосты через Енисей – Коммунальный, Октябрьский, «777», пешеходный вантовый мост на остров Татышев.

Сегодня для строителей объект номер один – новый мост в столице края. В середине октября из Омска на стройплощадку поступил монтажный кран МДК-63 – с его помощью предстоит монтировать пролетные строения через главное русло.

– Монтаж мы уже начали, – говорит Ильинов. – Первую панель смонтировали с земли. Дальше нужно на эту панель смонтировать кран и поднять ее. Монтажная масса у него немаленькая – 170 тонн. Потом перегрузочный кран будет ему подавать наверх металлоконструкции, и мы в двух ярусах поведем монтаж. Основной упор делаем на два монтажных участка. Там работают опытные



начальники участков: Павел Звенцов, Николай Евмененко, производители работ Николай Земляной, Александр Пономарев, Владислав Пиго, бригадиры Сергей Кельманович, Иван Дзыговский. Кроме того, нами изучена возможность ведения монтажа с правого и левого берегов одновременно.

По мнению Василия Ильинова, видимо, без этого не обойтись. Предстоит выполнить очень большой объем монтажа – 15 тысяч тонн металлоконструкций. И сварка очень ответственная. Получается, что пока строители не отработают сечение на всю ширину моста: монтаж блоков, сборка, сварка, нельзя идти дальше. Предстоит трудоемкая работа.

Строители уже выполнили работы по установлению всех русловых опор, кроме девятой, которая протянется с левого берега.

– Эта опора самая большая, – объясняет Василий Прохорович. – В фундамент опоры выполнено 60 буронабивных столбов. Закачиваем шпунтовое ограждение для устройства ростверка. Но грунты оказались очень тяжелыми. Наши отечественные вибраторы не справились с этой задачей. Молодом стали бить. Жаловаться начали местные жители. Однако ко времени монтажа, марту будущего года, мы подойдем с левого берега к девятой опоре, и она появится. Все эти особенности мы учитываем и корректируем. По эстакадной части проблем не вижу, к концу года монтаж закончим. Сейчас на левом берегу поставили вторую буровую и начали бурить. Но тоже

пока выборочно. Генеральная линия остается прежней. Окончание сооружения мостового перехода будет готово до октября 2015 года.

Василий Прохорович рассказал и о том, что мостостроители работают еще и на других объектах. В частности, путепроводе через Северное шоссе. Подходы к путепроводу строят рабочие Ачинской ДПМК. Летом будущего года объект будет готов.

На строительстве развязки по улицам Калинина и Брянская трудятся рабочие субподрядной организации ООО «Трансмост». Им поручено выполнение работ по переустройству коммуникаций, сооружению опор. До Нового года

эти работы должны выполнить. Стройка сложная и серьезная.

В Бурятии строители Мостоотряда № 7 завершают сооружение большого моста через реку Баргузин, которое было начато в 2009 году.

– Как видите, в возведении мостов принимают участие строители, рабочие, дорожники, автомобилисты, монтажники, – говорит Василий Ильинов. – Поздравляю с профессиональными праздниками наших коллег – дорожников и автомобилистов. Желаю всем крепкого здоровья, успехов в работе и семейного счастья. Это самое главное!

Анатолий МИХАЙЛОВ



5 лет глубокому обходу

В списке юбилейных мероприятий октября 2013 года есть одна дата, которую невозможно обойти вниманием. Пять лет назад, 21 октября 2008 года, со сдачей в строй так называемого «Путинского» моста через Енисей было открыто движение по глубокому обходу Красноярска. Понятно, что это красивое и величественное сооружение стало мощным заключительным аккордом в системной работе, которая велась красноярскими дорожниками и мостовиками на протяжении многих лет. Реализация столь масштабного проекта, как глубокий обход Красноярска, позволила существенно разгрузить улицы краевого центра, направив основной поток транзитного транспорта по объездной дороге.

Жемчужина обхода – мост, построенный силами Мостоотряда № 7 Красноярского филиала ОАО «Сибмост». Его длина – 814 метров, а главный пролет (231 метр) является самым протяженным из всех существующих на Енисее. Впервые в истории краевого мостостроения металлические конструкции для моста изготавливались в крае – на Назаровском заводе металлоконструкций. Еще одна его особенность – надвигка неразрезного пролетного строения общей длиной 483 метра. Надвигка велась с левого берега в течение 8,5 месяца, а с правого одновременно шла сборка. Металлическая неразрезная плеть с ювелирной точностью попала на пролетное строение, которое собиралось на другом берегу.

Каждый день на строительстве моста было занято примерно 800 человек, а применение уникальных технологий позволило сократить сроки строительства на год. В торжественной церемонии открытия моста принял участие тогдашний премьер-министр Российской Федерации Владимир Путин, после чего жители края и стали называть мост «Путинским».





Мосты нашей судьбы

Для многих путешествующих людей по дорогам нашего огромного края сооружения, соединяющие берега рек, маленьких речушек, ручьев, глубоких оврагов, стали привычным явлением. Признаться откровенно, мало что известно об авторах и строителях этих сооружений. А ведь у каждого такого небольшого моста или мостика есть своя биография, история, память.



ектного отдела ООО «Мостовик-Центр», профессионал. В юности решил стать мостостроителем и не ошибся. Он родом из Иркутска. После окончания школы поехал учиться в Москву. Поступил в Московский институт инженеров железнодорожного транспорта на факультет «Мосты и тоннели». В 1991 году после окончания вуза вернулся в Сибирь. До 1997 года работал на БАМе, в Усть-Куте. Там строили вдоль железной дороги притрассовую автомобильную дорогу.

Работал в филиале московской организации «Гипростроймост». Занимался объектами в Иркутске, Чите, Красноярске, Богучанах. А потом получил приглашение из Красноярска. Так оказался в ООО «Мостовик-Центр».

Эта организация хорошо известна в Красноярском крае. Занимается строительством искусственных сооружений – мостов, путепроводов, подземных переходов. Достаточно сказать, что за двадцать лет деятельности на территории Красноярского края предприятием введено в эксплуатацию более 120 мостов и путепроводов.

Из беседы стало понятно, что и нынешний год не стал исключением. География строительства большая. ООО «Мостовик-Центр» выполнило работы по ремонту двух мостов в Иланском районе через реки Куб и Караган, моста

Над главным входом предприятия ООО «Мостовик-Центр» наше внимание привлёк красочный плакат с такими стихами:

*Мы строим надёжно, и верить
мы будем,
Что труд наш нужен и Богу,
и людям.
Ведь нет в целом мире
прекрасней креста,
Чем пересечение реки и моста.*

– Три года назад мы отремонтировали мост в Емельяново. Его размыло паводком. За два месяца восстановили. Сдавали мост в сентябре. Скромно. Но когда мы приехали, чтобы перерезать ленточку

и открыть по нему движение, увидели местных жителей. Как выяснилось, люди пришли по собственной инициативе. Купили большой каравай, хлеб-соль. От всей души нас поздравляли, благодарили за нашу работу. Признаюсь откровенно, в те минуты испытал приятное чувство удовлетворения от профессии. Сдавали много мостов, и больших и малых, а больше всех запомнился этот. Видел радостные лица жителей, чувствовал искренность в их радости и подумал: ради этого есть смысл строить и восстанавливать мосты.

Наш собеседник Михаил Замаратский, начальник про-



через реку Истру-2 в Абанском районе, моста через реку Тигинушку на 90-м километре Енисейского тракта и моста через реку Ивашиху в Партизанском районе. Буровой участок предприятия принимал участие в сооружении опор пешеходного моста в Красноярске, на улице Партизана Железняка, и моста через Транссиб в поселке Уяр.

Завершили строительство двух переходящих объектов: моста через реку Качу в поселке Логовик Емельяновского района и пешеходного моста через протоку реки Кан в Канске по улице Кживонь.

– О последнем следует сказать подробнее, – уточняет Михаил Юрьевич. – Схема моста 3х45,1 м. Габарит проходной части 3 м. В качестве пролетных строений применены металлические фермы, опоры выполнены на буронабивных столбах диаметром 1,5 м. Это очень важный и востребованный объект, соединяющий два района города. До строительства дети ходили в школу по трубопроводу, временно приспособленному под переправу. Конечно, ни о какой безопасности и речи быть не могло.

В августе ООО «Мостовик-Центр» приступило к ремонту коммунального моста в селе Тасеево через реку Усолку. Хотя мост является единственной переправой через реку, его ремонтировали последний раз более 40 лет назад. Длина моста 111,9 п. м, Г – 0,75+8+1,5 м. На время ремонта построили временный объезд. Работа предстоит большая и серьезная, а сроки сжатые. Необходимо выполнить ремонт проезжей

части и балок пролетных строений, береговых и промежуточных опор, отсыпку конусов с устройством габионов в основании, водоотвода и лестничных сходов, а также устроить освещение и пешеходные дорожки на подходах к мосту. Срок сдачи – ноябрь. Главное, чтобы погода не подвела, а наши люди не подведут. На объекте трудятся три строительных участка – Сергея Шамкина, Владимира Стефанюка и Владимира Мальчикова.

С интересом слушаем рассказ специалиста. Каждый мост имеет свою специфику. Непростое это дело. В строительстве принимают участие изыскатели, геологи, топографы, гидрологи. На основании изысканий и создается проект сооружения.

Трудовой коллектив насчитывает около 150 человек. Предприятие состоит из четырех строительных и одного бурового участков. Работа организована вахтовым методом. Люди живут в вагончиках. И тем не менее отмечаем характерную особенность: в коллективе нет большой текучести кадров. А если люди и уходят, то не в торговлю, а в другие строительные организации. Здесь трудятся опытные и знающие специалисты.

Участок № 7 Дмитрия Мальчикова построил и отремонтировал в этом году пятый по счету мост на трассе Красноярск – Енисейск. Они эту дорогу за пять лет изучили от и до. Добрые парни трудятся в коллективе, это мастер Артем Заря, водитель Дмитрий Соболев, электрик Алексей Борисов, свар-

щики Николай Климентьев и Владислав Искучеков, монтажник Владислав Отти.

Хорошо знают дело сотрудники ИТР, среди которых начальник лаборатории железобетонных конструкций Сергей Бойко, начальник кранового участка Алексей Овсянко, начальник цеха ЖБИ Владимир Борисенко. Связующим звеном во всех делах является заместитель директора Александр Мирошниченко.

Но есть и сложности.

– Одна из главных проблем – нет стабильности и уверенности в завтрашнем дне, – считает Михаил Юрьевич. – Мы не знаем, что ожидает коллектив в будущем году. Высказывалось предложение, чтобы объекты выставлялись на торги с перспективой минимум на три года, тогда можно планировать и развивать предприятие. Пока же несовершенство системы торгов, рамки СПО, большие трудности при согласовании изменений в проекте не позволяют взглянуть в будущее с оптимизмом.

Но люди всегда живут надеждами. И Михаил Замаратский просил нас передать всем строителям мостов, автомобильных дорог поздравление с праздником. Оно выразилось в стихах:

*Строители мостов
и автотрасс,
Дорог, что протянулись
по России,
Мы в этот праздник
поздравляем вас,
От всей души вам
говорим спасибо.*

Анатолий КАСАТКИН

Почему буксует государственная машина?

Перемены, происходящие в нашей жизни, диктует время. Однако по сравнению с транспортным пассажирским автомобильным обслуживанием в зарубежных странах наша страна, к сожалению, отстала. Это видно и невооруженным глазом. Что делать? Нужны реформы в автомобильной отрасли, считает директор ГП КК «Красноярскавтотранс» Алексей Давыдов.

Отрасль нуждается в преобразовании

– Алексей Владимирович, есть мнение, что транспортный комплекс не только Красноярского края, но и России оказался за чертой перемен. Насколько оно соответствует реальности?

– Действительно, государственные пассажирские автомобильные предприятия с большим трудом обновляют свой автопарк, в силу сложившихся объективных причин не могут улучшать качество обслуживания, платить достойную зарплату водителям-профессионалам. А в итоге не могут составлять достойную конкуренцию частным пассажирским автопредприятиям.

Как напомнил недавно депутат Законодательного Собрания Красноярского края Анатолий Матюшенко, в советское время самый дешевый был речной транспорт, потом железнодорожный, затем автомобильный и авиационный. Сегодня автомобильный транспорт дешевле всех перевозчиков. Такое положение никого не устраивает: ни перевозчиков, ни пассажиров. Для сведения: от общего числа пассажиров автомобильным транспортом пользуются 98 процентов.

В Красноярском крае действуют 17 государственных пассажирских автотранспортных предприятий. В основном они работают в территориях, где низкий пас-

сажиропоток, где для создания рыночных отношений нет условий – таких районов в нашем крае 12. Там работу по перевозкам пассажиров выполняют только государственные автопредприятия. Однако в соответствии с социальной программой обязанность правительства Красноярского края – обеспечить транспортную доступность для всех жителей огромного сибирского региона.

Разработаны предложения по структурной реформе государственных автотранспортных предприятий Красноярского края. Сформулированы цели, в числе которых – повышение безопасности обслуживания пассажиров автомобильным транспортом в Красноярском крае, обеспечение доступности и качества транспортных услуг населению в соответствии с социальными картами, снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду, сохранение материально-технической базы государственных автотранспортных предприятий. Среди целей – списание устаревшей и приобретение новой единообразной и взаимозаменяемой техники и повышение конкурентоспособности



Генеральный директор ГП «Красноярскавтотранс» Алексей Давыдов

государственных предприятий за счет выхода на новые рынки.

Также сформирована программа по консолидации всех автотранспортных пассажирских предприятий края.

Удобно и надежно

– Какова доля безналичных оплат в общественном транспорте Красноярска?

– Около 210 тысяч человек отдали предпочтение безналичной оплате проезда. Доля безналичных расчетов, с помощью транспортных карт, в общественном транспорте в краевом центре составляет около 20 процентов. Транспортная карта вошла в состав Универсальной электронной карты (УЭК) в качестве регионального приложения Красноярского края, обеспечив, таким образом, возможность безналичного расчета за проезд в транспорте с помощью УЭК.

ПРОЕЗД БЕЗ ОБМАНА

Проект «Транспортная карта» – новшество в обслуживании пассажиров, которое появилось в Красноярске 1 ноября 2010 года.

Транспортная карта – пластиковый электронный кошелек, предназначенный для безналичной оплаты проезда во всех видах общественного пассажирского транспорта. На карту заранее зачисляется определенная сумма, и каждый раз при проезде в транспорте с карты списывается стоимость поездки. Она оснащена микропроцессорным чипом MiFare, работа которого основана на бесконтактной технологии. Стоимость карты составляет 100 рублей. Минимальная сумма пополнения карты без комиссии – 350 рублей. С комиссией 0,1% сумму можно положить любую.

Проезд по транспортным картам осуществляется на всех видах городского пассажирского транспорта, кроме такси. При оплате проезда транспортной картой предоставляется скидка. Стоимость проезда для владельца карты – 14 рублей в автобусе и 12,25 рубля в электротранспорте.

В 2013 году проезд по транспортным картам стал возможен не только в Красноярске, но и Норильске, Железногорске, Сосновоборске, Ачинске. На очереди Канск, Минусинск, Назарово, Шарыпово.



Кроме того, осуществлено объединение функционала транспортной карты с дисконтной картой «Копилка», что позволило привлечь дополнительных пассажиров. Ежедневно красноярцы приобретают около 200 карт и совершают более 130 тысяч поездок.

– Какие возможности каждой из карт?

– Транспортные карты обеспечивают только безналичный проезд в общественном транспорте. Карта «Копилка», совмещенная с транспортной картой, кроме безналичного проезда, обеспечивает предоставление скидок и бонусов у партнеров программы. УЭК – кроме безналичного проезда, обеспечивает доступ к целому спектру государственных и муниципальных услуг с помощью ЭЦП, а также используется в качестве банковской карты и документа, удостоверяющего личность.

– Есть перспективы развития?

– В ближайшем будущем планируется использование транспортных карт для оплаты проезда на междугородном автомобильном пассажирском транспорте, а также на автомобильном и железнодорожном транспорте пригородного сообщения. Кроме этого, использование сотового телефона для безналичной оплаты за проезд в общественном транспорте с

осуществляется контроль пассажиропотока при формировании тарифной политики и маршрутной сети города. Улучшается культура и качество обслуживания населения. Безналичный расчет является инструментом для компенсации роста тарифов.

Получили преимущества предприятия-перевозчики в виде привлечения дополнительных денежных средств за счет новых групп пассажиров (предприятия, ведомства, другие территории), системы авансирования (предоставление денежных средств перевозчику в счет перевозок, которые будут выполнены). Увеличение доли безналичных расчетов существенно оптимизирует выручку и легализует экономику предприятия. Ведется фактический учет перевезенных пассажиров и планирование пассажиропотока.

И все-таки пассажирские автопредприятия связывают свои надежды с основательным подходом к преобразованию отрасли. А это возможно лишь при консолидации сил всех ветвей государственной власти.

Анатолий УРАЛЬСКИЙ

применением технологии NFC.

Проект успешно развивается, по состоянию на 12 сентября 2013 года активировано 208 тысяч карт, выполнено более двух миллионов пополнений, произведено 66 миллионов поездок. При этом осу-



Факультету транспорта Политехнического



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

В этом году наш факультет транспорта отмечает полувековой юбилей. 50 лет – это солидный возраст, который позволяет судить о достижениях факультета и дает возможность подвести определенные итоги.

Самая объективная оценка работы учебного заведения – это его выпускники, их профессиональный и карьерный рост. Факультет может заслуженно гордиться многими своими выпускниками. Лично для меня диплом факультета стал успешным стартом для дальнейшего профессионального роста. Наш факультет – кузница кадров для транспортной отрасли Красноярского края. За годы его существования сформирована крепкая педагогическая и материально-техническая база.

От всей души поздравляю всех с 50-летием со дня основания факультета транспорта! Преподавателям, студентам и выпускникам желаю крепкого здоровья и творческих побед!

*Сергей ЕРЕМИН,
министр транспорта Красноярского края,
выпускник факультета 1998 г.*

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

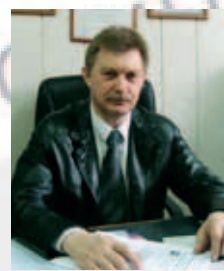
50 лет – красивая дата! Это возраст зрелости, возраст сложившихся традиций. Это время наметить новые рубежи и приоритеты развития нашего коллектива.

Нам есть чем гордиться – среди выпускников факультета кандидаты и доктора наук, профессора, заслуженные деятели науки и техники России, заслуженные изобретатели России, генералы и губернаторы, министры краевого и заместители министров федерального уровня, руководители управлений и крупных предприятий, успешные предприниматели и бизнесмены.

Генеральное направление деятельности коллектива факультета транспорта должно быть сосредоточено на сохранении и приумножении лучших традиций, заложенных его основателями. Это традиции высокого профессионализма преподавательского состава, глубокой связи и интеграции учебного процесса с производством, развития учебно-лабораторной базы, научно-исследовательской и инновационной деятельности, укрепления существующих и создания новых научных школ и направлений, усиления кадрового потенциала факультета.

С юбилеем!

*Игорь БЛЯНКИНШТЕЙН,
декан факультета транспорта*



Как все начиналось

Бурное развитие автомобильного транспорта в регионе в 1960-1970-х годах поставило перед высшим образованием Красноярского края задачу по обеспечению этой отрасли инженерными кадрами. В то время даже крупные предприятия возглавляли руководители, не имевшие специального высшего образования, – в лучшем случае это были инженеры по механизации сельского хозяйства. Многие из них впоследствии стали квалифицированными специалистами, получив высшее профессио-

нальное образование заочно. КрПИ, КГТУ, ПИ СФУ), основанный в 1956 году. В 1958 году председатель Красноярского совнархоза П.Ф. Ломако, начальник Красноярского автотранспортного управления П.Р. Гродницкий и ректор КПИ В.Н. Борисов выступили с ходатайством перед Минвузом РСФСР об открытии в институте подготовки инженерных кадров по специальности 1609 «Эксплуатация автомобильного транспорта», и в том же году на механическом факультете КПИ эта спе-



Первый заведующий кафедрой АТ, доцент Олег Эйзенкрейн

29 апреля 1960 года вышел приказ Минвуза РСФСР об открытии в КПИ кафедры «Автомобильный транспорт», однако из-за отсутствия преподавательских кадров кафедра была сформирована лишь два года спустя, в 1962-м. Первым заведующим кафедрой АТ стал доцент Олег Эйзенкрейн. Но уже к первому выпуску студентов стало очевидно, что для успешной подготовки автомобиль-

листов необходимо создание полноценного факультета со всеми структурными подразделениями и кадровым потенциалом. И 27 августа 1963 года приказом ректора КПИ В.Н. Борисова на базе четырех кафедр – «Автомобильный транспорт», «Автомобильные дороги», «Строительные и дорожные машины» и «Машиноведение» был образован автодорожный факультет – АДФ. Первым деканом факультета был избран О.В. Эйзенкрейн.

В 1982 году автодорожный факультет КПИ был переименован в автотранспортный – в связи с переводом кафедры «Автомобильные дороги» в Красноярский ин-

Первый выпуск инженеров кафедры «Автомобильный транспорт» (в составе механического факультета) состоялся в 1963 году. Дипломы инженеров получили 20 человек. Среди них известные ученые доктор технических наук, профессор Владимир Козлов, кандидат технических наук, доцент Анатолий Чернышов, кандидат технических наук, доцент Алексей Безденежных, кандидат технических наук, профессор Дмитрий Криволюцкий.

нальное образование заочно.

Обеспечение инженерными кадрами автомобильного транспорта было возложено на Красноярский политехнический институт (КПИ, в дальнейшем КПТИ,

циальность была открыта. Первую группу студентов курировал старший преподаватель кафедры «Машиноведение» Иван Черноривец, читавший курс «Автомобильные двигатели».

института СФУ – 50 лет

женерно-строительный институт.

В 1990-х годах начинается бурное развитие факультета, и он становится одним из флагманов Красноярского государственного технического университета. К концу 2006 года на факультете числилось 1150 студентов дневной фор-

мы обучения, 400 студентов – заочной, более 80 человек профессорско-препода-

вательского состава. В таком состоянии он вошел в состав Сибир-

За 50 лет своего существования факультет транспорта подготовил свыше 10 тысяч специалистов.

ского федерального университета.

В 2007 году автотранспортный факультет решением ученого совета СФУ был переименован в факультет транспорта.

День сегодняшний



Сегодня факультет транспорта состоит из трех кафедр – «Транспорт» (заведующий Е. Воеводин, к.т.н., доцент), «Транспортные и технологические машины» (заведующий В. Зеер, к.т.н., доцент) и «Подъем-

но-транспортные машины и роботы» (заведующий Г. Гришко, к.т.н., доцент). Занятия ведут более 50 преподавателей – доктора и кандидаты наук, профессора и доценты.

Подготовка студентов ведется по 13 специальностям. Общее число обучающихся по дневной форме обучения превышает тысячу человек, по заочной – более 500, также имеется коммерческое отделение.

По данным центра карьеры СФУ, по специальности трудоустроено более 80 процентов выпускников. Службы перевозок, логистика, планирование пассажирских и грузовых перевозок, автотранспортные фирмы, ГИБДД – везде есть выпускники факультета транспорта. Особой популярностью у абитуриентов пользуются специальности «Автосервис» и «Организация перевозок и управление на транспорте».

При факультете действует межкафедральная испытательная лаборатория по колесным транспортным средствам и два малых инновационных

предприятия: ООО «Учебно-научно-инновационный комплекс автотранспортного профиля» (ООО «УНИК-АВТО») и ООО «Центр экспертизы безопасности и повышения квалификации при СФУ» (ООО ЦЭБПК), Центр экспертизы кранов и другого грузоподъемного

оборудования «Красинжсервис» и Центр автототоспорта.

На факультете активно ведется научная работа. Так,

только за последние три года его сотрудниками были успешно защищены три докторских и одна кандидатская диссертации, еще четыре кандидатских диссертации готовятся к защите.

По всем специальностям студенты через автошколу факультета транспорта проходят подготовку на право управления автомобилем категорий «В» и «С», а также могут получить профессию автомеханик по ремонту и обслуживанию легковых автомобилей отечественного и иностранного производства.



Выдающиеся выпускники

Александр Горовой, первый заместитель министра внутренних дел Российской Федерации, генерал-полковник полиции. Выпуск 1982 г.

Анатолий Сафонов, генерал-полковник. Выпуск 1968 г.

Сергей Еремин, министр транспорта Красноярского края, кандидат технических наук. Выпуск 1998 г. (окончил с отличием).

Виктор Медведев, председатель Красноярской территориальной (краевой) организации Общероссийского профессионального со-

юза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Выпуск 1975 г.

Михаил Ильянов, генеральный директор ОАО «Автоколонна № 1967», выпуск 1977 г.

Алексей Давыдов, директор ГПК «Красноярскавтотранс». Выпуск 1998 г. (окончил с отличием).

Анатолий Горбатюк, полковник полиции, заместитель начальника УТИВДД ГУ МВД России по Красноярскому краю. Выпуск 1982 г.

Сергей Зяблов, депутат Законодательного Собрания Красноярского края. Выпуск 1979 г.

Николай Креминский, депутат Законодательного Собрания края. Выпуск 1982 г.

Виктор Корчагин, Заслуженный деятель науки РФ, лауреат Государственной премии по науке и технике, доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой «Управление автотранспортом» Липецкого государственного технического университета. Выпуск 1964 г.

Роман Жданов, Заслуженный работник транспорта России, выпуск 1975 г.

Секреты долголетия Алексея Грушевского



Профессор
кафедры
«Автомобильный
транспорт»
Алексей Иванович
Грушевский –
один из старейших
преподавателей
СФУ. 10 сентября
этого года он
отметил юбилей –
три четверти века!
И почти полвека
его жизни связаны
с политехническим
институтом.

вых, живших в больших городах, упрятали подальше. А о силе наших педагогов говорит тот факт, что вместе с мной учились Валерий Власов, будущий академик ЦАГИ, Валентина Конакова, ставшая заведующей кафедрой в КИЦМе.

После школы долго не мог решить, кем быть, но остановился на профессии военного. Поехал поступать в Омское танковое училище. Но не прошел медкомиссию. Выявили слабое зрение. Мурыжили-мурыжили, я уже все сдал... Но так и не приняли. Вернулся в Красноярск, а везде экзамены закончились. Пошел работать на комбайновый завод. В цех жестянки. За год научился делать все. Не только детали жаток, но и любые ведра, короба... Был у меня там начальник, студент машиностроительного техникума, понял, что я учился неплохо, и давай меня под видом учебы нагружать: то контрольную принесет, то чертеж сделать, на самом деле это ему на втором курсе задавали. Но ничего, разбирался. Готовился даже поступать, но вместо учебы оказался в армии.

Начал служить в 143-м отдельном автотранспортном батальоне. А закончив школу молодого бойца, на год попал в Горьковскую автошколу, вернулся оттуда с полным набором удостоверений. И автомобилиста, и механизатора, и ремонтника... Заканчивал службу начальником походной мастерской.

Меня призывали на три года, но к концу службы вышло хрущевское постановление о сокращении армии. Там был пункт и про нас, срочников. И за три месяца до дембеля я был откомандирован в Красноярск, поступать в политехнический институт.

Автодорожный факультет тогда сильно отличался от остальных. На нашем курсе было всего двое ребят после школы. Остальные – мужчины под и за тридцать.

– В чем же секрет такого долголетия? – спрашиваю я у юбиляра, а ветеран улыбается:

– Нас так рано научили работать, что до сих пор остановиться не можем. На наши плечи легли тяжелые военные и еще более тяжелые послевоенные годы. В те годы как было? Пошел в школу – все. Должен работать в колхозе. И работали. В семь лет на лошадах, после пятого класса – на тракторе. А ты поди его укроти! Там был двигатель на магнето, не дай бог, искра придет в цилиндр рано, сразу заводной рукояткой прилетит по рукам, а то и по зубам.

Нам еще повезло, отец с войны пришел, а половина дворов так и стояли – без кормильца. Помню, получал он расчет за год: отработал больше тысячи трудодней. А вышло по 100 граммов зерна на трудодень. Годовой заработок – два мешка зерна. Жили только со своего хозяйства. А кто все польет, прополет? Ведь родители на работе.

Вот и получилось, что работаю с детства. Потом уже попытался себе трудового стажа добавить, ведь прекрасно помню, как в амбарных книгах отмечали все отработанные мной дни. Думал, не откажут. Ведь дед мой строил первые дома в селе Красный Ключ, когда приехал в Красноярский край по стольпинской реформе из белорусского Гродно. Я писал сценарий юбилея села, чуть не сам его организовывал. Но оказалось, что не положено мне за те годы ничего. Детского труда в стране как бы не было.

И в сельской семилетке, и в десятилетке села Даурского, где я учился дальше, были прекрасные педагоги. Многие из ссыльных. Особенно запомнилась Нина Петровна Рыкова. Через много лет давай ее расспрашивать: за что в ссылку отправили? Объяснила: ни за что, за фамилию. Рыков оказался врагом народа, и на всякий случай всех Рыко-

Учились с нами и опытные производственники, в том числе начальник автохозяйства. Так что практические вопросы всегда решались легко. Занимался спортом, выполнил разрядные нормативы по легкой атлетике, лыжным гонкам. А в составе команды городошников не раз выигрывал первенства политеха и спортобщества «Буревестник».

Перед дипломом была большая, восьмимесячная, практика. Оказался я в АТП-13 Совнархоза, начали меня «сватать»: иди после распределения к ним главным инженером. Пошел я посоветоваться к нашему декану Олегу Вениаминовичу Эйзенкрейну.

Это был человек с необычной судьбой. Перед войной окончил школу политруков, даже успел повоевать, но «компетентные органы» быстро разобрались, что он немец, и отправили его в зону под Челябинск. Но он там был на столь хорошем счету у руководства колонии, что ему разрешили учиться в Челябинском политехе. А когда окончил вуз, по этапу отправили в Минусинск, где он стал главным инженером Минусинского АТП Тувинского транспортного управления. Но при этом считался осужденным и жил без паспорта.

Рассказываю ему об этом предложении, а он в ответ: «Нет, на твой счет у меня свои планы». Ну и что делать? Начал выяснять, что же мне предстоит. И выяснил, что планируют меня оставить на факультете. Начинать ассистентом на кафедре, потом стал старшим преподавателем. Встал вопрос о дальнейшем росте. Поступил в аспирантуру в МАДИ, через три года вышел из ее стен с дипломом кандидата технических наук.

Едва вернулся в Красноярск, как меня взяли в оборот. Нет, на грузок на кафедре никто с меня не снимал. Так же вел занятия, руководил курсовыми, дипломными работами... Но появилось столько общественной работы! Однажды поехал в Томск в командировку, так «заодно» партийные органы поручили мне собрать документацию о работе тамошнего совета ректоров. И были столь довольны итогами моей работы, что я чуть не стал освобожденным секретарем краевого совета. Не пустил меня один из моих любимых учителей, первый ректор КПИ Васи-

лий Николаевич Борисов. А он – еще один образчик долголетия. Возглавлял КПИ с 1956 по 1983 год, и когда уходил с этой должности, был самым возрастным ректором России. Но отнюдь не самым консервативным!

Так что в 1973 году стал я проректором по безотрывным формам обучения. Заодно «повесили» на меня контроль над работой всех филиалов и их строительство. Василий Николаевич объяснил это так: «Стройматериалы у нас по фондам, фонды у института мизерные, а ты будешь руководить всеми строителями города. Все же у нас на заочном учатся. У них и раздобудешь». Вот и приходилось выкручиваться.

Запомнился один забавный случай. Строили мы спортивно-оздоровительные лагеря «Бирюсинка» и «Политехник» в заливе Убей на Красноярском море. И нужно было построить забор вокруг огорода, где росли овощи для отдыхающих. А пиломатериал строго по фондам. Не достанешь. А тут у ребят в Козульке оказалось много лишней колочей проволоки. Договорились, привезли, огородили. Хорошо. Коровам к нашим посадкам не попасть, а что еще надо? Так студенты приноровились фотографироваться через эту проволоку, да и подписи соответствующие – «Мы в лагере».

Дошли эти фотки до горисполкома. Пришлось долго объяснять, в чем дело. Разобрались, даже помогли. Отправились вместе со мной к Александру Перцовичу (тогдашний директор Главснаба), выписали нам десять кубометров теса. Но и он до базы не дошел, остался для ремонта института, нам же выписали наряд на осиновый подлесок. Из него плетень городили.

Восемь лет отработал я проректором КПИ, и тут меня стали «сватать» на пост ректора Норильского индустриального института. Причем среди тех, кто предлагал мне этот пост, были и Всеволод Севастьянов, и Нина Силкова... Пришлось соглашаться. Правда, на одном из собеседований в Минвузе ненароком сказал, что не совсем по своей воле отправляюсь в Заполярье, так министр на ковер вызывал: не дай бог, я такое в ЦК на окончательном утверждении скажу. Норильск все-таки очень специфический город. Подходить

к нему с обычными мерками никак нельзя. Вот и завершилась моя трехлетняя командировка двумя инфарктами.

В 1984 году вернулся на родную кафедру, где и работаю по сей день. Получил диплом профессора, выпустил более сотни научных работ, получил десяток авторских свидетельств.

Уже который год собираюсь выйти на пенсию, но каждый раз находится повод остаться еще на год. Вот и нынче согласился поработать один, последний, семестр. Но грядет юбилей факультета. Как я уйду, не дождавшись такого события? Тем более что заканчиваю воспоминания о Василии Борисове. Выйдут ли они, если я буду далеко?

В нашей отрасли за эти годы прошли глобальные изменения. Если раньше капитальный ремонт считался необходимым, то современный модельный ряд идет по другому пути, теперь через пять – десять лет машину не капиталят, а выбрасывают, покупают новую, так что какая-то часть старых курсов оказалась за бортом. Зато появилось много новых актуальных тем.

В честь юбилея Алексей Иванович Грушевский награжден медалью Евгения Трубицына, выпущенной в честь первого министра транспорта РСФСР.

Нам же остается присоединиться к поздравлениям, произвавшим в честь именинника.

Александр ЕФАНОВ



На благо города и района



Как и в большинстве государственных пассажирских автотранспортных предприятий, в Канском ПАТП не обходится без проблем. Одна только недобросовестная конкуренция со стороны частных перевозчиков чего стоит! Тем не менее предприятие живет и развивается и выполняет поставленные перед ним задачи.

Канское ПАТП обслуживает городские и пригородные муниципальные маршруты, осуществляет междугородные перевозки, с апреля по октябрь работает на дачных маршрутах. Первый автобус выходит с базы в 5.50, последний возвращается в 23.20, двигаясь строго по установленному графику. Опоздание к остановочному пункту более чем на три минуты уже считается нарушением. И, несмотря ни на какие проблемы и трудности, расписание соблюдается неукоснительно.

– Сегодня, чтобы успешно бороться с конкурентами – частными



Директор ГП КК «Канское ПАТП» Виктор Туруханов

перевозчиками, государственным предприятиям необходимо снижение издержек производства, – говорит директор Канского ПАТП Виктор Туруханов. – Обновление подвижного состава – замена старых автобусов с большим расходом топлива на более экономичные – в данной ситуации самый эффективный метод. Разумеется, это понимает и краевое руководство. Между правительством края и Республикой Беларусь заключено соглашение на поставку в наш регион автобусов «МАЗ» – удоб-

ных, экономичных, комфортабельных. Это большой шаг вперед в развитии государственных пассажирских автотранспортных предприятий. Единственное, что пока не до конца продумано, – отлаженная работа по сервисному обслуживанию этих автобусов. Но это дело времени, надеюсь, эта проблема будет решена, и на наших маршрутах появятся новые минские автобусы. Пока же пытаемся справиться своими силами. Нехватка техники – главная наша трудность, изношенность автопарка составляет около 80 процентов.

Два новых автобуса «ПАЗ-4234» предприятие получило в позапрошлом году, а в основном занимается переоснащением старых автобусов – их разбирают, затем ставят пенопласт-утеплитель, новые полы, меняют двигатели. Для этого имеются ремонтные мастерские, где работают высококвалифицированные специалисты: бригада слесарей под руководством Сергея Мальцева, слесарь Николай Фролков, жестянщик Александр Новиков и другие.

– На предприятии созданы все условия для эффективной работы, – продолжает Виктор Анатольевич. – Материально-техническая база содержится в хорошем состоянии. В позапрошлом году в котельной заменили старые малопроизводительные котлы на более современные, в прошлом – поменяли трубу, по программе энергосбережения утепляем производственные и административные помещения, проводим другие ремонтные работы.

В Канском ПАТП трудится 245 человек. Костяк коллектива, его гордость составляют опытные, проверенные временем люди, отработавшие на предприятии не один десяток лет.

Водителю Геннадию Иванову на днях, как раз в преддверии профессионального праздника, пришло официальное письмо о присвоении ему звания «Ветеран труда». На предприятии Геннадий Вячеславович работает с 1981 года, имеет многочисленные грамоты и благодарности от начальства. Как большинство водителей с большим стажем, с советских времен приученных к дисциплине,

он уверен: залог успешной работы – профессионализм и порядок.

– Для молодых водителей-частников главное – деньги. В погоне за рублем они плюют на график, рискуют жизнью и здоровьем пассажиров и пешеходов. Наше поколение привыкло работать по-другому. Для нас главное – безопасность людей и соблюдение правил дорожного движения.

С Геннадием Вячеславовичем согласны коллеги – водители ПАТП Виктор Мартиянов и Владимир Татаринов. Виктор Мартиянов по образованию техник-строитель. В начале 1980-х годов работал на строительстве экспериментальных многоэтажных домов в Красноярске. В Канском ПАТП трудится с 1983 года, все это время работает на пригородных и междугородных перевозках, пользуется заслуженным уважением коллег.

Владимир Татаринов, отслужив в армии, хотел пойти на водителя грузовика, но опоздал к очередному набору, поэтому устроился на Канское пассажирское автотранспортное предприятие. Но о своем выборе не жалеет. Некоторое время работал на предприятии слесарем, потом окончил курсы в автошколе. 10 лет возил пассажиров на городских маршрутах и вот уже 21-й год трудится на междугородных перевозках.

Трудовой стаж Степана Герасименко гораздо меньше, чем у его представленных выше коллег, – всего шесть лет. Но молодой водитель уже имеет немалые заслуги – в этом году на межрегиональном конкурсе профессионального мастерства завоевал первое место в классе автобусов «МАЗ». И намерен дальше со-

вершенствовать свой профессионализм, в следующем году снова будет участвовать в конкурсе. Степан Степанович потомственный водитель, в Канском ПАТП много лет проработал его отец Степан Ильич.

На предприятии работает около ста женщин. Им приходится особенно тяжело: в четыре утра уже на ногах, после тяжелой работы – бесчисленные домашние хлопоты.

...Булгаковский кот Бегемот категорично высказался о профессии кондуктора общественного транспорта: «Хуже этой работы нет ничего на свете». И отчасти был прав. Работа эта, как любая другая, где приходится иметь дело с людьми, – трудная, нервная, изматывающая, способная кому-то испортить характер. И кто из нас не встречал издерганных, крикливых кондукторов, постоянно грубящих пассажирам?

Но совершенно не такова кондуктор Канского ПАТП Любовь Доронина.

– Я никогда не вступаю в конфликт с пассажирами, даже когда кто-то откровенно хамит или предъявляет совершенно необоснованные требования и претензии, – говорит она. – В любой ситуации сдерживаю эмоции: присяду на свое место, сожму руки и мысленно успокаиваю себя: «Терпи, Люба!».

Действительно, разговаривая

с Любовью Ивановной, сразу чувствуешь ее доброжелательность и готовность к общению. О себе и коллегах она рассказывает охотно.

– Работаю на предприятии уже девятый год. В свое время, в 1980 году, окончила Ачинский сельскохозяйственный техникум по специальности «Бухгалтерский учет», около года работала по специальности, но затем решила уволиться. Мне никогда не нравилась сидячая работа, я люблю всегда быть в движении. Поэтому ушла из бухгалтерии, стала работать продавцом в



Кондуктор Любовь Доронина



Кассир Татьяна Владыко



Слесарь Николай Фролов



Водитель Виктор Мартиянов

магазине. Мы с семьей жили тогда в Нижнем Ингаше. Когда в 2004 году переехали в Канск, почти сразу устроилась сюда кондуктором. В то время были большие задержки по зарплате, около четырех месяцев, и все думала: «Когда, наконец, получу свои заработанные деньги?». Но сейчас все стабилизировалось – вовремя платят и аванс, и получку, всего около 11-12 тысяч. Деньги небольшие, но есть возможность планировать расходы. В общем, так и тружусь по сей день и говорю абсолютно искренне: работа мне нравится. Коллектив у нас замечательный.

Руководство предприятия заботится о своих работниках. В профессиональный праздник лучшие из них поощряются премиями фонда ПАТП, юбилярам вручаются ценные подарки. На днях здесь чествовали очередного юбиляра – кассира Татьяну Владыко, проработавшую на предприятии более 35 лет. О Татьяне Ивановне дирек-

тор высказался немногословно, но душевно: «Отличный работник и прекрасный человек».

Все автобусы предприятия оснащены приборами системы контроля ГЛОНАСС.

– В любой момент мы можем определить, где находится автобус, отследить график и скорость движения, выезд с конечной остановки и нахождения на других остановочных пунктах, – рассказывает оператор-аналитик Юлия Анкудинова. – Это способствует более четкому исполнению графика движения наших автобусов. Кроме того, приборы оснащены кнопкой SOS, которой водитель может воспользоваться, если машина сломалась, а у него нет возможности позвонить. Когда срабатывает «Тревожная кнопка», мы определяем местонахождение автобуса, и туда выезжает машина экстренной технической помощи. Также очень важно, что наши автобусы оснащены датчиками

учета уровня горюче-смазочных материалов, позволяющими контролировать расход топлива.

Виктор Туруханов уверен: для четкой, стабильной работы городского пассажирского транспорта – государственного и частного – необходимо создать единую диспетчерскую службу.

– Только единая система контроля сможет упорядочить графики рейсов, обеспечить бесперебойное движение автобусов, – говорит Виктор Анатольевич. – В Канске работа над созданием единой службы на базе нашего предприятия уже начата, но, к сожалению, в этом деле нам пришлось столкнуться с большими трудностями. Многие частные перевозчики – ярые противники единой системы контроля. Частников в нашем городе много, около 80. Большинство из них имеют по одному автобусу, и понятия «расписание» для них не существует. На линию их автобусы выезжают только в часы пик, чтобы собрать «своего пассажира» и получить максимальную прибыль, в остальное время бездействуют. Современные приборы контроля, положенные по закону, у них стоят только для вида, понятно, что никакой контроль им не выгоден. А страдают от этого, прежде всего, пассажиры. Разумеется, такое положение вещей нужно срочно менять. С предложением создания единой диспетчерской системы мы вышли на администрацию города, и, я надеюсь, власть окажет нам всемерную поддержку. Ведь, прежде всего, наша работа направлена на улучшение качества обслуживания пассажиров, на благо жителей города и района.



Жестянщик Александр Новиков



Водитель Геннадий Иванов



Водитель Степан Герасименко



Бригада слесарей Сергея Мальцева

Андрей ГЛАДКОВ

«Волга» – любовь моя

В общении он человек спокойный, уравновешенный, интересный собеседник.

А за рулем – смелый, рискованный, расчетливый и целеустремленный. Ему 55 лет, но не по возрасту живет этот человек. Удивительно!

С директором МП «ПАТП» г. Железногорска Сергеем Плотниковым мы познакомились на краевом профессиональном конкурсе водителей автобусов. В отдельной номинации на автомобилях марки «Волга» выступали руководители пассажирских автопредприятий. Сергей Георгиевич стал победителем.

– «Волга» – хорошая машина, – делился впечатлениями Плотников. – У меня и личная «Волга» была, и служебная. Лет пятнадцать. Сам за рулем ездил. Однако на профессиональных конкурсах побеждать нелегко. Молодежь подрастает. Ребята здесь ездят как настоящие мастера.

В другой раз увидел его через месяц уже на межрегиональных соревнованиях. Я горячо болел за Плотникова. И Сергей Георгиевич в трудной конкурентной борьбе стал чемпионом Сибири. Здорово!

– Такие соревнования, конечно, нужны, – размышлял победитель. – Они повышают профессиональный уровень водителей, укрепляют коллективы Красноярского края, способствуют популяризации профессии водителя автобуса. Здесь многие знакомы друг с другом, потому что участвуют не один год. В общении появляется чувство братства. Это самое главное. Кроме того, мероприятия направлены на пропаганду и повышение безопасности дорожного движения. Но не всегда все так удачно у меня складывается. В идеале нет таких спортсменов, которые постоянно побеждают. Из личного опыта могу сказать, что когда раз, два, три соревнования выиграл – а я семь лет подряд побеждал – на тебя уже все ориентируются, изучают. Ушел чемпионом, и снова подтвердить свой высокий уро-



вень непросто. Над правилами нужно пыхтеть.

– **Марина Тит здесь безусловный лидер по знанию правил дорожного движения.**

– Да. На решение 20 задач по правилам дорожного движения я затратил 45 секунд. Неплохой результат. А Марина решила их за 16. Феноменально!

– **Когда выходите на дистанцию, сильно волнуетесь?**

– Побороть внутреннее волнение помогает спортивная закалка. Я в юности около десяти лет занимался биатлоном. Здесь нашел продолжение той спортивной жизни. Поэтому могу настроить себя психологически на хороший результат. Я знаю, как это надо делать. Для себя, индивидуально. А точность, расчет приходят с опытом, с годами. В профессиональных конкурсах выступаю с 1995 года.

– **Сборная команда Красноярского края стала победителем межрегиональных соревнований в командном зачете. Похвально.**

– Такой результат красноярцы последний раз показывали в 2005 году. Тогда команда практически выиграла все. Это было в Барнауле. Я сам выступал. С сумасшед-

шим отрывом обыграли всех. Потом, начиная с 2007 года, началась смена поколений. Старожилы уходили, а молодежь еще не подтянулась. Но с 2011 года Марина Тит, Ваня Бугров из Красноярского пассажирского автопредприятия № 7 становятся заслуженными лидерами. Молодцы! За ними будущее. Здесь каждый участник – ответственный человек. Нельзя расслабляться.

– **Коллектив, которым вы руководите, большой?**

– В Железногорске на моем предприятии трудится 470 человек. Им руковожу недавно, до этого 15 лет отработал руководителем в Дивногорске. А вообще в системе пассажирского автомобильного транспорта тружусь 32 года. Чтобы стать водителем автобуса, мне кажется, нужно родиться таким человеком. Работа очень сложная, ответственная.

К сожалению, молодежь на пассажирские перевозки идет неохотно. Зарплата средняя. Раньше зарабатывали больше. От этого страдает отрасль.

Но мы надеемся. Мы же оптимисты.

Анатолий ЯРОСЛАВСКИЙ



Главный закон – взаимопомощь

Для работников ГП КК «Шушенское АТП» 27 октября – особенный день. Во-первых, конечно, потому, что вместе со всей страной они будут отмечать свой профессиональный праздник – День работников автомобильного транспорта. А во-вторых, и «в самых главных» – к этой же дате приурочены торжества в честь 50-летия их родного предприятия.

– Вообще-то день рождения Шушенского автотранспортного предприятия не в октябре, а в августе – мы были образованы 23 августа 1963 года, – уточняет его директор Виктор Ляхов. – Но коллектив совместно с профсоюзным комитетом решил празднование юбилея совместить с Днем автомобилиста. Специфика нашей работы такова, что людей собрать вместе почти невозможно. Они постоянно в разъездах, на маршрутах. Единственный день, когда мы работаем в сокращенном режиме, – это Новый год. И то только потому, что люди, живущие в деревнях, его отмечают дома. У нас остаются только рейсы на Красноярск, а остальные отменены. Естественно, все наши технические службы в этот день работают, в том числе автовокзал, который был введен в строй в 1969 году – в один год вместе с Шушенским мемориалом, к 100-летию Ленина. Раньше вок-



Директор ГП КК «Шушенское АТП» Виктор Ляхов

зал здесь был захудаленький, а к знаменательной для СССР дате построили новый, хороший.

У нашего предприятия 25 пассажирских маршрутов: 16 по району, четыре – по поселку, два междугородных – в Ермаковское и Минусинск, и два маршрута межсубъектных: Шушенское – Саяногорск и Шушенское – Абакан. Считается межсубъектным и маршрут до Красноярска, потому что часть его проходит по Республике Хакасия. Ежедневно в столицу края ходит два рейса и еще один – через день.



Николай Бычков,
токарь,
председатель профкома:

– Численность работников на нашем предприятии – 130 человек, из них 114 состоят в профсоюзе. Еще не с нами молодые, те, кто недавно пришел из частных предприятий и понятия не имеет, что такое профсоюз и зачем он нужен. Например, наши работники – это прописано в колдоговоре – имеют возможность по льготным путевкам ездить в санаторий «Шушенский бор», причем 70 процентов от стоимости путевки оплачивает предприятие, и только 30 процентов – работники.

Помогаем Шушенскому детскому дому. Взяли шефство над детьми из малообеспеченных семей из дальних деревень, которые ездят на занятия музыкой, – теперь у них бесплатный проезд два раза в неделю до музыкальной школы и обратно. Своих деток тоже не обижаем. Если надо в цирк, зоопарк, на природу им выехать, обязательно предоставим транспорт. Не так давно одному нашему работнику выделили путевку для ребенка в Ялту. Путевка бесплатная, за свой счет только дорога. Но какая зарплата у дворника? Ее даже на это не хватило бы. Мы помогли.

Принимает участие профком в решении всех значимых вопросов, в том числе производственных. Радует, что и наш директор, и министр транспорта Сергей Еремин понимают всю важность общественных организаций, таких, как профсоюз, потому что серьезные вопросы можно решать только всем вместе.

Одно из последних наших решений – перечислить однодневную зарплату на Дальний Восток для пострадавших от наводнения. А это ни мало ни много 80 тысяч рублей. В беду попасть может каждый, а мы не настолько богато живем, чтобы не помогать друг другу.

Реальный коэффициент загрузки по году – 0,5, хотя все наши тарифы рассчитываются по коэффициенту 0,6. Мы не банкроты, концы с концами, как говорится, сводим, но с трудом. Шиковать средств нет.

Хотя деньги, конечно, нужны. 70 процентов подвижного состава находится за балансовой стоимостью, то есть амортизировано. Стараемся его по возможности обновлять, в основном, по лизинговым схемам. В этом году мы взяли в лизинг на пять лет совершенно новый китайский автобус на 51 посадочное место, он уже работает в полную силу. По двум корейским автобусам лизинг закончился. Еще три автобуса получили за счет государственной программы.

Обновление автопарка – это главное, что я решил для себя как директор, когда пришел сюда работать пять лет назад, в 2008 году. И хотя до этого трудился в сельском хозяйстве – главным инженером и директором на крупном сельхозпредприятии, транспорт для меня отрасль не новая. Если в АТП 30 единиц подвижного состава, то в хозяйстве было до 125 единиц автомобильной техники. Так

что со спецификой работы предприятия я был знаком. Правда, отношение мое к пассажирским перевозкам изменилось. Требования к ним совершенно иные, выдержать все нормативы очень сложно, но мы стараемся.

Когда я сюда пришел – спасибо моему предшественнику, – предприятие не было завалено и стабильно работало. Единственное, как мне сказал бывший тогда

министром транспорта и связи Красноярского края Александр Ядов, у предприятия нет будущего, нет перспективы. Я даже не понял сначала: как это так? Финансовое положение более-менее нормальное, долгов нет, обанкротиться не должно. А он говорит: «Обрати внимание на средний возраст. С кем останешься, когда люди начнут на пенсию выходить?». И в самом деле, начал анализировать – пенсия, пенсия, пенсия, а заменить практически нечем. Поэтому был сделан упор именно на прием молодых водителей. Проблем с водителями в районе, к счастью, нет. У нас очередь в пределах 10-15 человек, чтобы на работу устроиться. Предпочтение отдаем тем, кому до 30 или хотя бы до 40 лет.

За эти пять лет нам удалось снизить средний возраст на 3,5 года. Если раньше он был 49,5 года, то сейчас около 45 лет. 45 – это возраст зрелости, у людей уже есть и опыт, и умение, и здравомыслие.

Ветеранов своих стараемся не обижать, относимся к ним с уважением. Например, Александр Иванов – ему уже 65, а он продолжает работать, причем на одном из самых сложных маршрутов – на Красноярск. Один из автобусов, которые в этом году приобрели, отдали ему. Александр Николаевич – человек, чьей энергии можно только позавидовать. Нагрузки-то большие. До сих пор трудятся Владимир Кубраков, Владимир Кузнецов. С огромным уважением в коллективе относятся к ветерану Лидии Колмаковой – она бухгалтер материальной группы. Человек с огромным →



Династия Чуклиных. Никифор Федорович с сыновьями Иваном и Станиславом

опытом, уважаемый в коллективе, дело свое знает. Спасибо ей огромное.

По коллективному договору наши ветераны, – те, кто уже вышел на пенсию, их на территории района 44 человека, имеют возможность ездить по району и поселку бесплатно. Каждый год в День пожилых людей мы их всех объезжаем, дарим небольшие подарки, публикуем поздравления в газете. Сейчас вот на юбилей их пригласили.

Есть у нас и свои династии. Например, Чуклины – отец и три сына. Глава династии Никифор Федорович работает сварщиком, сын Станислав – кузнец-медник, а Владимир и Иван – водители, оба работают на междугородных рейсах.

Общая численность коллектива – порядка 130 человек, из них 56 водителей. Средняя заработная плата по прошлому году – 18 тысяч. Для района это много, но, я считаю, мало для той ответственности, которую мы несем по перевозке пассажиров. Не отстаем и по сравнению с другими государственными предприятиями края – держимся на втором месте. По коллективному договору зарплата выплачивается два раза в месяц – полчка и аванс. Сроки выдерживаем, задержек нет. Задолженностей по налогам тоже нет.

Выполняют перед нами свои обязательства по субсидированию перевозок и администрация района, и администрация поселка, хотя и с задержками – финансовое положение в поселке более сложное, чем в районе.

Чтобы платить людям достойные деньги, надо много работать. Простой пример: мы сами закупили приборы ГЛОНАСС, чтобы не платить арендную плату. Также



Лидия Колмакова,
бухгалтер материальной группы:

– В марте будет 15 лет, как работаю в Шушенском АТП. Коллектив у нас дружный, взаимовыручка во всем. Состояние нашего предприятия стабильное, люди вовремя получают зарплату.

Когда пришел новый директор, мы встряхнулись, стали по-другому жить. Это проявилось во многом, например, в условиях для работы. Отремонтированы кабинеты – теперь они все приведены в порядок. Начали приобретать в лизинг или брать в аренду автобусы. Закупаем новую оргтехнику – современные компьютеры, принтеры, мониторы. Виктор Викторович – хороший организатор, достойный руководитель. К сотрудникам относится с пониманием. За дело – накажет, если надо – поощрит.

закупили датчики уровня топлива и заключили договор с фирмой, которая нас мониторит, просматривает субсидируемые рейсы до Ермаковского и Минусинска. Эти датчики только в прошлом году дали экономию 740 тысяч рублей и уже себя окупили.

В этом году коллектив принял решение отказаться от премиальных, чтобы работать по более высокой тарифной ставке. Хотя уравниловки у нас нет. Каждый получает заработанное – в зависимости от марки автобуса и его вместимости, есть разряды – от 4 до 7, оплата разная. На «пазиках» одна, на больших иномарках – другая. Так же среди ИТР и ремслужбы. 20 процентов от зарплаты доплачиваем за профмастерство, если надо кого-то наказать – снимаем эту доплату на квартал. Выравнился, замечаний нет – возвращаем. Но все же маневренности в вопросах поощрения не хватает. Наказания – это одно, а стимул дают именно премиальные, возможность поощрять наиболее добросовестных. Поэтому, если будет повышаться тарифная ставка, мы опять вернемся к премиям.

У нас работоспособный и дружный коллектив. Есть негласный водительский закон: друг друга в беде не оставляем. От Абакана до Красноярского края практически каждые полчаса идут рейсовые автобусы, и если на трассе что-нибудь случилось, то как минимум обязательно заберут пассажиров. О каждом даже самом маленьком происшествии всегда узнаем в тот же час. Это тем более важно, что у нас два ночных рейса на Красноярск, и каждую ночь на маршруте три автобуса.

Ежегодно мы принимаем участие в конкурсах профессионального мастерства, и ежегодно наши водители занимают призовые места. В этом году на межрегиональном конкурсе из восьми членов краевой команды двое были шушенцы. Краевая команда заняла первое место, наш водитель Анатолий Козлов в личном зачете стал третьим, а другой – Олег Ермолаев – занял пятое место.

Большое внимание мы уделяем созданию достойных условий труда. В рембоксах центральное отопление. Боксы просторные, места хватает не только самим, но и сдавать в аренду, зарабатывая лишнюю копейку для коллектива. За пять лет привели в порядок бытовки, душевые и туалетные комнаты, отремонтировали кабинеты ИТР. Теперь у нас все цивильно. Сначала люди возмущались: расходуем, мол, деньги, но потом поняли, что это на самом деле не так и дорого. Зато теперь красиво и аккуратно. К 50-летию предприятия отремонтировали красный уголок, где и пройдет торжественное собрание.



Татьяна Зайцева,
и.о. старшего кассира:

– Наш автовокзал работает с 5 утра и до 22 часов. Проходимость большая, народу много. В среднем 860 пассажиров в день. Первый рейс – в шестом часу утра, а последний – в 21.30. При таком графике и таких нагрузках нам созданы очень хорошие условия.

Работу кассира денежной не назовешь, но нам нравится. Политика предприятия такова, что люди дорожат своим местом. Спасибо директору: если нужна помощь, всегда окажет. Мы знаем: если, не дай бог, что случится, всегда можно рассчитывать на помощь предприятия. А по нашим временам это дорогого стоит.

Эдуард СНЕЖИН



Я карандаш с бумагой взял, профессию нарисовал

Завершен ставший традиционным конкурс «Профессия дорожная интересная и сложная». Дети работников дорожных организаций Красноярского края порадовали своими творческими работами: рисунками, фотографиями и сочинениями.

Самое активное участие в конкурсе приняли мальчишки: Сережа Барков, Егор Байдаков, Данил Богданов, Варя Волконицкая, Глеб Губенко, Яна Зайцева, Ярослав Михалев, Саша Ходяева, Ульяна Шмакова. Их работы самые яркие, непосредственные и веселые.

В этом году к конкурсу присоединились ребята из корпоративного детского семейного центра «Папа, мама, я». Перед тем как приступить к выполнению работ, они узнали, что дороги и мосты строят дорожники, что это почетная и важная работа. А для ребятнишек самое главное, что среди этих уважаемых людей – их родители.

Порадовали нас своими работами и постоянные участники конкурса: Арина Боярских, Лиза Братчикова, Диана Вешкина, Аня Круглова, Дарья Макаркина, Лиза Михалева, Денис и Аня Песеговы, Саша Подомарев, Лиза Тришина.

Все участники конкурса награждены дипломами и сувенирами.

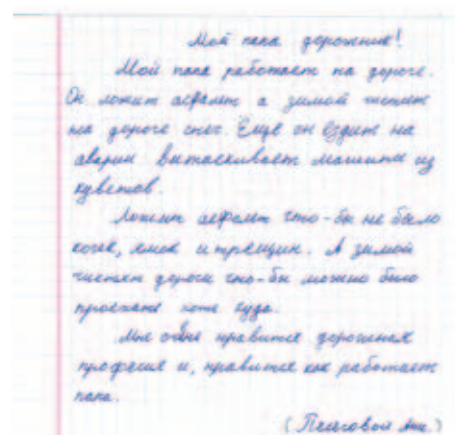
Елена КАРАБАЕВА,
главный специалист административного отдела
КГКУ «КрУДор»



Елизавета Михалева, 8 лет



Аня Песегова, 11 лет



Дарья Макаркина, 13 лет



Лиза Тришина, 7 лет

В светлое, чистое, недавно отремонтированное здание автовокзала попадаю через главный вход. Тут же обращаюсь за помощью к симпатичной девушке в полицейской форме: «Как пройти в дирекцию?». Та, не интересуясь, кто я да откуда, вызывает дежурного, который, также без лишних слов, проводит меня в приемную. Уже в кабинете задаю вопрос Владимиру Никитину: «Неужели любой пассажир вот так запросто может попасть к вам на прием?».

– Поскольку наша главная задача состоит в том, чтобы постоянно повышать культуру обслуживания пассажиров, я стараюсь быть открытым для посетителей, – говорит Владимир Сергеевич. – Например, иногда приходится улаживать недоразумения между кассиром и клиентом. Бывает, кассир по ошибке может выписать человеку билет не на то число или пассажир по невнимательности указать другое время отправления – такие случаи в нашей работе неизбежны. Главное – не доводить дело до конфликта. Поэтому я не устаю напоминать подчиненным: «Независимо от того, кто вы, будьте предельно вежливы и доброжелательны. Тем самым вы сможете избежать скан-



Генеральный директор ЗАО «Автоэкспресс» Владимир Никитин

дальних ситуаций, спокойно разрешить проблему, сберечь нервы и пассажирам, и себе».

Большинство работников автовокзала накрепко усвоили эту истину, умеют быть вежливыми и доброжелательными. «Имейте в виду: хамы и грубияны в нашем коллективе долго не держатся», – всегда инструктирует руководитель новых служащих.

Доброго пути!

В преддверии Дня работника автомобильного транспорта корреспондент «ТК» встретился с генеральным директором ЗАО «Автоэкспресс» (Красноярский автовокзал) Владимиром Никитиным. Текущая работа автовокзала направлена на достижение высокого качества услуг по перевозке пассажиров и включает в себя комплекс процессов: приобретение билетов, залы ожидания, посадка в автобусы, хранение багажа, справочная...

Разговор с Владимиром Сергеевичем продолжаем во время его обхода автовокзала. Такие обходы директор делает минимум два раза в день, проверяет, все ли в порядке.

Четыре года назад здесь был открыт новый зал ожидания, в прошлом году проведен капитальный ремонт старого зала. В обоих установлены телевизоры, на втором этаже нового зала разбит зимний сад.

На территории в целях обеспечения безопасности круглосуточно дежурят полицейские со служебными собаками. Сотрудники

полиции обучены визуально определять потенциального преступника, носителя угрозы для окружающих. Подозрительно ведущего себя человека стражи порядка приглашают пройти в специальное служебное помещение для установления личности. Продолжается установка видеочкамер наблюдения. В прошлом году здесь работало 24 видеочкамеры, в этом появилось еще 14. «Автоэкспресс» постоянно участвует в программах по обеспечению безопасности на транспорте, проводимых в городе и крае полицией, ФСБ, МЧС.

К услугам пассажиров парик-



махерская, комната матери и ребенка, торговые павильоны. Нет недостатка в точках общественного питания – на вокзале шесть кафе. Кухня на любой вкус – русская, итальянская, восточная.

Всюду идеальная (ну, почти!) чистота. Технички работают на совесть, и, как замечает Владимир Сергеевич, пассажиры в последнее время стали более аккуратными. Да, сильно изменился облик автовокзала со времен советских и лихих девяностых.

Обслуживание пассажиров постепенно улучшается не только в период ожидания, но и в пути.

– У сотрудничающих с нами перевозчиков появляются новые комфортабельные автобусы – «Неопланы», «Хундаи», отлично зарекомендовавшие себя в работе, – рассказывает Владимир Никитин. – И у пассажиров есть выбор, на каком автобусе добраться до места. Это же большая разница – трястись, скажем, до Ужура или Канска в «колотушке» «пазике» или с удобством ехать в оснащенный туалетом, кондиционером, удобными сиденьями «Неоплане». За одну и ту же цену, заметьте! К

сожалению, тарифы не регулируются с учетом класса автобуса.

Мы работаем над программой единой системы продажи билетов. И в кассе Красноярского автовокзала можно купить билет до Барнаула или Новосибирска и здесь же – билет в другой населенный пункт Алтая или Новосибирской области, куда нужно добраться пассажиру. На очереди – другие близлежащие регионы.

Работая над повышением

культурного обслуживания пассажиров, руководство автовокзала не забывает о своих работниках. В этом году здесь оборудованы новая диспетчерская, столовая, комната для водителей.

– В профессиональный праздник хочу пожелать коллегам здоровья, счастья, успехов в работе, а всем нашим пассажирам – доброго пути, – говорит Владимир Сергеевич.

Андрей ВЛАДИМИРОВ

Опыт – дело НАЖИВНОЕ

– По душе и по призванию я транспортник, – рассказывал мне директор Манского АТП Вадим Воробьев, когда мы шли с ним по территории предприятия, направляясь первым делом в кочегарку. Он только что подписал приказ о начале отопительного сезона и хотел еще раз удостовериться, все ли в порядке.

– Окончил Красноярский государственный технический университет, экономический факультет по специальности «Экономика и управление на предприятиях автомобильного транспорта», – продолжил он. – Пошел по стопам отца, он больше двадцати лет был директором автоколонны № 1264. Туда и я пришел после университета. Шесть лет отработал. А потом, так получилось, ушел в медицину.

Заметив мой удивленный взгляд, уточнил:

– Есть такое предприятие «Медтехника», занимался там лицензированием медицинских учреждений, поставками оборудо-

вания, весь край изъездил. Но с первого дня воспринимал эту работу как временную, всегда тянуло вернуться в транспортный комплекс. А когда чего-то очень хочется, обязательно сбудется. Пару лет назад в Манском АТП положение было аховое – зарплата у водителей мизерные, условия для работы не дай бог какие, народ на предприятии держался

только потому, что другую работу в районе не сразу найдешь. Министерство транспорта подыскивало сюда нового руководителя, и мне предложили возглавить АТП. Я долго не думал, согласился. Сначала назначили меня заместителем директора, потом исполняющим обязанности директора, а в ноябре прошлого года я прошел процедуру конкурса и стал директором.

История о том, как Вадим Владимирович стал директором, уложилась как раз в расстояние от конторы до кочегарки. На пороге нас встретил бригадир операторов котельной Геннадий Резников и повел показывать энергосберегающие насосы:

– Раньше здесь стояли два насоса по 15 кВт каждый. Прошлой зимой заменили на новые – по 1,5 кВт.

– Зимой затраты на электроэнергию составляли 60–70 тысяч рублей в месяц, – пояснил директор. – Теперь мы их сократили до 20 тысяч рублей. Существенная разница.

Убедившись, что котельная к зиме готова, вышли на улицу. Хмурым днем, готовый в любую минуту расплакаться, встретил нас недовольным ворчанием осеннего ветра, гонявшего по двору опавшие с деревьев листья.

– Зима нам не страшна. Все автобусы, их у нас 13, стоят в теплых гаражах, – подвел итог небольшой экскурсии Вадим Владимирович. – А поскольку расписание движения составлено таким об-



Директор ГП КК «Манское АТП» Вадим Воробьев

разом, что часть рейсов выполняется ночью, то пустующие боксы сдаем под платную стоянку. Есть несколько организаций, которые пользуются нашими услугами. Это дополнительный приработок предприятия. Наш бюджет сравнительно небольшой – 3 миллиона рублей в месяц. Большинство маршрутов субсидируются из краевого бюджета либо дотируются из местного. Львиная доля затрат приходится на ГСМ, запчасти и налоговые отчисления. Так что свободных средств, чтобы обновить автопарк, почти не остается. А обновлять его давно пора, у нас только три относительно новых автобуса. Вот один из них, – указал мне на стоявший у гаража «пазик», – 2010 года выпуска. На нем Виктор Петров работает, ему еще и тридцати лет нет. Отец его, кстати, Виктор Егорович тоже у нас трудится. Заслуженный автотранспортник, ответственный водитель, и сын под стать ему.

Разговор продолжили в кабинете директора. За почти полтора года работы на предприятии он его так обжить и не успел, подумал я, глядя на спартанскую обстановку, где нет ничего лишнего, все только для работы. На столе лишь монитор компьютера да подставка под карандаши. Ни тебе милых сердцу фотографий, ни памятных безделушек.

– Мне нравится работать с молодыми, – будто продолжая неоконченную мысль, заговорил Воробьев. – Все люди разные, и каждому нужен свой подход. Они не зашоренные, что ли. Вы знаете, у нас ежегодно проводятся



Бригадир Геннадий Резников

– Зима нам не страшна. Все автобусы, их у нас 13, стоят в теплых гаражах, – подвел итог небольшой экскурсии Вадим Владимирович. – А поскольку расписание движения составлено таким об-

краевые конкурсы профмастерства. Так вот, раньше, я посмотрел статистику, в нашей команде всегда были водители старше срока лет. В прошлом году я сам возглавлял команду, она заняла второе общекомандное место и первое место в автоэстафете. А в этом году, скажем так, «пожилой» состав изъявил желание сделать самоотвод: вот, мол, набрали молодых, пусть они выступают. Набрали экспериментальную команду из молодых водителей. На мой взгляд, показали они себя очень хорошо. Кстати, один из них Александр Цымбалов, сын нашего чемпиона в гонках Евгения Цымбалова, если можно так сказать, принял эстафетную палочку от отца и выступил достойно. Единственное, чего не хватило немножко, – опыта. Но опыт – дело наживное.

От приятных воспоминаний о конкурсе профессионального мастерства вернулись к делам производственным. Заговорили о проблемах, с которыми пришлось столкнуться молодому директору.

– Проблема у государственных предприятий одна. Хочется чаще

ит «ЛиАЗ», надо сделать первоначальный взнос 900 тысяч. Нам эту сумму надо копить не один месяц, в течение года, я думаю. А с чего копить, когда каждый день надо покупать запчасти на старую технику. Вот если бы парк обновлялся, как это было раньше, за счет государства, оставались бы средства, и можно было куда-нибудь их в кубышечку складывать. Но пока этого нет, выкручиваемся как можем. Слава богу, что народ в районах немного проще, менее требовательный, что ли, пенсионеры, живущие в отдаленных селах, благодарны уже за то, что хоть какой-то автобус их возит. Спасибо им за терпение. – Последняя фраза прозвучала искренне, даже с какой-то душевной болью. Вот, мол, хотел бы создать пенсионерам царские условия, но приходится довольствоваться тем, что есть.

– Я уже говорил, была проблема серьезная с водителями, не хватало очень, – продолжил рассказ о проблемах предприятия и как удалось с ними справиться директор. – Дело в том, что система оплаты труда была построена таким образом, что водители получали от того, сколько привезли пассажиров. А есть деревни, в которых живет два-три пенсионера. Едет автобус, бюджет оплачивает, но водитель везет при этом двух-трех человек. Соответственно денег как таковых он не привозил с таких маршрутов. И водители «пазиков», которые в основном задействованы на внутрирайонных перевозках, получали откровенно смешную зарплату, 9–10 тысяч, и это притом что работают они в тяжелейших условиях. Во-первых, дороги,

ночных три – это Шалинское – Унгут – Жержул, Шалинское – Анастасино и Шалинское – Мина. Раньше водители ночевали где придется. Зимой приходилось то и дело среди ночи бегать разогревать автобус. О каком отдыхе речь? А утром в рейс. Решили эту проблему пока только на одном маршруте.

– Совместно с Унгутским ЖКУ мы значительно улучшили условия отдыха водителей. Каким образом? – опередил мой вопрос Вадим Владимирович. – Модернизировали гараж в Жержуле. Мы предоставили материалы, ЖКУ – рабочих, утеплили гараж и сделали комнату отдыха в гараже. Очень хорошая, светлая, уютная, и автобус под боком. Бегать шоферу никуда не надо. Водители ездят – не нарадуются. Со временем на остальных маршрутах сделаем нечто подобное. Местные администрации идут нам навстречу, вместе будет легче.

– Да, первое, что я как директор сделал, – пересмотрел систему оплаты труда, и водители на «невыгодных» прежде маршрутах стали получать значительно больше, я сам ежемесячно проверяю их расчетки. Естественно, кадровый вопрос сразу потерял остроту. И еще, не считите за нескромность, похвалюсь: когда я пришел, у нас было шесть предписаний от контролирующих органов. Один только пожарный надзор выставил штраф на 150 тысяч рублей. Мы его, конечно, оплатили и еще 250 тысяч затратили на то, чтобы исправить все нарушения. Вот недавно те же контролирующие организации провели у нас повторные проверки, и ни одного замечания. Так что кое-что за это время сделать удалось, главное – не останавливаться, не допускать ошибок в управлении.

...Мы вышли на улицу. Из ворот предприятия в очередной рейс выезжал автобус. За рулем, улыбаясь, ехал молодой водитель Петров.

–частливого пути! – негромко сказал Вадим Воробьев то ли водителю, то ли мне. Наверное, нам обоим. И всю дорогу до Красноярска вспоминал я это тихое пожелание и наш разговор с директором, которому всего-то 33 года.



Водитель Виктор Петров

получать новую технику. От этого напрямую зависят наши экономические показатели. Мы провели анализ своих затрат и выяснили, что ежемесячно тратим порядка 300 тысяч рублей на приобретение запасных частей. Были бы новые автобусы, мы эту статью расходов свели бы к минимуму. – Это в Вадиме Владимировиче заговорил экономист. – Единственный выход – лизинговые схемы. Но что такое лизинг? К примеру, чтобы купить автобус стоимостью 6 миллионов рублей, а примерно столько сто-

как бы наши дорожники ни старались, грунт есть грунт. Только грейдер дорогу подровнял, тут же дождик прошел, размыло опять. И плюс ко всему рейсы спланированы таким образом, что являются ночными. Водитель вечером уезжает, вывозит людей из районного центра на периферию, ночует там, утром везет всех обратно. Для людей такое расписание самое удобное. Утром приехали в Шалинское по делам, вечером сели на автобус и уехали в родную деревню. Таких рейсов

Юрий СУЕТОВ
Фото автора

Кузнец своей удачи

После беседы с этим человеком я испытал светлое чувство. Откровенный рассказ Равхата Мансуровича Сафиянова, директора ГП КК «Ачинское ПАТП», может быть полезным для людей, которые пытаются отыскать путь к успеху. Послужит напутствием: никогда не сдаваться трудностям, которые окружают нас в силу различных обстоятельств.



Директор ГП КК «Ачинское ПАТП» Равхат Сафиянов

Учиться нужно, если интересно

– Автомобилистом стал по воле случая. 22 года отслужил на границе. После окончания срочной службы был направлен на остров Врангеля, а потом командиром автомобильного взвода на Камчатку, в дальнейшем командиром автороты, начальником автослужбы. Постепенно душой прикипел к автотехнике. Сам основы эксплуатации изучил. В течение трех лет наше подразделение было передовым в Северо-Восточном региональном управлении. А там по условиям, если подразделение стабильно является передовым, командира представляют к государственной награде. Так получил еще и награду.

Когда уволился, мне было 39 лет. Конечно, задумывался, чем буду заниматься на гражданке. Поэтому во время службы начал учиться. Сначала заочно окончил университет, экономический факультет (антикризисное управление), а потом Академию госслужбы.

Опыт не приходит сам собой

– На гражданке работа меня нашла сама. Позвонил крупный камчатский предприниматель. Он занимался рыбным бизнесом. Предложил должность генерального директора транспортной компании. Согласился.

В 2006 году переехал на постоянное жительство в Красноярск. Родом я из Красноярского края. Стал работать первым заместителем начальника управления по безопасности в Сибирском федеральном университете. Через два с половиной года перешел в частную крупную транспортную компанию, которую возглавляет Виктор Сидоров. Около 120-150 автобусов. Надо отдать должное Виктору Михайловичу. Он не автомобилист, по образованию биолог, но сам до всего дошел. Я у него почерпнул много полезного.

Уволился. Дом себе решил построить. Мечту свою воплотить. Но через два месяца мне позвонили и пригласили на беседу в министерство транспорта Красноярского края. Предложили поработать в направлении оздоровления Ачинского пассажирского автотранспортного предприятия. Тема для меня интересная. Решил: возьмусь. На предприятие пришел в декабре 2012 года.

Искать резервы

– Итоги производственных и финансовых показателей оказались неутешительными. Год мы закончили с убытками – 4,5 миллиона. Кассовый разрыв большой. Налоги не уплачены. Зарплату работникам, наверное, года четыре не повышали. Не обновлялся автопарк. Автобусы эксплуатировались 15-20 лет. Морально устаревшие.

Собрал всех управленцев и предупредил, что если дальше работать в таком режиме, то

через полгода предприятие надо будет закрывать. В качестве первоочередных мер предложил зарплату управленцам снизить на 30 процентов, а премиальный фонд поднять до 400 процентов.

Первый квартал 2013 года у нас был провальным, потому что много денег потратили на ремонт машин. Когда я пришел, половина автобусов в автопарке стояли на приколе. Автопарк – 116 автобусов.

Наличие одиннадцати технологических совместимых групп усложняло ремонт. В такой ситуации невозможно держать запасы запчастей.

Разработал два положения. Первое – коэффициент выпуска (эксплуатация привязана к премии) и второе – коэффициент технической готовности (к этой премии привязаны технические работники – главный инженер, заместитель главного инженера, механики, начальники смены). И эти положения стали работать. Я максимально сократил расходы на запчасти и топливо. Мы установили жесточайший контроль над расходом топлива.

Когда люди получили зарплату с учетом премиальных больше, чем раньше, то, конечно, стали лучше относиться к работе. Стали понимать, что работают на конечный результат.

Сейчас проводим мероприятия по списанию морально устаревших, физически изношенных автобусов. Первую партию (19 автобусов) уже списали. На линию ежедневно выходит 50 автобусов. Резерв – 5-6 автобусов.

Мотивация на хорошую работу

– Продолжал анализировать ситуацию. Думаю, почему нет текучести кадров среди кондукторов, ведь зарплаты небольшие? Вскоре понял, что на предприятии существует порочная традиция присваивать билетную выручку. Кстати, эта болезнь касается не только нашего предприятия. Я объявил войну. Выступил на телевидении, разъяснил пагубность и отрицательное влияние на эффективность работы такой «привычки» для

коллектива и сумел переломить ситуацию.

Как решить проблему обновления автопарка, по какому пути пойти? Я взял за основу соглашение между Республикой Беларусь и Сбербанком. Теперь новые автобусы будем приобретать из Белоруссии. Получаем в банке кредит – 15 млн. рублей. Процентная ставка субсидируется Республикой Беларусь в размере ставки рефинансирования 8,25. В итоге получается реальный процент – 5-6 процентов. Сравните: или 24-28 процентов. На коллегии минтранса Красноярского края получил поддержку. Мы уже приобрели два «пазика» по лизингу, и на подходе четыре «МАЗа». На следующий год опять четыре.

Отремонтировали кочегарку. Создали запас угля. В прошлом году в ноябре-декабре запас угля был 8 тонн. Это суточный расход. Сейчас у нас 500 тонн.

Проанализировали доходы. В декабре 2012 года ежедневный доход составлял 180 тысяч рублей и по социальным картам 50

тысяч. Итого 230 тысяч рублей. Затянул гайки. Провел мониторинг. В марте-апреле 2013 года ежедневный доход составил 283 тысячи рублей и 106 тысяч по социальным картам. Итого 389 тысяч рублей. Увеличение на 59 процентов.

Про молодежь

– Важный вопрос о молодежи. Я создаю кадровый резерв. Пригласил на предприятие сверх штата молодых специалистов дублерами. В каждую структуру летом поставил молодых людей из Политехнического института СФУ, других университетов. Они вникают, осваиваются, набираются практического опыта. Создал контрольную службу.

И еще. Я сторонник публичности. Информацию о состоянии дел на предприятии не скрываем от администрации, горожан. Раз в неделю я выступаю на телевидении. Завели специальную рубрику в местной газете «Новая Причулымка», под которой рассказываем о лучших работниках. Эти заметки играют боль-

шую роль для создания положительного образа предприятия.

Протяни руку помощи

– Когда положение дел на предприятии стало стабилизироваться, появилась возможность оказывать помощь. Например, для ребятишек Дома малютки купили теплую одежду. Подарили. В коллективе этот шаг встретили с одобрением.

Работникам стали оказывать материальную помощь. Приведу пример. Обратилась ко мне наша работница, мать-одиночка – четверо детей. Нет никакого жилья. Помогите. Я обратился с просьбой к главе администрации Ачинска. Удивительно, но проблема была решена очень быстро. Когда коллектив увидел, что даже такие острые проблемные вопросы решаются, уже по-другому стал и ко мне относиться. Стараюсь никому не отказывать в материальной помощи, кто приходит с большими жизненными проблемами.

Анатолий КАСАТКИН

Привычка работать

Молодая женщина, сдержанная, симпатичная, взгляд внимательный. Но за внешней привлекательностью скрывается другой человек – требовательный, упорный, с житейским опытом и хорошими практическими знаниями. Много ли вы видели в Красноярском крае женщин – руководителей государственных пассажирских автопредприятий? Не женское это дело.

– В автомобильную отрасль пришла случайно, – откровенно признается директор Красноярского филиала ГП КК «Ачинское ПАТП» Анна Вострикова. – Родом из Братска, мечтала стать юристом. После окончания школы в 1999 году мы всей семьей переехали в Красноярск. Но во всех вузах города уже закончился прием документов, и я попала на факультет транспорта.

В 2004 году Анна успешно окончила институт и через полгода устроилась инженером по охране труда в ООО «Красбус». Семь лет она добросовестно трудилась. В личной жизни произошли перемены. Анна вышла замуж. Сынок родился. Но частное предприятие

– это жесткая школа. За семь лет молодая женщина ни разу в отпуске не была. И выросла Анна Вострикова до заместителя директора по эксплуатации.

Потом перешла в автотранспортное предприятие ООО «Терминалнефтегаз». Работала начальником отдела эксплуатации. Вот оттуда ее директор Ачинского ПАТП Равхат Сафиянов и «увел». Он искал толкового специалиста на должность директора Красноярского филиала.

– Автотранспортное пассажирское предприятие в Красноярске, которое я взял к себе в качестве филиала, было банкротом, – рассказывает Сафиянов. – Имело долги – 26 миллионов рублей. За полгода я дважды поменял управление – уволил директоров и всех заместителей. Ничего не получалось. Так что сразу предупредил Вострикову: здесь не подарок. Прошло два месяца, и положение меняется. Предприятие постепенно выходит из кризиса.

– Первое время – труднее не бывает, – признается Анна Ген-



надьевна. – Здесь вообще царил хаос. Но я прекрасно понимаю психологию водителей. У меня же муж шофер-дальнобойщик. Надо честно трудиться. Я всего в жизни добиваюсь сама. Так меня воспитали родители. Отец 35 лет проработал на Братском алюминиевом заводе литейщиком. Мама 30 лет – инспектором отдела кадров на Братском лесопромышленном комплексе. Мы привыкли работать. Нас так научили. Мы так и делаем. А характер у меня папин, наверное. Сыну уже шесть лет. Вот вырастет, будет настоящим автомобилистом.

Анатолий МИХАЙЛОВ

Автопром в квартире



Кто из советских мальчишек, выросших в 1970-1980-х годах, не мечтал иметь среди своих игрушек машинку-модельку – маленькую копию настоящего автомобиля? Такие модели заводского производства в те времена были огромным дефицитом, имелись далеко не у всех, а ребята, коллекция которых насчитывала более одного автомобильчика, считались среди сверстников чуть ли не богачами.

во время работы мне пришлось столкнуться с определенными трудностями, – рассказывает он. – В те времена тотального дефицита невозможно было купить нужные материалы. Для кузова я использовал жезл от консервной банки из-под томатной пасты, на лобовое стекло пошло оргстекло от циферблата старых часов, колеса приспособил от старой детской игрушки-машинки. Далее все это вручную, при помощи домашних станков и самодельных приспособлений начинало приобретать вид маленького автобуса. Но главная проблема состояла в том, что абсолютно негде было достать техническую документацию на эти венгерские автобусы. А чтобы сделать настоящую модель, нужно знать точные размеры автобуса со всех сторон, «начинку» кабины и салона, устройство двигателя.

– И вот в один прекрасный день я решил залезть под днище этого автобуса: осмотреть узлы, запомнить, замерить, зарисовать, – продолжает он. – Поступил просто и довольно нагло: пришел на конечную остановку «Предмостная площадь» и, подстелив картонку, залез под пустой «Икарус». Правда, прежде подглядел, что его

В середине 1970-х красноярец Геннадий Татарченко привез из командировки модель «Москвича» в подарок двухлетнему сынишке Денису. Мальш обращался с новой игрушкой на удивление бережно, вскоре отец приобрел ему вторую машинку, потом третью, а затем, увлекшись, сам стал их коллекционировать.

Сегодня коллекция Геннадия Юрьевича насчитывает более трех тысяч моделей автомобилей. Экспонатами заставлены многочисленные полки-стенды у стен комнаты, служащей коллекционеру с женой гостиной в их обычной современной «двушке» (кстати, Мария Ивановна всегда одобряла увлечение мужа). Другой мебели здесь – лишь необходимый минимум.

Едваходишь в этот «выставочный зал», начинают разбегаться глаза. Каких только авто здесь нет! Легковушки, грузовые автомобили, автобусы и троллейбусы, спецтехника всех времен и народов. Широко представлен отечественный автопром: первые советские «Зилы», современные «КамАЗы», выпускаемые в разные годы «Волги», «Жигули», «Москвичи» и «Запорожцы». Среди зарубежных производителей – Германия, США, Япония, Франция, Италия, страны Скандинавии, Чехия, Польша, Индия – от «Форда» начала XX века до супермотоцикла, на котором гонял

киношный Бэтмен.

Среди экспонатов этого домашнего музея есть заводские модели, модели конверсионные – те, что были когда-то изготовлены серийно, но значительно доработаны самим Геннадием Юрьевичем, а также (особая гордость!) созданные своими руками. С автотехникой он знаком хорошо, много лет проработал водителем грузовика. За эти годы собственноручно изготовил более 100 моделей, и с ними у мастера связано много воспоминаний, интересных историй.

Уголовное дело о «порче» автобуса

В середине 1980-х годов Геннадий Юрьевич решил сделать модель автобуса «Икарус-280-33» (тогда эти длинные, вместительные автобусы с «гармошкой» часто можно было встретить на пассажирских маршрутах Красноярска).

Модель создавалась в масштабе 1:43. Именно в таком масштабе чаще всего автомоделей серийно выпускались и выпускаются в России и многих других странах. Их исполнение всегда стояло на очень высоком уровне, уменьшенные копии с максимальной точностью повторяли оригиналы. Такую копию и захотел сделать мастер.

– На изготовление этого «Икаруса» у меня ушло около года, и

водитель отправился перекусить в ближайшее кафе, и прикинул, что в запасе у меня как минимум полчаса. Ну, залез, только ноги торчат, и спокойно занимаюсь своим делом. Заметили чужака два бдительных милиционера. И, не веря моим спешным, сбивчивым объяснениям, вместе с ничего не понимающим водителем отвезли в Свердловский РОВД. Промуржили более двух часов, хотели «пришить» что-то вроде «намеренной порчи государственной техники». Отпустили только после того, как я им все подробно разъяснил, а стражи порядка вместе с шофером вернулись на место происшествия, и тот подтвердил, что с его рабочей техникой все в порядке. Наверняка, выпустив меня на свободу, доблестные милиционеры крутили пальцем у виска: «Каких только чудачков не встретишь при нашей работе». Модель же у меня вышла отлично, была высоко оценена знатоками.

История о презентации модели японского крана

Чудаком Геннадия Юрьевича, как и других увлекающихся людей: коллекционеров, мастеров – Левшей и Кулибинных – считают многие. Он на такое определение и не думает обижаться. Более того, себя и своих друзей, увлекающихся собирательством и изготовлением моделей авто, называет еще более круто – «пациентами палаты № 6».

– Все мы немного сумасшедшие, в какой-то степени даже фанатики, но без этого в нашем деле нельзя. Не будучи преданным своему делу, ничего не создашь, не сотворишь, – говорит он.

За человека «не от мира сего» Татарченко приняли и на предприятии УМ-1, когда лет 30 назад он пришел туда и объяснил, для чего ему нужно проштудировать

сопроводительную документацию на японский кран КАТО (именно за изготовление этой модели мастер решил приняться сразу после того, как сделал «Икарус-280-33».)

Руководители предприятия поначалу засомневались, внимательно и настороженно разглядывали незваного гостя, потом заинтересовались и, наконец, разрешили воспользоваться документами.

– Мне показали огромную кипу бумаг – почти в метр высотой, сказали: на, изучай, – вспоминает Геннадий Юрьевич. – Много пришлось повозиться, чтобы разобраться что к чему. Часто приходилось консультироваться со специалистами. Но зато модель получилась то, что надо. Делал я ее около девяти месяцев, а закончил как раз перед Днем автомобилиста. На профессиональный праздник руководство предприятия устроило целую презентацию моей работы: с чествованием автора, речами и застольем. А спустя несколько лет, в 1991 году, на Всероссийской выставке в Екатеринбурге мой «японец» получил второе место в номинации «Самодельные модели». Еще через десяток лет на международной выставке в Москве бельгийцы предлагали мне за нее тысячу долларов, но я не продал.

«Операция «Ы» и другие...

В коллекции Геннадия Татарченко есть автомобили, известные в России всем и каждому по любимым советским кинокомедиям, которые не устают смотреть и пересматривать уже несколько поколений зрителей. Разумеется, исполненные в миниатюре. Взять, к примеру, модель инвалидной мотоколяски «СЗА-М» выпуска 1962 года. Именно на этом автомобильчике, развивающем «огромную» скорость – аж до 30 километров в

час, лихачила криминальная троица героев «Операции «Ы». Кстати, эту машинку в народе до сих пор зовут «моргуновкой», ведь в фильме ее водителем был именно жулик Бывалый – герой Евгения Моргунова. Образ милого старого автомобильчика в коллекции Геннадия Юрьевича дополняют искусно выполненные и узнаваемые мини-фигурки Никулина, Вицина и Моргунова в образе киношных героев.

А рядом с моделью «Москвича-408», на котором ездил шеф в «Бриллиантовой руке», можно поставить фигурки персонажей Миронова, Папанова и все того же Никулина – Гену Козодоева, Лелика и Семена Семеньча. Все в образе, все достоверно.

История о будущем музее

Все краснорядцы, чья жизнь, работа, увлечения так или иначе связаны с автомобилями, уверены: нашему городу необходим музей автомобилизма. С предложением о создании такого музея они обратились к министру транспорта Сергею Еремину. Сергей Васильевич обещал оказать максимальную поддержку в этом интересном начинании. Во время беседы с одним из энтузиастов, продвигающим идею создания музея в жизнь, Александром Кнапнугелем, министр услышал о коллекции Геннадия Татарченко, захотел ее осмотреть и познакомиться с владельцем.

– Сергей Васильевич пробыл у меня в гостях около двух часов, проявил огромный интерес к моим моделям, все осмотрел, обо всем расспросил. Разумеется, мы обсуждали с ним создание автомобильного музея, в котором будут представлены как настоящая автотехника, так и масштабные модели автомобилей, в том числе мои.

Андрей АФАНАСЬЕВ





Красивое решение для уникального груза

Среди бесчисленного множества грузов, перевозимых по нашим дорогам, нет-нет да и встречаются поистине уникальные. Такие, что операции по их транспортировке достойны попадания в Книгу рекордов Гиннеса. Но обо всем по порядку.

Все началось с того, что на Ачинском нефтеперерабатывающем заводе решили провести модернизацию производства и смонтировать установки для гидрокрекинга, которые позволят выпускать продукцию по европейскому экологическому стандарту Евро-5. Более того, после пуска новых комплексов АНПЗ при том же объеме переработки (она составляет около 7,5 млн. тонн в год) сможет увеличить ежегодное производство светлых нефтепродуктов – бензинов, дизельного топлива, авиатоплива – более чем на 2 млн. тонн. Но для того чтобы установка заработала, требуется четыре реактора.

Реакторы изготовлены в Италии, затем из порта Мантова морем перевезены в Роттердам, оттуда по Северному морскому пути доставлены в Мурманск, а затем по Енисею – до временного причала в районе села Кубеково под Красноярском.

После того как груз достиг сибирской земли, началось самое сложное. Реакторы гидрокре-

кинга массой от 350 до 1300 тонн каждый и длиной свыше 40 м, а общий вес оборудования превышает 2,5 тысячи тонн. В имеющей огромный опыт по перевозке сверхтяжелых грузов компании «Спецтяжтранс» (в свое время они транспортировали турбины на Саяно-Шушенскую ГЭС), занимающейся их доставкой, отмечают, что столь габаритный груз они перевозят впервые. И совместно с Ачинским НПЗ подали заявку в российское представительство Книги рекордов Гиннеса на внесение транспортной операции в список рекордов как «Самой дальней автоперевозки (более 100 км) самого тяжелого предмета» – реактора гидрокрекинга весом 1 297 480 кг на расстояние 210 км. Аналогичная заявка подана и в Книгу рекордов России.

Ну, а теперь несколько слов о транспортной операции и о том, чем же она уникальна. Так, для перевозки самого массивного реактора используется специальный транспортный модуль, состоящий из 24 сдвоенных осей при 384 ко-

лесах. Длина такого транспорта равняется 36 метрам. Общая длина автопоезда для перевозки всех четырех модулей – около 200 метров. Для перемещения платформы, которая занимает большую часть дороги, приходится перекрывать автомобильное движение, и груз едет только по ночам. Средняя скорость движения – 1,5-2 км/час, за один перегон автопоезд проходит около 10 км.

Автомобилистов заранее предупредили, что в течение примерно двух с половиной месяцев по ночам, когда будет двигаться платформа, движение по глубокому обходу Красноярска и трассе М-53 будет ограничено, а некоторые развязки и участки дорог могут быть на время перекрыты.

Во время следования по трассе автопоезду в общей сложности придется преодолеть не только крутые, до 12%, подъемы и спуски, но и 168 линий электропередачи, 21 сложнейшее препятствие, связанное с особенностями рельефа и инфраструктуры, и около двух десятков рек и ручьев шириной от 3 до 50 метров, в том числе Качу, Еловку, Черемшанку, Большой и Малый Кемчуг...

22 сентября на втором этапе транспортировки, начавшемся с выезда самоходной платформы на федеральную трассу М-53 «Байкал», одним из таких инфраструктурных препятствий стал пешеходный мост на 759-м км дороги в районе поселка Емельяново, открытый в прошлом году. Его длина 39 метров, высота 5,5, что на полтора метра меньше, чем требовалось для транспортировки платформы с грузом.

До сложного объекта колонна, которую в течение всего следования сопровождают наряды ГИБДД, добралась в сумерках. Проблему решили красиво и изящно – при помощи четырех специальных гидравлических домкратов, способных поднимать груз массой до 4,4 тыс. тонн. Верхнюю часть моста приподняли, а потом, когда реакторы миновали сложный участок трассы, аккуратно опустили на старое место – с точностью до миллиметра.

Впереди у транспортного поезда множество препятствий. Расчетное время прибытия в пункт назначения – конец октября. Впрочем, погода может внести свои коррективы. Тем более

что прецеденты были. Например, в один из дождливых сентябрьских дней на мокрой из-за дождя дороге платформы не могли двигаться быстрее 350 метров в час, затем и вовсе произошла непредвиденная остановка: из-за изменившегося температурного режима провисли провода ЛЭП.

Мария КЛИМОВА

