

ТТК

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

№3
(35)

МАЙ-
ИЮНЬ

2016

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ



Елена МИРОНЕНКОВА

Золотая дорога

Галина АНДРЕЕВА

**Вымпелы профессионалов
– молодым чемпионам**

Геннадий КАЛЕДА

С добром в сердце

СОДЕРЖАНИЕ

Елена МИРОНЕНКОВА Золотая дорога	4
Галина АНДРЕЕВА Вымпелы профессионалов – молодым чемпионам	8
Анна ИЛЬИНА Человек, воплотивший мечту	10
События и факты	12
Кирилл МАЗУР Восстанавливая связи	14
Мария КЛИМОВА В центре внимания – безопасность	15
Марина ШИЛИКОВА Знак качества	16
Геннадий КАЛЕДА С добром в сердце	18
Елена АВРАМОВА Самая нужная профессия	20
Анатолий МИХАЙЛОВ Победило счастье общения	21
Владимир СЕМЕНОВ Добрая традиция	22



В номере использованы фотографии Галины АНДРЕЕВОЙ, Елены МИРОНЕНКОВОЙ, Геннадия КАЛЕДЫ, Кирилла МАЗУРА.

ТК

Издается
при информационном
содействии
министерства
транспорта
Красноярского края

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

Главный редактор
Э.З. Алборов

**Ответственный
секретарь**
Лана БАЙКАЛОВА

Адрес редакции
и издателя:
660049,
г. Красноярск,
пр. Мира, 3,
а/я 25533.
Тел./факс
(391) 227-27-27,
e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан
в ООО «Полиграф-Аванта»,
660028, г. Красноярск,
ул. Телевизорная, 1, стр. 26
Объем 24А4.
Тираж – 2300 экз.
Дата выхода 19.07.2016
Цена свободная

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

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

16+

R Рекламный
материал

Использование
материалов
журнала
без письменного
разрешения
запрещено.





Золотая дорога

Участок дороги после ремонта

Летнее раннее утро, на часах 6.30. Хотя по летним меркам это время уже сложно назвать ранним, а по скоплению народа и автомобилей на паромной переправе можно подумать, что день в разгаре. Мы на паромной переправе через Енисей в районе п. Еркалово. Мы – это делегация дорожников во главе с министром транспорта Сергеем Ерёминым. Их задача – осмотр дороги, а я оказалась здесь по заданию редакции. Путь держим в Северо-Енисейский район, туда, где уже не одно столетие добывается золото. Но речь пойдет не об истории добычи этого драгоценного металла. Наш репортаж о дороге, дороге к золоту в XXI веке.

Кто не успел, тот опоздал...

Именно это выражение вертится в голове, когда стоишь на берегу в ожидании отправления парома. Это его первый рейс сегодня, машин для утра уже немало. Узнаю, что за день работы паром делает девять круговых рейсов. Как мне сказал один из постоянных пассажиров, «вполне хватает».

Загрузились. В этом месте ширина Енисея достаточно скромная – примерно километр. Паром плавно идет по реке. Задумываешься, что, наверное, здесь людям надо быть очень пунктуальными.

А по-другому никак. Опоздал на пару минут, и уже с тоской будешь смотреть вслед поднимающимся аппаратам.

А ведь таких мест, где госпожа река разделяет населенные пункты, в нашем большом крае много. Судьба таких сел и деревень зачастую одинаковая: процветающий совхоз, девяностые – развал, а дальше «выплывали» как могли. У кого-то получилось, у кого-то нет.

Но Северо-Енисейский район все-таки особенный. Вопреки трудностям, он продолжает развиваться, наверное, потому что

непростой он, а во всех смыслах золотой.

Минут 20, и мы на левом берегу. Грузимся в вахтовый автомобиль и поехали.

Дорога к золоту

«Счастье» было недолгим – метров 400 асфальта автодороги Енисейск – Высокогорский, и поворачиваем на трассу Епишино – Северо-Енисейский.

Мои попутчики пытливы, профессиональным взглядом начинают осмотр дороги из окна вахтовки. По моему дилетантскому мнению, вполне сносная гравийка. Оказывается, нет.

Из разговора дорожников понимаю, что эти первые километры только смотрятся прилично, на самом деле в любой момент дорога может здесь «поплыть». Скальник на них последний раз отсыпали достаточно давно.

Узнаю, что в следующем году в планах на капитальный ремонт стоят именно первые километры дороги. Причем это будет не просто восстановление покрытия, а именно капитальный ремонт с устройством гофросводов и водотводов, выполнением работы по земполотну с отсыпкой занижен-



Автодорога три года назад

ных участков трассы. Но про планы чуть позже.

– А какие аварийные участки будут ликвидировать в этом сезоне? – Задаю вопрос министру.

– А давайте немного начнем издали, – улыбается Сергей Васильевич. – Дорога долгая, времени поговорить достаточно. Что такое эти почти 300 километров? По современным меркам совсем небольшая протяженность, но эта дорога особенная. В первую очередь – исторически. Она прокладывалась как технологическое направление для лесников и золотарей. В ее основании лежат неважно, которая давно и честно отслужила свою службу. В идеале этот настил из бревен нужно убирать на глубину порядка двух метров, а затем капитально делать дорогу. Эту дорогу надо именно капитализировать, а не латать. Плюс здесь сложная геология. Это Север, соответственно мерзлота, плавающие грунты, болотистая местность.

В подтверждение слов собеседника, на протяжении длительного расстояния вижу вдоль дороги стоячую воду.

– Второй фактор, – продолжает министр, – влияющий на состояние дороги, – это, конечно,

тяжеловесные фуры, которые доставляют грузы для нужд золотопромышленников. Если раньше грузы везли КамАЗы, и дорога более-менее их держала, то нагрузка от современных машин ей не под силу. Первый раз я проехал по этой дороге в начале 1990-х годов на легковой машине. Сломанная подвеска, пробитая резина, мятые диски – вот такие последствия были для автомобиля.

– Потом несколько раз был здесь, работая в краевом управлении автодорог. В должности министра не по одному разу в год проезжаю по дороге. У нас негласная договоренность с главой района, чтобы совещания были не у меня в кабинете, а именно в Северо-Енисейском. Можно ли сказать, что ситуация меняется? Меняется, но не так быстро и плодотворно, как нам бы всем хотелось.

Прерываем беседу, первая остановка.

На дороге живенько работает дорожная техника. Ремонт? Нет, оказывается, работы выполняются в рамках содержания. Как поясняют специалисты, в середине 1990-х годов дорога стала краевой, и с этого времени из бюджета региона ежегодно пошли средства на ее ремонт и содержание. Сейчас

в год в среднем на эти цели выделяется порядка 75 млн рублей.

Знакомлюсь с заместителем директора Енисейского филиала ГП КК «Лесосибирск-Автодор» Олегом Анашкиным. Он на этой дороге с 2005 года. После получения диплома работал дорожником на юге края. Приехал в гости к другу на Север, предложили работу, и остался. Начинать мастером на участке, дорос до заместителя руководителя филиала.

По разговорам сразу видно, что знает дорогу до мелочей. На вопросы руководства: когда, куда и сколько отсыпано, какие проблемы на том или ином участке, отвечает обстоятельно, владея цифрами.

В подчинении у Олега порядка 100 человек. На вопрос, нравится ли работа в таких-то непростых условиях, отвечает утвердительно. После паузы добавляет:

– С кадрами только у нас проблема. У меня восемь человек ИТР, из них с дорожным образованием только один. Плюс я.

Олег оказался из династии дорожников. Его дядя Александр Георгиевич Анашкин на протяжении многих лет возглавлял дорожное предприятие Новоселовского района. В 2011 году он



Заместитель директора Енисейского филиала ГП КК «Лесосибирск-Автодор» Олег Анашкин

скоропостижно ушел из жизни. У племянника есть стимул на кого быть похожим, Александр Георгиевич был уважаемым человеком в отрасли.

Наш путь и разговор с министром продолжаются.

– Край мог бы обеспечить сносное транспортное сообщение по дороге для жителей, но только пойдя на крайние меры – закрыв дорогу для золотопромышленников. Тогда четверть золота России, а именно столько валютного металла добывает для страны Северо-Енисейский район, не поступит в казну. Сгущая краски (смеется). Но мы же живем в одном крае и нашли понимание с бизнесом, что дорога общая, и только общими силами нужно приводить ее в порядок.

С 2014 года проводится работа по восстановлению отдельных участков дороги с привлечением средств краевого бюджета и золотодобывающих предприятий Северо-Енисейского района. За два года общими усилиями восстановлено около 45 км проблемных участков трассы. На ремонтные работы из бюджета края выделялось порядка 350 млн рублей, золотодобывающие компании вложили 163 млн рублей.

– Но ведь мы живем и в одном государстве, – продолжает собеседник. – И экономика у нас одна, и о людях мы должны заботиться во всех даже самых отдаленных территориях. Да, в таких местах еще больше должно быть внимания к людям. Пока отклика от Федерации по взаимному сотрудничеству край не получил. Сейчас мы пошли по пути государственно-частного партнерства.

В этом году в рамках подписанного на КЭФ-2016 соглашения о социально-экономическом сотрудничестве между Красноярским краем и ПАО «Полюс Золото» запланирована системная работа по капитальному ремонту наиболее проблемных участков автодороги. Всего за период 2016-2019 годов государство и бизнес совместно намерены отремонтировать порядка 80 км дороги. Планируемый объем ежегодных затрат составит от 500 до 700 млн рублей. В текущем сезоне по поручению губернатора Красноярского края Виктора Толоконского на капитальный ремонт

дороги выделено свыше 500 млн рублей. На эти средства общими усилиями запланировано отремонтировать 13,5 км.

Примерно с 44-го км дорога начинает постепенно подниматься в гору. На земле это незаметно, но, как сказали, хорошо видно с воздуха. Для дорожников это дополнительная головная боль. Дорогу в таких случаях нужно отсыпать до определенных отметок, чтобы она была более устойчивой.

Замечу, что сотовой связи в пути нет. Телефоном можно воспользоваться только в населенном пункте Брянка, и то ловит здесь лишь один из операторов. Потом, если повезет, можно поймать связь примерно на 232-м км, ну а затем только в Северо-Енисейском.

Нет на дороге и стационарно-го поста ГИБДД. Раньше стражи порядка дежурили в Брянке. Пост убрали. Водители – народ, требующий контроля, а нет его, некоторые считают, можно и расслабиться. Аварии здесь, особенно зимой, не редкость.

До Брянки мы добрались во второй половине дня, остановившись еще несколько раз на наиболее проблемных участках дороги и осмотрев карьер.

В Брянке разговорилась с диспетчером дорожного участка Еленой Петровой.



Восстановительные работы на дороге

– Вымирает наш поселок, – посетовала она. – Я в 1989 году проводила перепись населения, было 1200 жителей, а сейчас 400 человек. Места у нас красивые, рыбалка, охота, а ягод, грибов сколько. Очень надеемся, что будет у нас нормальная дорога, и поселок будет жить.

Всего на автодороге 11 мостов и мостиков. Наиболее значительные по протяженности мосты через реки Большой Пит, Сухой Пит, Ведуга, Чиримба.

Следуем дальше. Наша средняя скорость около 25 км в час. Честно, уже очень хочется выйти и побегать впереди машины.

По пути заезжаем на дорожный участок «Викторовский». Здесь дорожники работают вахтовым методом. Весной на базу часто в гости заходят медведи. Рассказали случай, что раз косолапый настойчиво пытался зайти в баню, где вечером мылись работники. Все обошлось, но один из вахтовиков после встречи с хозяином тайги уволился. Такая экзотика не для слабонервных.

На мой жалобный вопрос, когда будем на месте, дорожники отшучиваются, что осталось немного, и после «Викторовского» «помчимся с ветерком».

Двигаемся дальше. Дорожники

не обманули, дорога позволила прибавить скорость. Наконец-то шуршание гравийки под колесами сменилось равномерным звуком – асфальт. Показались дома Северо-Енисейского.

В итоге получилось 12 часов пути от переправы. Как мне потом сказали местные жители, это хорошо. Еще года два назад в распутицу бывало и по 20 часов.

Зимой почти 300 км от Северо-Енисейского до Енисейска доезжают за 3-4 часа.

Свет в конце тоннеля

Наш рабочий день, а точнее вечер, продолжился на совещании с главой района Ишмуратом Гайнутдиновым, дорожниками и золотопромышленниками.

Представители золотодобывающих компаний еще раз подтвердили свое намерение участвовать в восстановлении дороги. Скорректировали планы. Решили особое внимание уделить в этом году содержанию участка дороги в районе реки Ведуги (159 км) до дорожного участка «Викторовский» (247 км).

Также в этом сезоне будут восстанавливать аварийные участки трассы Епишино – Высокогорский. Про эту дорогу протяженностью 63 км стоит сказать отдельно. Эта дорога – часть большого проекта, на который североенисейцы

возлагают большие надежды. Они надеются, что эта трасса в ближайщие годы станет продолжением будущего моста через Енисей в районе п. Высокогорского.

Сегодня мост ждет своего часа, а точнее, финансирования. Есть и проект, и сметная документация, но пока нет четких механизмов реализации. С появлением моста транспортное сообщение станет круглогодичным, ведь сейчас переправиться через Енисей в межсезонье, а это порядка четырех месяцев в году, невозможно. А с появлением моста можно будет смелее мечтать, что и дороге окажут должное внимание.

Мне вспомнилась командировка в начале 2000-х годов в Богучаны. Тогда дорога Канск – Абан – Богучаны не так давно была введена в эксплуатацию. Увидеть строительство мне не пришлось, но было удивление, что вместо дороги здесь местами когда-то была непроходимая тайга, что не было мостов через полноводные реки Чуна и Бирюса. И запомнились теплые слова благодарности от людей в адрес экс-губернатора края Александра Ивановича Лебеда и дорожников.

Интересно сколько пройдет времени и кому будут предназначены слова благодарности за дорогу от жителей Северо-Енисейского района?

Елена МИРОНЕНКОВА



Совещание на дороге



Вымпелы профессионалов – молодым чемпионам

Первый этап третьего ежегодного конкурса профессионального мастерства работников дорожной отрасли в этом году прошел 28 июня на полигоне Емельяновского дорожно-строительного техникума в пос. Замятино.

В нынешних состязаниях к профессионалам Красноярского края присоединились представители Республики Хакасия – участвовало 35 мастеров, составивших восемь команд. Конкурс проходил в пяти номинациях: «Машинист автогрейдера», «Машинист фронтального погрузчика», «Машинист экскаватора», «Машинист бульдозера», «Водитель самосвала».

Задания для участников были не новые: скоростное маневрирование, заезд на трал, ковшем экскаватора с узкой перекладки поднять баскетбольный мяч, а затем опустить его в ведро, ковшем экскаватора раздавить куриное яйцо, помещенное в стопку.

Именно в этих июньских соревнованиях восхищает пора-

зительное терпение участников, судей и всех равнодушных, кто сопереживал и искренне радовался победам коллег. Ведь испытания на прочность для участников, одетых в специализированную внесезонную одежду, в этот день усиливала жара 35 градусов.

По традиции соревнования открывал министр транспорта Сергей Ерёмин, особо подчеркнув значимость таких конкурсов как стартовой площадки для молодежи:

– Мы уже третий год проводим соревнования на базе Емельяновского дорожно-строительного техникума. Почему это важно? Потому что здесь ребята уже пять лет проходят обучение, а мы практическим профессиональным опытом проводим прямую

связь между обучающимися и профессионалами. Ученики видят, что профессия востребована, она необходима, и они точно сделали правильный выбор, для того чтобы посвятить себя работе в дорожной отрасли. Вторая миссия – наставничество: здесь собираются лучшие люди со всего нашего края и реально, с полной отдачей себя проявляют.

Что особенного было заметно в настрое участников нынешних соревнований, это терпение, трудолюбие и уверенность. Точно и виртуозно выполнять «ювелирные» задания на тяжеловесной специализированной технике – созерцание такого зрелища завораживает. Какие люди! Какие величины! И какая любовь к своему делу жизни! Наглядная «картина мира» для детей и молодежи, которых здесь всегда собирается немало. Вот единственный путь к прямой связи поколений и упрочению дорожной отрасли.

Так сложилось, что руководители предприятий из года в год выставляют сильнейших участ-



ников, которые, в свою очередь одерживают традиционные победы на региональных и федеральных конкурсах.

В итоге победителями в номинациях стали:

– лучший машинист автогрейдера – Игорь Болсуновский, Емельяновский филиал ГП «КрайДЭО»;

– лучший машинист фронтального погрузчика – Николай Соловьев, НБС «Сибирь»;

– лучший машинист экскаватора – Евгений Борисенко, НБС «Сибирь»;

– лучший машинист бульдозера – Иван Завьялов, Красноярский филиал ГП «КрайДЭО»;

– лучший водитель самосвала – Александр Наместников, Березовский филиал ГП «КрайДЭО».

В общекомандном зачете первое место присуждено команде «Центр» ГП «КрайДЭО». Второе место заслуженно заняла команда ГП КК «ДРСУ-10». Третье – ГП КК «Балахтинское ДРСУ».

Подытоживая сегодняшний этап, главный эксперт международной категории движения WorldSkills в компетенции дорожно-строительных машин Сергей Козлов отметил, что, по его мнению, на всех конкурсах есть участники, которые отчаиваются и больше не приезжают, но вторая категория – это упорные, которые за год повышают свой уровень и достигают результатов. Соревнования состоялись на высоком уровне и дали определенный за-

дел будущим, уровень заметно повысился, и те конкурсанты, кто в прошлом году занимал второе и третье места, в этом году оказались на первых. Сегодня участников стало значительно больше, значит, интерес к этому делу повышается. Предприятия отправляют своих работников не только для совершенствования практических навыков, но и для престижа организации: участие – это публичность, значит, их увидели и запомнили.

– В целом, я считаю, судили строго, – продолжает Сергей Козлов, – но беспристрастно, не было никаких поблажек, и победили только сильнейшие. Что касается перспектив нашей команды для победы на соревнованиях другого уровня, то полагаю, что уровень нашей команды достаточно высокий, как в части теоретической, так и практической. Шансы для победы на других соревнованиях определенно есть. Это говорит о том, что предприятия вкладывают средства в подготовку

специалистов, а это развитие дорожной отрасли. Говорю это с полной уверенностью, так как мне приходилось судить такие конкурсы в Иркутской области, Казани, Санкт-Петербурге и Москве.

Первый этап завершен. Впереди состязания среди участников Сибирского федерального округа в Новосибирской области, куда отправятся наши пять победителей. И, наконец, в сентябре – на Кубок России лучшие из лучших второго этапа поедут в Крым, на Таманский полуостров, для дальнейших побед.

О скромных людях – Професионалах с большой буквы очень точно высказался министр транспорта Сергей Ерёмин:

– Вот это мужики-участники! Зачастую они в напряженном графике работают на обслуживании сельских дорог, на региональных трассах и потом с энтузиазмом принимают участие здесь, в соревнованиях. И везде – с полной отдачей!

Галина АНДРЕЕВА



Человек, ВОПЛОТИВШИЙ МЕЧТУ



Как люди приходят в профессию, тем более такую непростую, как дорожная? Дорожник – не космонавт, не эстрадный певец, не киноактер или журналист. И хотя романтики в дорожной работе хватает с избытком, только осознание этого факта редко к кому приходит в детстве или юности. Сергей Александрович Кузнецов, директор Кежемского филиала ГП «КрайДЭО», из числа тех счастливых людей, кому выпала завидная участь всю жизнь заниматься любимым делом, кто хотел стать дорожником, сумел воплотить эту свою мечту в жизнь и ни разу не пожалел о сделанном в молодости выборе.

Родом Сергей Кузнецов из Иркутской области, Тайшетского района. Там, в небольшом даже по сибирским меркам поселке Венгерка, он в 1974 году окончил школу. Потом было три года службы в армии – на Тихом океане, в морчасти Погранвойск КГБ СССР. После увольнения в запас поступил в Красноярский автотранспортный техникум на специальность «Автомобильные дороги».

– В институт я не стал поступать, казалось мне тогда, что слишком уж я старый для этого, – вспоминает Сергей Александрович. – Но профессию получать надо было, и я понял, что техникум – это как раз то, что мне надо. Родителям – они работали в нашем поселке в леспромхозе – мой выбор не очень понравился, хотелось им, чтобы их сын, так же, как они, связал свою жизнь с лесом. А я всю жизнь мечтал быть дорожником. Дороги в стране были плохие, и очень уж мне хотелось, чтобы они стали лучше.

К учебе студент Кузнецов подошел ответственно, к концу обучения стал лучшим студентом на своем курсе с самым высоким средним баллом в дипломе. Как следствие первый в списках на распределение. Где искать работу – в те годы перед выпускниками такой проблемы не возникало.

Чем лучше учишься, тем выше шанс устроиться на работу туда, куда тебе больше всего хочется. Хотелось Кузнецову на Север – туда, откуда он родом. В качестве первого места работы Сергей Александрович выбрал далекий северный Кежемский район. Было это в 1981 году.

– Вообще-то я два месяца поработал в Богучанах, а только потом переехал в Кежму, дорогу новую строить, – уточняет Кузнецов. – Мастером был. А в 1983 году меня назначили начальником Кежемского участка Богучанского ДРСУ-2.

В 1986-м Кузнецова перевели в Кодаинское ДСУ-7, которое было организовано специально для строительства дорог для возводимой на Ангаре крупнейшей гидроэлектростанции. В те годы на севере края – что в Кежемском, что в Богучанском районе – дорог практически не было. А без них разве возможна грандиозная стройка?

Автодорогу Кодаинск – Братск, откуда возились основные грузы для ГЭС, прокладывал БратскГЭСстрой. Основной же задачей ДСУ-7 стала дорога на Богучаны и другие межпоселенческие дороги. Еще через четыре года, в 1990-м, Кузнецову было поручено возглавить ДСУ-7.

– В жизни у меня не было особых планов карьеру сделать или директором стать, хотя я никогда не боялся ответственности и не боялся принимать решения, даже самые трудные. Так уж все сложилось. Начальником «Автодора» в те годы был Петр Алексеевич Старовойтов, человек-легенда. Благодаря, в первую очередь, ему я до начальника дорос. Он всегда меня поддерживал, «тянул» вверх, а когда я начинал упираться – так просто «выталкивал», – вспоминает первые годы своей трудовой биографии Сергей Александрович.

В 1999 году Кузнецов – опять же по инициативе Старовойтова, который решил, что хватит перспективному работнику в тайге сидеть, пора поближе к краевому центру перебраться, – был переведен начальником Емельяновского ДРСУ, руководил которым 11 лет. В 2001 году заочно окончил дорожный факультет Красноярской архитектурно-строительной академии.

По сравнению с Кодаинском работа в ближайшем к Красноярску райцентре оказалась и интереснее, и проще.

– На Севере основная проблема – это большие расстояния, – объясняет Кузнецов. – Если чего не хватает или вовсе нет,



то быстро взять неоткуда. Любое незначительное по меркам центральных районов происшествие здесь может обернуться серьезной проблемой. А там все рядом, проще все скомпоновать, выстроить необходимые цепочки, проще организовать работу.

Впрочем, Сергей Александрович скромничает: легким хлебом директора ДРСУ назвать никогда было нельзя. Емельяновское предприятие Кузнецов принял в очень тяжелом состоянии, когда оно буквально лежало «на боку». За два года поднял его, навел по максимуму порядок, чтобы ничто не отвлекало дорожников от их главной задачи – ремонта и обслуживания автодорог. О тех временах Сергею Александровичу напоминает золотой знак «За заслуги», врученный Кузнецову Емельяновской администрацией, с которой он все годы тесно сотрудничал.

Кстати, о наградах, почетных званиях и благодарностях. Их у Кузнецова с избытком. Первым стал Памятный знак Росавтодора, который он получил больше

четверти века назад еще в Кежме. Емельяновский период, кроме знака «За заслуги», ознаменовался для Сергея Александровича званием «Почетный дорожник» и получением престижной награды объединения «АСПОР» – медали имени выдающегося строителя А. А. Николаева, первого министра автомобильных дорог РСФСР в 1961-1985 годах.

Есть, конечно, и Почетные грамоты, и благодарственные письма от Министерства транспорта РФ, Росавтодора, губернатора Красноярского края и краевой администрации, Законодательного Собрания, министерства транспорта края, районных администраций.

Но, наверное, самая главная для Кузнецова «награда» – это дочери, которые также связали свою судьбу с дорогами и после получения образования работают в отрасли. Старшая Валентина в мостоотряде, а младшая Елена начальник ПТО Емельяновского филиала ГП «КрайДЭО». Дорожники и племянник Сергея Александровича Юрий, и его зять Николай. Как нередко бывает в семьях, связанных, кроме родственных уз, еще и одним делом, когда все собираются вместе, словно на планерку попадают – только и разговоров, что о работе.

– В 2010 году я решил вернуться в Козинск, мне до северного стажа двух лет не хватало, – продолжает свой рассказ Кузнецов. – Приехал на два года и вот уже шесть лет здесь работаю. Козинск – мой дом родной. Город и ГЭС строились на моих глазах, а я строил для них дороги. Наше предприятие – единственные дорожники в округе, чуть что, какая беда или проблема – сразу все к нам: помогите. В последние годы к ремонту и содержанию дорог краевой автомобильной сети и зимников нам добавились дороги поселений. На УДС долгие годы никто внимания почти не обращал, особенно в такой далекой глубинке, как наша. Зато сейчас по многим сельским улицам комфортнее стало передвигаться, хотя работы непочтатый край. Зимой автомобильное сообщение между поселками практически бесперебойное, автобусы в снегу не вязнут, что раньше было обычным делом. В такие моменты, наверное, и приходит осознание того, что недаром родился

на этот свет, а, как известно, где родился, там и пригодился, и профессию, значит, выбрал не зря, и свою мечту воплотил в жизнь.

Анна ИЛЬИНА

Наиль Минахметов, исполнительный директор ГП «КрайДЭО»:
– О Сергее Александровиче Кузнецове могу сказать только самые хорошие, самые теплые слова – и как о человеке, и как о высочайшем профессионале, которому верят и которого поддерживают люди. Он уже 35 лет в отрасли, дороги в своем родном Кежемском районе, где он начинал дорожником, знает как свои пять пальцев.

Сейчас перед его филиалом стоят очень сложные и важные задачи – в связи с развитием северных регионов края значительно увеличился трафик, и содержание трасс в рабочем состоянии, в том числе зимников, выходит на первый план. С точки зрения содержания дорог у Сергея Александровича много интересных работ.

Нам всем есть чему поучиться у Кузнецова, и мы всегда стараемся перенимать его опыт. Надеюсь, Сергей Александрович еще много лет будет служить верой и правдой на благо Кежемского района и Красноярского края.



В Мотыгинском районе продолжается ремонт автодороги Мотыгино – Широкий Лог

В этом дорожном сезоне ремонт автодороги Мотыгино – Широкий Лог будет проводиться на четырех участках протяженностью 19 км. Три из них являются переходящими объектами прошлого года. Участок дороги между поселками Слюдрудник и Первомайск длиной 6,5 км – новый объект. Осенью эти участки будут введены в эксплуатацию.

В течение сезона подрядные организации выполняют комплекс работ по земляному полотну, водоотводам и водопропускным трубам, съездам с дороги, укреплению обочин, обустройству дорожной одежды. Устанавливают барьерное ограждение, сигнальные столбики и знаки.

В прошлом году на автодороге Мотыгино – Широкий Лог отремонтировали около 46 км, 35 из которых – в асфальтобетоне. Ремонт дороги выполняется в рамках соглашения о социально-экономическом сотрудничестве, заключенном между правительством края и Новоангарским горно-обогачительным комбинатом.

На стройплощадке международного аэропорта «Емельяново» начался монтаж металлоконструкций



В середине июня строители завершили комплекс работ по фундаментному основанию будущего аэровокзала и приступили к монтажу металлоконструкций. Ведется формирование конструктивных элементов цокольного этажа, в котором по проекту расположится часть технических и служебных помещений аэровокзала, а также будущего зала ожидания.

Планируется, что на изготовление металлоконструкций для каркаса здания нового терминала потребуется около 3,5 тыс. тонн металла. Монтаж каркаса терминала планируется завершить до конца 2016 года.

Напомним, что к строительству нового пассажирского терминала в международном аэропорту «Емельяново» приступили в конце 2015 года. На заседании комиссии по градостроительной деятельности правительства Красноярского края 7 июня был одобрен проект нового аэровокзального комплекса, включающего в себя здание пассажирского терминала, подъезды к привокзальной площади, парковку на 400 машиномест и аванперрон (часть перрона, прилегающего к аэровокзалу).

Китайские инвесторы готовы вкладывать средства в развитие туризма по Енисею

В конце мая Красноярск посетила делегация из Китая. В ее составе были бизнесмены и специалисты в сфере туризма. Гостей из Поднебесной заинтересовало в первую очередь инвестирование объектов туризма. За несколько дней пребывания на сибирской земле им показали заповедник «Столбы», Саяно-Шушенскую и Красноярскую ГЭС, горнолыжный курорт «Гладенькая», музей в Шушенском. В сопровождении министра транспорта Сергея Ерёмина побывала делегация и на стройплощадке нового терминала «Емельяново», оценив проект и темпы строительства аэропорта.

Китайские бизнесмены признались, что больше всего их впечатлили Енисей и сибирские природные красоты. Именно в развитие круизов по Енисею предприниматели готовы вкладывать инвестиции. Тему речного туризма с иностранными бизнесменами обсуждали специалисты министерства транспорта и министерства культуры.

По мнению гостей, у нашего региона большой туристический потенциал, но необходимо подготовить инфраструктуру.

Ответственный секретарь отделения туристического отдыха китайской туристической ассоциации Вэй Сяоань прокомментировал впечатления:

– Базовая инфраструктура присутствует, но существует целый ряд сложных мест, которые нужно развивать. Есть много деталей, которые мы советуем усовершенствовать. Самый простой пример. Очень хорошо, что здесь строится новый аэропорт, потому что мы побывали на вертолете во многих аэропортах. Их много, но они, конечно, требуют усовершенствования. В целом нам интересна тема круизов по Енисею, мы готовы строить для этого суда.

По словам министра транспорта Сергея Ерёмина, в завершении встречи было решено, что китайская сторона проведет переговоры со своими судостроительными компаниями, затем совместный диалог продолжится.

– Это совместный проект не только по туристическому направлению. Для нас, конечно, одна из главных задач – обеспечение социальных пассажирских перевозок по Енисею.

Красноярские дорожники открыли производство строительных материалов

Выпуск строительных блоков разных видов, предназначенных для возведения малоэтажных жилых помещений, заборов, а также бордюрного камня, тротуарной плитки и других стройматериалов, открыло дорожное предприятие «КрайДЭО» на базе карьера «Кордон» в Уярском районе.

Предприятие использует новую продукцию как для собственных потребностей, так и на продажу. Сейчас, на начальном этапе, карьер выпускает 7 тыс. штук

строительных блоков в месяц. В дальнейшем планируется выйти на производственную мощность до 30 тыс. штук в месяц.

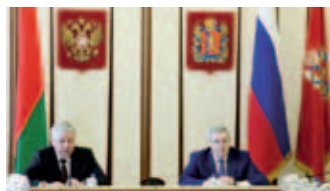
Ознакомившись с производственной линией, министр транспорта Сергей Ерёмин отметил, что расширение производства в целом положительно скажется на предприятии.

– Такой подход к производству у нас в отрасли идет под девизом: «Сделано в Красноярском крае». Расширение ассортимента, осво-



ение новых видов производства дает стимул для максимального использования сфер экономической деятельности предприятия, а в итоге это новые рабочие места, налоговые отчисления в бюджет.

Сотрудничество с Республикой Беларусь будет продолжено



Делегация Республики Беларусь во главе с заместителем премьер-министра Владимиром Семашко в конце мая с рабочим визи-

том посетила Красноярск.

За два дня официальные лица республики побывали на Красноярском металлургическом заводе, в торговом доме «Белорусский», «Красноярск-БелАЗСервисе», «СоюзЛифтМонтаже», заводе «Скад». Пообщались со студентами и преподавателями Красноярского аграрного университета.

В рамках визита в администрации края прошло заседание, на котором были рассмотрены промежуточные итоги реализации трехлетнего плана по развитию сотрудничества между правительством края и правительством Республики Беларусь на 2014-2016 годы.

Как подчеркнул губернатор края Виктор Толоконский, регион намерен и дальше активно развивать взаимодействие с Республикой Беларусь, повышать интеграцию в торговле, промышленности, сельском хозяйстве, строительстве, науке и образовании. Стороны обсудили возможности поставок в край белорусской сельскохозяйственной, дорожно-строительной, коммунальной, пассажирской и лесной техники, сотрудничества в агропромышленном комплексе, взаимных поставок продовольственных товаров, сельскохозяйственной продукции. Отдельного внимания заслуживают перспективы взаимодействия в сфере строительного комплекса, проектирования и поставки товаров строительного назначения в преддверии Универсиады-2019.

Отметим, что в последние годы парк краевых дорожных предприятий ежегодно пополняется белорусской специализированной техникой.



На Красноярской магистрали появились современные, комфортабельные электрички

Недавно парк Красноярской железной дороги пополнился новыми, современными электропоездами нового поколения, как их называют железнодорожники. Эта модель отечественной серии ЭД9Э – одна из новейших разработок Демиховского машиностроительного завода. Их выпуск был начат в 2013 году. Первые составы перевозили гостей XXVII Всемирной летней Универсиады в Казани.

По техническим характеристикам и условиям повышенного комфорта новая электричка соответствует современным стандартам скоростного наземного метро. Его отличают плавный ход при отправлении, торможении и во время движения состава, а также низкий уровень шума в вагонах. В межвагонных переходах отсутствуют двери, переходы герметичны. Состав оснащен системой микроклимата с режимами кондиционирования и обеззараживания воздуха. Безопасность обеспечивается посредством системы видеонаблюдения.

Первый четырехвагонный состав встал на красноярские рельсы в начале мая. Сегодня электричка ходит преимущественно по внутригородским маршрутам.

В начале июня железнодорожники получили еще один шестивагонный состав, который курсирует по маршрутам Красноярск – Мана, Красноярск – Решоты, Красноярск – Иланская двумя электропоездами нового поколения. Они приобретены в рамках инвестиционной программы обновления подвижного состава ОАО «РЖД». В общей сложности на эти цели компания направит 814 млн рублей.



Восстанавливая связи

Долгие годы жители поселка Шушенского ждали открытия регулярного авиасообщения с краевым центром. Поэтому первый регулярный рейс Красноярск – Шушенское был встречен с радостью и воодушевлением. Прибывший самолет проехал по взлетно-посадочной полосе через арку из воды, подаваемой из брендспойтов. У авиаторов это знак особого уважения и торжественности. Добрый знак, славная традиция.

Рейс открыло Государственное предприятие Красноярского края «КрасАвиа» по поручению главы региона Виктора Толоконского. Современный самолет L-410 UVP E-20 доставил первых пассажиров из краевого центра всего за 1 час 20 минут. Многие не скрывали радости.

– Для нас это просто праздник, огромное событие. На автобусе ехать почти 9 часов, это очень тяжело. Причем дорога по земле изматывающая, даже если ехать на собственной машине. К тому же даже на машине поездка обходится гораздо дороже, чем на самолете. А здесь купил билет, и через полтора часа ты уже в Шушенском. Очень здорово, что открыли рейс, – говорит пассажир Александр Иваницкий.

В числе первых пассажиров рейса оказался иностранный турист, житель Королевства Таиланд Танапат Сумилие. Он частый гость в Сибири. На этот раз он прилетел специально для того, чтобы принять участие в празднике славянской письменности и культуры в

поселке Шушенском. И чрезвычайно рад, что попал на этот борт.

– Это очень удобно. И так впечатляюще! В самолете было комфортно, к тому же удалось полюбоваться красотой открывающегося ландшафта и местными достопримечательностями. Мы пролетали рядом с Красноярской ГЭС, видели могучий Енисей, Красноярское водохранилище и Саянские горы с высоты птичьего полета. Очень здорово, мне понравилось, – отметил Танапат.

Во многом как раз на развитие внутреннего и въездного туризма рассчитан этот авиарейс. На юге края посмотреть есть на что – это и природный парк «Ергаки», и озеро Тагарское, и музейно-исторический комплекс, и, конечно же, Международный фестиваль этнической музыки и ремесел «Мир Сибири», который проходит в Шушенском ежегодно.

Новое авианаправление поможет не только развитию внутреннего туризма в крае, но и аэропорту Шушенского. Он был построен в советское время и рассчитан на обслуживание крупных воздушных судов. Бетонная взлетно-посадочная полоса в хорошем состоянии. Здание аэропорта также удалось сохранить.

– Посадка была мягкой, а встреча теплой, – говорит командир воздушного судна Александр Дашкевич. – Для нас этот момент очень важен, авиация развивается. Со своей стороны скажу, что самолеты надежные, 2012 года выпуска, это самая современная модификация L-410. Летим на высоте 3000 метров над землей,

скорость около 300 километров в час. Кресла комфортные, можно отдохнуть в полете, а можно любоваться сибирской природой.

Перспективы у рейса впечатляющие: Шушенское и юг края – места, излюбленные туристами. Отсюда рукой подать до Саяно-Шушенской ГЭС, Саяно-Шушенского биосферного заповедника с его уникальными природными ландшафтами, да и до знаменитых хакасских озер недалеко.

Рейс Красноярск – Шушенское предоставляет принципиально новые возможности для развития туризма на юге Красноярского края. Важно, что он регулярный, и жители региона смогут воспользоваться им по утвержденному расписанию. Он будет выполняться два раза в неделю, по понедельникам и пятницам, на современных чешских самолетах. Минимальный тариф в одну сторону – около 2 тысяч рублей. Такие доступные цены стали возможными благодаря субсидиям из краевого бюджета.

Стоит отметить, что компания «КрасАвиа» планомерно расширяет географию полетов в родном Красноярском крае. Это целый комплекс социально значимых мероприятий, которые, в первую очередь, повышают транспортную доступность удаленных районов. В начале 2016 года была существенно повышена интенсивность полетов на северных направлениях: Красноярск – Мотыгино, Красноярск – Тура, Красноярск – Байкит и Красноярск – Ванавара. Открыт новый авиарейс Игарка – Норильск.

Кирилл МАЗУР

В центре внимания – безопасность

24 июня в Красноярском крае произошло резонансное ДТП. Рейсовый пассажирский автобус, следовавший по маршруту Уяр – Заозерный, съехал в кювет и перевернулся. В салоне находились 32 человека. 14 из них, в том числе двое детей, пострадали, восемь человек попали в больницу. Водитель автобуса прошел медэкспертизу, результат освидетельствования – 0,71 мг/л.

По распоряжению губернатора края Виктора Толоконского в регионе началась масштабная проверка автотранспортных предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки, на предмет соблюдения стандартов безопасности.

Вопросы безопасности пассажирских перевозок для министерства транспорта Красноярского края всегда стояли на первом месте, а ДТП под Уяром еще раз подчеркнуло, насколько они важны и актуальны.

В 2015 году министерством транспорта были проведены конкурсы на заключение договоров на право осуществления пассажирских перевозок, по результатам которых с перевозчиками были заключены договоры. В краевом транспортном управлении, выполняющем в соответствии с этими договорами контрольные функции, разработана целая система, позволяющая максимально обезопасить пассажиров.

– Эта система позволяет нам осуществлять работу по трем направлениям, – объясняет заместитель руководителя по управлению перевозками краевого транспортного управления Константин Штукин. – Первое направление – это выездной контроль, который проводится перед выходом автобусов на линию. В сфере нашей компетенции – проверка необходимой документации и комплектации автобусов. Второе направление – работа диспетчерской службы управления, созданной 1 июня этого года.

– Благодаря диспетчерской службе мы имеем возможность отслеживать работу перевозчиков буквально в режиме реального



времени, – продолжает Константин Штукин. – Как это выглядит? Перевозчик передает на наш сервер навигационные данные от своих транспортных средств, вышедших на маршруты. Информационная система обрабатывает их, и при помощи систем глобального позиционирования мы получаем проекцию движения автобуса по маршруту. В случае выявления нарушений имеем возможность немедленно связаться как с водителем, так и с перевозчиком и оперативно все устраним.

Третье направление работы, проводимой в краевом управлении транспорта в сфере повышения безопасности перевозок, связано с открытием в составе диспетчерской службы собственной «горячей линии». С 8 до 21 часа каждый житель Красноярска и края может позвонить по телефону 8-800-775-75-24 (звонок бесплатный) и оставить сообщение. Ни один звонок – а их на «горячую линию» в течение месяца поступает около тысячи! – не остается без внимания.

Подконтрольная министерству транспорта края маршрутная сеть включает включает в себя 139 маршрутов, 57 из них – пригородные, 82 – междугородные. По всем проводятся проверки, которые разнесены в течение года. Но вернемся к ДТП под Уяром. Как же оно стало возможным при такой отлаженной системе контроля?

– Основная причина, к сожалению, лежит вне нашей компетенции. Авария в Уярском районе произошла из-за ненадлежаще-

го исполнения администрацией муниципального района контролируемых функций, – говорит Штукин. – То, что водитель не прошел предрейсовый медицинский осмотр, целиком и полностью вина перевозчика, а также администрации Уярского района, с которой у него был заключен договор.

ЧП с пассажирским автобусом было основной темой разговора и на совещании, проведенном в последних числах июня Межрегиональным управлением государственного надзора по Красноярскому краю, Республике Тыва и Республике Хакасия Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, на котором, кроме представителей Ространснадзора, министерства транспорта и УГИБДД края, присутствовали руководители хозяйствующих субъектов, осуществляющих перевозки. По словам руководителя УГАДН по Красноярскому краю Федора Семенкова, ему понравилась позиция перевозчиков, которые, вопреки канонам корпоративной солидарности, не стали выгораживать недобросовестных коллег.

– Мы договорились все вместе навести порядок в этой сфере, – говорит Федор Григорьевич. – Все в этом заинтересованы. По итогам совещания был выработан комплекс мер, направленных на предотвращение ДТП на пассажирском автотранспорте. Понимание того, что это имеет исключительную важность, есть у всех.

Мария КЛИМОВА

Знак качества

Директор ООО «КРАСДОРЗНАК» Евгений Жвакин: «Когда мы начинали в 2001 году, у нас были идея и понимание, каким должен быть современный дорожный знак, а сейчас у нас есть уникальное, единственное за Уралом оборудование и производственная мощность – 55 тысяч знаков в год, мы работаем в 16 регионах России. И это далеко не предел».



– Евгений Васильевич, «КРАСДОРЗНАК» входит в Группу компаний «БРИЗ», которая в этом году отмечает 15-летие. Что изначально предопределило ваш успех?

– Первое, чем в 2001 году начала заниматься компания «БРИЗ» (тогда она называлась «БРИЗ-2001»), – это разметка дорог и производство знаков. И первый серьезный рынок как раз касался знаков. Производство решили автоматизировать, что было ново для Сибири. Впервые применили технологию холоднолистовой штамповки при производстве металлической подложки дорожного знака.

Для производства маски знака начали применять такой метод, как шелкография. Это совершенно другой уровень, чем метод пленочной аппликации. Сначала мы заказывали печать масок, а затем приобрели собственное оборудование. Результат – многократно возросшее качество и скорость производства. И как следствие снижение себестоимости.

В 2006 году специалисты компании получили патент на собственную разработку – технологию двойной отбортовки по всему штампованному периметру метал-

лической заготовки знака. Применение этой технологии не сделало продукцию дорожной, но знак стал в разы жестче, а значит, долговечнее. Это принципиально важно для нашего региона, где часты сильные ветра, а зимой работает снегоуборочная спецтехника, которая потоком снега может буквально завернуть знак вокруг его стойки.

Мы достаточно рано поняли, что работать быстро, качественно и быть конкурентными по цене одновременно можно, только если есть собственное современное оборудование.

– Компаний, которые могут конкурировать с вами, не так много. Что вы предпринимаете, чтобы не потерять свои преимущества?

– Все, что мы делаем, направлено на долгосрочное развитие. Когда мы только переехали в свое помещение, в село Вознесенка, у нас было достаточно старое оборудование. И постепенно мы его меняли. Тем, что у нас есть сейчас, можно гордиться по праву.

Так, например, на оформительском участке работает станок цифровой печати УФ-отверждаемыми красителями австрийской компании Durst, специально предназна-

ченный для производства масок дорожных знаков по индивидуальным проектам. Таких на всю Россию три: в Москве, Казани и у нас в «КРАСДОРЗНАКЕ».

Сейчас производство полностью автоматизировано, на создание стандартного дорожного знака тратится меньше минуты. На общероссийских профильных выставках знаки, производимые нашей компанией, демонстрируются как эталонные.

– В какие регионы России поставляете продукцию?

– Знаки и металлоконструкции «КРАСДОРЗНАКА» известны по всей Сибири и Дальнему Востоку, от Новосибирска до Хабаровска. Большие проекты – это обустройство спецзнаковой информацией и металлоконструкциями нефтепровода Куюмба – Тайшет, моста на остров Русский, на Дальнем Востоке, четвертого моста через Енисей. Более пятидесяти процентов продукции экспортируется в другие регионы. Мы даже не всегда можем отследить, где конкретно она используется. Товар приобретают крупные дорожно-строительные компании, работающие со всей Россией, так что наша продукция идет и в Санкт-Петербург, и в Москву, и на Урал. Компания зарекомендовала себя как надежный производитель, а конструкторский отдел всегда учитывает особенности конкретной местности и запросы заказчиков.

В дорожно-строительный сезон предприятие работает в круглосуточном режиме. Заказы выполняются максимально оперативно. Оборудование позволяет выпускать большое количество разнообразных металлоконструкций, использующихся как в дорожном строительстве, так и во многих других сферах.

С 2010 года компания выпускает металлические экраны, как декоративные, так и шумозащитные. Сейчас проходят переговоры с заказчиками из Норильска, есть идея использовать их для защиты от ветра. Применяемые при изготовлении экранов материалы имеют сертификаты качества и обеспечивают пожаробезопасность.

– Полимерно-битумная мастика – отдельный и масштабный проект «КРАСДОРЗНАКА»...

– В 2008 году была разработана технология и запущено производство полимерно-битумной мастики



для ремонта дорог. Уже изначально мастика выгодно отличалась от использовавшегося ранее для тех же целей битума: водопоглощение мастики практически отсутствует, а также она значительно меньше битума подвержена старению. Мастика может использоваться при температурах от 75 до -45 градусов, а это значит, что в жару она не плавится и не разносится колесами машин, оставляя трещины на дороге открытыми. Мاستику высоко оценили дорожники из соседних регионов. «КРАСДОРЗНАК» экспортирует ее в Иркутскую, Новосибирскую, Амурскую области, Забайкальский и Алтайский край.

Технологи компании постоянно работают над приданием мастике новых качеств, чтобы усовершенствовать ее физико-механические свойства. На постоянной основе исследуются и испытываются новые модифицирующие компоненты для получения рецептур, которые позволят применять продукт в первой климатической зоне, то есть на самых холодных территориях. Недавно на мастику, производимую «КРАСДОРЗНАКОМ», была получена декларация Таможенного союза, что означает возможность экспорта в страны ближнего зарубежья.

– Известно, что «КРАСДОРЗНАК» совместно с ГИБДД проводит достаточно много экспериментов по улучшению обстановки на дорогах.

– В качестве одного из успешных экспериментов можно выделить установку в городе знаков обратной связи с водителем. Сейчас они привычны большинству автомобилистов. За счет встроенного электронного дисплея эти знаки

отображают приближающимся водителям скорость их движения. Зеленым цветом, если машина едет в соответствии со скоростным режимом, и красным, если происходит превышение скорости, а также фиксируют и сохраняют данные проходящих мимо автомобилей.

Первый такой знак установили в 2011 году на ул. Игарской, на участке, где аварии происходили как минимум раз в неделю. И в результате аварии практически полностью прекратились. Сейчас знаков обратной связи по городу около двух десятков, и там, где они установлены, наблюдается резкое снижение числа нарушителей скоростного режима.

Четыре года назад начался эксперимент по установке на пригородных дорогах импульсно-светодиодных знаков с применением одиночных желтых светофоров, а также прожекторной светодиодной подсветки зоны пешеходного перехода. Идея прижилась и показала

свою состоятельность. И светодиодные знаки, и одиночные желтые светофоры (светофорный комплекс Т.7) производится «КРАСДОРЗНАКОМ» полностью, от металлической основы до подсветки.

В 2012 году был получен патент на электронно-импульсную автономную установку пешеходного перехода. Она применяется как раз на нерегулируемых участках, когда после нажатия кнопки на знаках с обеих сторон от дороги начинает в импульсном режиме работать световое табло пешеходного перехода. Патент заключался в том, что специалисты «КРАСДОРЗНАКА» первыми придумали и разработали систему передачи импульсного сигнала между стойками. За счет альтернативного источника энергии – солнечных батарей система получилась автономной, и в этом ее уникальность.

– Какие разработки в перспективе? Что нового появится на дорогах?

– Ведутся заключительные работы по новому проекту, который будет особенно актуален в преддверии Универсиады. Не будем пока раскрывать его суть, скажем лишь, что это будет касаться оформления пешеходных переходов так, чтобы они были легко всем заметны. Новинка станет яркой, но органичной частью городского пейзажа.

Девиз компании «КРАСДОРЗНАК»: наш приоритет – ваша безопасность. Это огромная ответственность – направлять и организовывать дорожное движение, обеспечивать безопасность на дорогах.

Марина ШИЛИКОВА



С добром в сердце

Поначалу рядовая поездка к ветерану Енисейского речного пароходства по заданию редакции оказалась волнительной, когда узнал, что это не только ветеран труда, но и ветеран Великой Отечественной войны, капитан запаса медицинской службы Клавдия Васильевна Веретенникова. Более того, у нее не просто день рождения, а солидная дата – 95-летие. По этому случаю я и примкнул к небольшой делегации, которую возглавил председатель совета ветеранов управления пароходства Борис Гончаров.

К нашему приезду, как по заказу, после дождика выглянуло солнышко, озарив светом квартиру, а хозяйка, хоть и опиралась на стул, встретила нас с улыбкой и радостным взглядом.

– Да, все это тяжело вспоминать, – медленно подбирая слова, проговорила Клавдия Васильевна. – Как только выжила, но и сейчас не собираюсь умирать, надеюсь еще лет пять прожить.

– **Не иначе, почувствовали вкус жизни?**

– Помирать нельзя (*улыбается*), надо жить. Надо жить! Для меня все работники пароходства, как родня. Всех, с кем трудилась, очень уважаю. Полжизни речников лечила, а потом меня пароходство в санатории поправить здоровье отправляло. Спасибо им, а то, быть может, уже и не жила бы, – приободрившись, говорит Веретенникова.

– До войны поступила в Красноярское медицинское училище. В общежитии жила, на берегу. Была я худенькая, но деловая. Мне очень хотелось научиться людей лечить. После училища собиралась в мединститут поступать. А тут война... После экзаменов меня вызвали в крайвоенкомат. Никуда, говорят, твой институт не денется, отправляем тебя на месяц на запад, в Ленинград, старшим по эшелону. Война быстро пройдет, почему-то посчитали в военкомате. Я согласилась и с первых дней до Дня Победы служила в действующей армии.

– **Мне сказали, что вы хотели расписаться на рейхстаге, да сильная перестрелка помешала.**

– Кто так сказал? Неправильно (*в голосе появилась твердость*). На рейхстаге я расписалась и ничего не боялась. В боях за Берлин у меня ранение было, хотели в тыл отправить, но я сказала, что никуда не поеду, пока война не закончится. Потом еще долго в госпитале работала, тяжелобольным специальный состав спирта внутривенно вводила перед отправкой в тыл.

– **Как раз перед наступлением на Берлин вас сам главнокомандующий, маршал Жуков похвалил?**

– Похвалил, ага! Он в нашу часть приезжал. Я в строю стояла, в форме, как полагается. Возможно, кто-то из старших офицеров успел ему доложить про меня. Он остановился, поблагодарил меня за работу о раненых и добавил: «Хорошая девочка, силь-



ная и смелая». Я покраснела, засмузилась, по сути, девчонка малая, но дисциплине подчинялась. Этот случай мне всегда приятно вспоминать.

А то, бывало, делаешь перевязку в полевом медсанбате, а пули посвистывают, остается только уповать, чтобы снарядом не шарахнуло. Обошлось. Даже самой не верится. Очень тяжело бывало.

– **Для вас Жуков был великим полководцем?**

– А как же – великий! А как же? Я его частенько вспоминаю.

– **Вы жили, воевали и опять жили при Сталине. Какая память осталась о нем?**

– Сильный человек, как вам сказать, может быть, жестокий, но порядки наводить надо было, а его многие боялись. А почему во всех злодеяниях обвиняют одного Сталина? Виновата вся система, в том числе его ближайшее окружение. Я командиров уважала. Никогда ни с кем не скандалила, жила с добром в сердце.

– **А что скажете насчет заявлений некоторых нынешних деятелей из Украины, говорящих, что Украинский фронт – это Украинская армия, она и освободила свою страну, а не советские войска?**

– Я как раз воевала под знаменами 1-го Украинского фронта. Ой, много, много было разных народностей среди солдат. Никто не делил людей по национальности, все были одинаковы перед командиром, перед дисциплиной, перед пулей. А кто так говорит, они бессовестные просто.

– **А как с верой в армии было, крестики носили солдаты?**

– Иной раз некогда про Бога было вспомнить, только думаешь, как бы бомбой тебя не прихлопнуло (*смеется*). Нет, верили и крестики носили, хотя и не все. Я духовным человеком всегда была, никог-



да людей не обижала. И люди мне подчинялись, слушались, с большим ласково поговорю, ему уже легче. Видимо, духовная сила моя сказывалась.

– Как встречали вас, армию освободителей, в Европе?

– Я бы сказала, что нас радостно встречали. Мне, к слову, в Польше даже предлагали остаться жить и работать в их госпитале после войны. Заметили поляки, что я люблю лечить и помогать людям. Всех жалела. Русских ли солдат, польских. Врачевание – явление интернациональное, поэтому лечить надо всех.

За вынос, за спасение раненых, за свои тихие подвиги лейтенант медслужбы Клавдия Веретенникова награждена орденом Красной Звезды, орденом Отечественной войны, медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией».

– Волоку раненого с поля боя. Жара. Бомбежка. Кругом трупы, кровь. Пить хочется. Чувствую, из сил выбиваюсь. Случайно наткнулась на небольшую лужу с кровью. Вот такую воду я пила. Иначе раненого не вытащила бы до безопасного места.

Она скромный патриот своей Родины, исповедующий, по ее

признанию, слова А. С. Пушкина: «Ни за что на свете я не хотел бы переменить Отечество». На долю Клавдии выпало немало испытаний, но характер у нее позитивный, девушка врачевала раненых, в том числе словом и улыбкой. А когда было особенно трудно, говорила себе: «Если некому, то я могу, то я должна это сделать».

Время забирает ветеранов в Бессмертие. Ради живых ветеранов-фронтовиков мы должны хранить о них память. Они остаются и живут среди нас солдатами в мирной тишине. Нередко минувшие битвы возвращаются к ним в снах. А они теряют сон от воя самолетов, грохота взрывов, криков раненых.

Одному Богу известно, сколько нечеловеческих мучений и стонов довелось увидеть и услышать за годы войны медсестре Веретенниковой, когда она вытаскивала раненых с поля боя, ассистировала хирургу или выхаживала их в медсанбатах и госпиталях. Со временем забываются имена, стираются лица, но их боль, пропущенная через сердце молодой девушки, и желание успокоить, снять эту боль, облегчить эти страдания, застряли, затесались в памяти особым пластом.

После войны Енисей стал рекой ее жизни. Она устроилась на работу туда, куда и хотела, в речной порт, в санитарный отдел Севера.

– Я почти на всех судах ходила, – уже о своей работе, с гораздо большим воодушевлением вспоминает Клавдия Васильевна. – Не боялась ничего. Бывало, что медики с капитанами ругались, спорили, а я нет. Если иду в рейс, то говорю капитану: «Вы ведете корабль, а я веду людей, отвечаю за их здоровье». Команде я так говорила: «Только не врите мне никогда, что здоровы, если есть сомнения, недомогание, какие-то подозрения насчет самочувствия, сразу сообщайте –

примем меры». Я такая (*смеется*) звезда была! А все по струнке, ой, наш доктор идет, она строгая. Наверное, строгая, но свою работу делала с душой.

– Енисей и все, что с ним связано, – это особый мир, который подарил мне немало радостных событий, знакомств. На одном из рейсов познакомилась с писателем-фронтовиком Виктором Астафьевым. Ой, а как жалко было, когда продали комфортабельный теплоход «А. Чехов». Это чудо был, а не корабль. О, тут многих замечательных капитанов можно повспоминать. В первую очередь, конечно, назову Ивана Булаву.

– С высоты ваших лет и опыта что пожелаете молодежи?

– Прежде всего должна быть дисциплина. Чтобы родители основательно занимались воспитанием своих детей, закладывали им правильные основы. Детям хорошо учиться, а как же, а родителям не лениться их проверять. Не замыкаться в себе, любить людей. Не выискивать негатив, а видеть во всем позитив. Я в 80 лет еще носилась по городу (*смеется*). До 90 лет ходила на парад Победы. Надеюсь дотянуть до 100 лет. А значит, на параде Победы еще побываю. Верю в это.

Геннадий КАЛЕДА

Самая нужная профессия



16 мая глава дорожной династии Юрий Викторович Савченко отметил профессиональный юбилей. Исполнилось ровно 30 лет, как он работает мастером АБЗ в Каратузском ДРСУ.

не раздумывая, написал заявление о приеме на работу. Производство на асфальтобетонном заводе и в литейном цехе похоже, так что сказать, что я не по специальности работаю, нельзя. Оборудование – барабаны, транспортеры, грохота – что там, что там одинаковые. Один и тот же принцип в работе. И так же жарко, – улыбается Юрий Викторович.

И все же, понятно, работа в ДРСУ отличается от работы в металлургии. Во-первых, все-таки на свежем воздухе, а не в раскаленном, пропитанном гарью и дымом цехе. А во-вторых, есть у Каратузского ДРСУ своя специфика. Дело в том, что это уникальное по любым меркам предприятие, кроме своей профильной, дорожной, деятельности, успешно обрабатывает поля и сеет пшеницу, занимается молочным животноводством на собственной молочной ферме. И почти все, кто здесь работает, заняты не только дорогами, но и по совместительству сельскохозяйственным производством.

Впрочем, назвать Савченко аграрием все же нельзя. Вторая его должность, которую он успешно совмещает уже несколько лет, – начальник автозаправочной станции, которая находится тут же, на территории АБЗ.

– Около 200 тонн топлива наше предприятие расходует ежемесячно – и дизеля, и бензина. В весенне-летний сезон больше, потому что страда посевная да уборочная, ремонтно-строительные работы на дорогах, зимой, естественно, меньше, – рассказывает Юрий Викторович. – На нашем предприятии три бензовоза, которые с утра до вечера развозят топливо по дорогам и полям. Каждый надо встретить, проверить по калибровке, чтобы все соответствовало отчетности, заправить. В общем, скучать не приходится, работы хватает.

Для Юрия Викторовича каратузская земля родная, в отличие от его родителей. Мама Мария Васильевна донская казачка, приехала в Сибирь по распределению из Воронежа. А предки семьи отца Виктора Ивановича изпод Могилева, перебрались они сюда во времена Столыпинской реформы. Сам же Юрий Викторович родился в селе Еловка, которое, когда ему не исполнилось и семи лет, было признано перспективным, и Савченко переехали жить в райцентр.

Первой в семье выбрала дорожную стезю его мама, проработавшая в ДРСУ около 18 лет и ставшая основательницей династии. Продолжил ее дело сын Юрий. Супруга его Марина Юрьевна также почти полтора десятка лет трудится на предприятии. А теперь уже их сыновья пошли по родительским стопам. Старший Владимир окончил ИСИ СФУ по специальности «Автомобильные дороги и аэродромы» и работает в Каратузском ДРСУ мастером капитального ремонта и строительства автомобильных дорог. Младший Александр только учится на дорожника.

– Хорошую профессию выбрали мои дети, – уверен Юрий Викторович. – Очень нужную. Дороги всегда были, есть и будут, они связывают людей.

Елена АВРАМОВА

Вряд ли в молодости Юрий Савченко думал о том, что волеется в славную семью дорожников. Нравилось ему тогда совсем другое – мечтал стать металлургом. Но, как говорится, человек предполагает, а бог располагает.

Получив в 1984 году диплом Абаканского политехнического института по любимой специальности, он по распределению попал на Минусинский электротехнический комплекс, через полгода призвали в армию. После учебы в Ашхабаде попал в Афганистан, где проходил службу в составе 66-й отдельной мотострелковой бригады, дислоцировавшейся в г. Джелалабаде, провинция Нангархар, в должности командира орудия Д-30. Награжден медалью «За боевые заслуги».

После службы захотелось домой, в родное Каратузское, куда он и вернулся 1 мая. А уже 16 мая устроился в ДРСУ. Было это 30 лет назад, в 1986 году.

– На Минусинский электрокомплекс я решил не возвращаться, – вспоминает Юрий Викторович. – Там меня ждала работа в планово-техническом отделе, сидел бы, бумажки перебирал, скука. А мне всегда нравилось производство, еще во время учебы с удовольствием ездил на производственную практику, потому что надо было работать в цехе. Сосновоборский завод автоприцепов – подручный сталевар, Алтайский тракторный завод – металлург. Поэтому когда узнал, что есть вакансия в ДРСУ, то,

Победило счастье общения

1 июня в актовом зале ГП «КрайДЭО» прошел Второй детский творческий фестиваль, посвященный Дню защиты детей.

Организаторы постарались создать детям праздничную атмосферу: украсили сцену надувными разноцветными шарами, организовали столы для чаепития, оборудовали зал техническими средствами для музыкального сопровождения. На всеобщее обозрение представили выставку детских рисунков и поделок.

Этот детский фестиваль стал еще одной яркой страницей в общественной жизни работников ГП «КрайДЭО».

Как выяснилось, в прошлом году исполнительный директор организации, председатель Ассоциации «Дорожники Красноярья» Наиль Минахметов поделился идеей о проведении детского праздника в рамках творческого фестиваля. И он состоялся. В нем приняли участие 15 детей работников аппарата управления. Торжество пришлось по душе. В качестве наград участникам вручили призы, сертификаты, грамоты, дипломы.

– В этом году формат фестиваля решили расширить до уровня краевого, – рассказывают начальник отдела правовой и кадровой работы Красноярского филиала ГП «КрайДЭО» Владимир Глушинский и главный бухгалтер Ассоциации «Дорожники Красноярья» Оксана Крупнова – организаторы праздника. – На предварительном этапе связались с руководителями наших филиалов, объяснили суть идеи, а потом желающие стали присылать в адрес оргкомитета заявки, в которых указывали, с какими творческими выступлениями дети будут участвовать в фестивале.

В Красноярск на праздник приехали детские делегации, представляющие большинство дорожных подразделений. Зал был переполнен. В программе 33 индивидуальных детских выступления (стихи, песни, танцы) и выставка рисунков и поделок, в которой участвовали 17 детей.

Организаторы пригласили профессиональных артистов, которые своим мастерством вдохновили ребятшек. Из телекомпа-



нии «Афонтово» на роль ведущего пригласили известного телекомментатора Алексея Вербицкого. Он талантливо вел программу.

Более двух часов дети демонстрировали свои таланты. Каждое выступление зрители встречали дружными аплодисментами. В атмосфере детской радости и счастья время пролетело незаметно. Завершилось торжество чаепитием. Организаторы накрыли детям столы со сладостями.

– В фестивале участвовали дети в возрасте от 9 месяцев до 15 лет, – не скрывает улыбки Владимир Глушинский. – Моей дочке девять месяцев. Она была самой юной участницей. Сама нарисовала рисунок. Удивительно, но малышка на этом празднике не капризничала. Мне показалось, с любопытством слушала выступления детей. Мы с супругой очень довольны временем, проведенным на празднике.

Мнение родителей

Максим Потапов:

– На праздник мы пришли всей семьей: старшей дочери шесть лет и сыну три годика. Сын читал стихи, а дочь исполнила песенку из мультфильма «Маши и медведь». Радуетесь, когда видите счастливые лица малышек. Замечательно, что руководство предприятия организует такие яркие и талантливые детские встречи.

Татьяна Бакуменко:

– Моей дочке семь лет. Она выступила с песней, которую мы

специально с ней подготовили на мелодию песни «Маленькая страна». Хочу отметить, что все дети очень старались. А как волновались за них родители! Выступили все достойно. А родители получили настоящее удовольствие, испытав эмоциональную радость. Ведь каждый ребенок получил возможность продемонстрировать свои способности, умение, талант. Это так важно. В принципе, массовые мероприятия, праздники в организации проходят ярко, интересно.

Выступления детей оценивало авторитетное жюри.

– Хочу подчеркнуть, что дети проявили огромное желание участвовать в фестивале, – делится впечатлениями председатель объединенной профсоюзной организации ГП «КрайДЭО» Елена Соловьева. – Они ответственно отнеслись к своим выступлениям. Особенно меня тронуло стихотворение «Россия». Его читал мальчик, представитель Кежемского филиала. Замечательно, что праздник получился не только детский. Своими песнями, стихами, рисунками малышки доставили много радостных минут переживавшим за них родителям. А мы в жюри столкнулись с проблемой выбора. Все выступления были чудесные. Победило счастье общения. Участникам были вручены памятные призы и достойные награды. В ближайших планах – детский праздник, посвященный Дню работников дорожного хозяйства.

Анатолий МИХАЙЛОВ

Добрая традиция

Ежегодно в начале лета на базе отдыха «Красноярский дорожник» на озере Шира проходит выездное совещание руководителей дорожной отрасли края. Эти встречи, на которых в неформализованной и открытой атмосфере обсуждаются самые разные вопросы, стали доброй традицией. На сей раз основной темой разговора стало развитие непрофильных видов деятельности дорожных предприятий.

Дорожная отрасль – своеобразное зеркало экономики, в котором отражаются не только ее достижения, но и проблемы. Увы, нынешний период для нашей экономики не из простых. В подобных условиях умение находить нестандартные пути развития предприятий приобретает особую актуальность.

– Директорам дорожных организаций необходимо думать о расширении своего производства, в том числе находить и развивать области деятельности, которые находятся вне отрасли, но которые востребованы, а значит, будут приносить дивиденды, – уверен министр транспорта Сергей Ерёмин. – Губернатор задачу развития экономики предприятий считает первостепенной. Большая часть организаций отрасли базируется на территории малых городов и сельских поселений, и дорожники уже сегодня во многих районах влияют на повышение уровня жизни населения. Это необходимо развивать и дальше.

Своим опытом работы в этом

направлении с собравшимися поделились руководитель Красноярского филиала ГП «КрайДЭО» Самед Юсубов, директор ГП КК «Каратузское ДРСУ» Николай Димитров, директор ГП КК «Ачинское ДРСУ» Александр Петров и руководитель Группы компаний «БРИЗ» Андрей Кукарцев.

Николай Димитров, директор Каратузского ДРСУ, возглавляет самое необычное дорожное предприятие не только края, но и, пожалуй, всей страны, которое вот уже 12 лет наравне с ремонтом и обслуживанием дорог успешно занимается сельским хозяйством. В первый год посевные площади предприятия составляли 750 гектаров, сегодня – 9 тысяч гектаров. Начинать буквально с нуля, технику собирали по развалившимся колхозам и совхозам, а сегодня на балансе есть все необходимое, в том числе современнейший посевной комплекс «Джон Дир». Залог успеха, по мнению Димитрова, – в постоянных инвестициях, доскональном соблюдении технологий и работе с кадрами.

– Дальновидность Николая

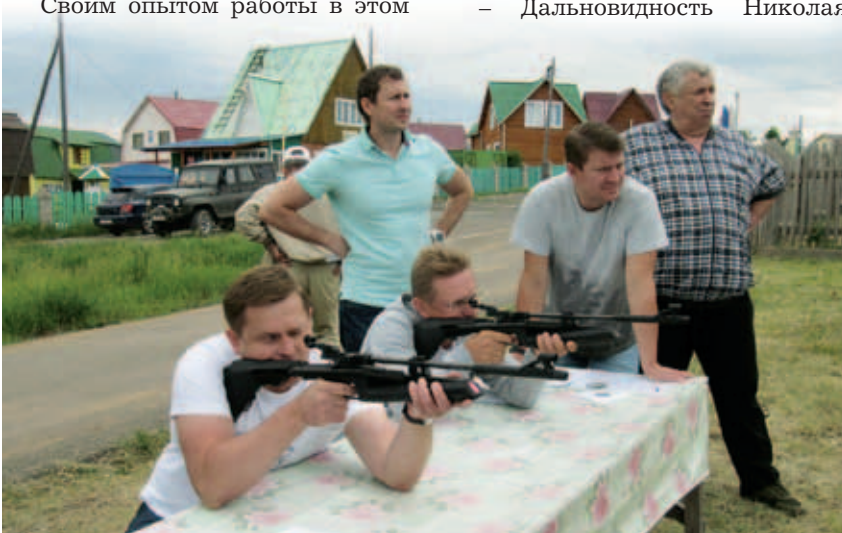
Васильевича заслуживает уважения, – говорит министр транспорта. – Учитывая традиционный крестьянский уклад жизни в районах, считаю это направление одним из важнейших в работе.

Также примером успешной деятельности в освоении непрофильных видов работ являются Ачинское ДРСУ и ГП «КрайДЭО», которые освоили производство материалов для строительной отрасли края. Пионером в развитии этого направления среди дорожников края стал Красноярский филиал ГП «КрайДЭО», возглавляемый Самедом Юсубовым. Филиал не только выпускает строительные блоки, но и приступает к освоению производства тротуарной плитки.

– Немаловажная для нас задача, кроме непосредственного выпуска продукции, – снижение ее себестоимости, – делится опытом Самед Курбанович. – Например, в последние два-три года из-за, в частности, введения в отношении России западных санкций стоимость запчастей увеличилась в разы, по некоторым позициям – в 10 раз. Поэтому нами было принято решение организовать собственный центр металлообработки, в котором мы производим необходимое оборудование, такое, как грохота или дробилки и практически все необходимые запчасти.

Группу компаний «БРИЗ» дорожникам представлять не нужно. Ее основной вид деятельности – дорожная разметка. Предприятие работает сразу в нескольких регионах Сибирского федерального округа, а не только в Красноярском крае.

– Мы взаимодействуем с разными поставщиками, как отечественными, так и зарубежными, испробовали самые разные материалы, которые бывают на рынке, и пришли к собственной модели развития, – рассказывает Андрей Кукарцев. – Для нас ею стало собственное производство дорожно-разметочных материалов, благодаря которому мы пытаемся свести к минимуму зависимость от качества работы поставщиков.





Свой проект мы развиваем уже третий год, и сегодня это – завод, на котором работает 30 человек. Предприятием задекларирован собственный продукт в Красноярском бизнес-инкубаторе, и мы получили целевой безвозвратный грант 15 миллионов рублей на развитие проекта.

– Очень надеюсь, что «БРИЗ» станет главным производителем дорожно-разметочных материалов от Урала до Дальнего Востока, – отметил министр. – Еще раз хочу подчеркнуть: есть много способов для того, чтобы создать фундамент для рождения и прописки капитала в Красноярском крае, развития его экономики. Новые направления не только стимулируют мозг на поиск нестандартных решений, но и являются своеобразной «инъекцией оптимизма» для трудовых коллективов. Если руководитель пытается найти что-то новое, это обязательно найдет отклик у людей. Не бойтесь двигаться медленно – бойтесь остановиться.

Впрочем, улучшить свое экономическое положение можно, и не прибегая к непрофильным видам деятельности. При желании можно заработать, «перераспре-

деляя» уже существующие объемы работ у других дорожных организаций в свою пользу. Например, часть федеральной трассы М-53 «Енисей», проходящей по территории Красноярского края, находится на балансе у дорожников Республики Тыва.

– Да, у нас была такая проблема, – говорит директор ГП КК «ДРСУ-10» Константин Димитров. – Борьбаться за дороги можно по-разному. Мы решили применить «мягкую силу». Сначала зашли по субподряду, отремонтировав 2 километра дороги, а позже занимались капремонтами. Заработали репутацию, показав себя с хорошей стороны – и по-человечески, и в профессиональном отношении. Как результат – выиграли тендер на содержание федеральной трассы. Теперь мы ежегодно получаем фактически от сторонней организации стабильный доход.

После совещания на базе отдыха состоялось открытие 14-го оздоровительного сезона – в торжественной обстановке был поднят Государственный флаг Российской Федерации. Затем прошли соревнования мини-ГТО – по дартсу и стрельбе из пневматической винтовки, победители кото-

рых были награждены памятными сувенирами.

Руководителям, принимавшим участие в выездном совещании, предоставилась отличная возможность произвести «ревизию» находящихся на их попечении домиков, посмотреть, что еще надо сделать для того, чтобы улучшить отдых своих работников.

Директор базы Владимир Козлов делает все от него зависящее не только для поддержания базы в хорошем состоянии, но и для ее расширения.

– В первые годы работы нашей базы многие домики чуть ли не половину сезона стояли пустыми, начальники оставляли их «под себя», – вспоминает Владимир Васильевич. – Ситуация изменилась, когда формировать оздоровительную летнюю программу стали профсоюзы. «Бронь для директоров» ушла в прошлое, графики на отдых составляются задолго до начала летнего периода, база стала по-настоящему народной. Мы ценим тот интерес к нашим проблемам, который проявляет руководство дорожной отрасли края. Вот и сейчас, во время проведения совещания, министр транспорта обратил внимание на то, что на базе отдыхает много детей, а водители, въезжая на ее территорию, не соблюдают скоростной режим. Сергей Васильевич пообещал помочь нам с приобретением двух «лежачих полицейских», которые мы установим в ближайшее время. В районе хакасских озер свыше 70 баз отдыха. Наша считается самой лучшей. Жаркий климат, великолепная природа, озеро с теплой водой, баня, спортивные и детские площадки – у нас имеются все условия для полноценного отдыха.

Владимир СЕМЕНОВ

