


ОКТАБРЬ 2012

№6

Т Р А Н С П О Р Т Н Ы Й
К О М П Л Е К С
К Р А С Н О Я Р Ь Я

информационно-аналитический журнал



Сергей ЕРЕМИН,
министр транспорта
Красноярского края:

*«Сегодня строительство,
ремонт и содержание дорог —
это высокотехнологичные процессы».*

Поздравляем с профессиональным праздником!

СОДЕРЖАНИЕ

Елена АВРАМОВА Сергей Еремин: «Пусть ваши дети вами гордятся»	стр. 5
Сергей ФРОЛОВ Ключи от больших надежд	стр. 8
Валерий БЕЗМАЙЛЕНКО Добрые традиции	стр. 9
Александр ЕФАНОВ Мы обеспечиваем защиту	стр. 10
Денис ЮМИНОВ Федеральные трассы: комфорт и безопасность	стр. 11
Кристина СЕРГЕЕВА Если коллектив – одна команда	стр. 12
Анна ИЛБИНА От Новалэнда до сельской трассы	стр. 14
Александр ЛЕОНИДОВ Я люблю своих студентов и поэтому молод	стр. 16
Мир глазами детей	стр. 18
Анатолий КАСАТКИН Дорожные встречи	стр. 20
Юлия МАРКЕВИЧ Новые горизонты	стр. 22
Сергей СЕЛИГЕЕВ Чтобы шины не скользили	стр. 24
Галина ТЕРЕХОВА Позитивные перемены	стр. 26
Андрей МОСКОВ Эволюция комфорта	стр. 28
Светлана ИВАНОВА Канскому автобусу – 70 лет	стр. 30
Елена ШУЛЬГИНА Со знаком качества	стр. 32
Будущее отрасли	стр. 34
Анатолий СМИРНОВ Народный художник	стр. 35



1-я стр. обложки – фото Виталия ИВАНОВА

Издается при содействии министерства транспорта Красноярского края

Учредитель и издатель ООО «Автодорожно-транспортная газета»
Главный редактор Эдуард АЛБОРОВ

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 «Всемирная»»,
660062, ул. Высотная, 2. Объем 36А4. Тираж – 2300 экз.

Время подписания в печать 24.10.2012 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.



Уважаемые коллеги!

Сердечно поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем работников дорожного хозяйства!

Самоотверженным трудом людей вашей профессии в нашей стране создана мощная автодорожная сеть. Для России, где расстояния измеряются тысячами километров, дороги всегда имели особое значение. Ведь именно с транспортных коммуникаций наша страна начинала восстанавливать жизнь после различных испытаний, именно транспортный комплекс всегда являлся основой ее устойчивого развития. Дорожное хозяйство является своеобразным «локомотивом», который движет общество вперед, позволяет развиваться экономике и социальной сфере.

Век высоких скоростей и новых технологий, в котором мы живем, ставит перед дорожной отраслью новые задачи. Главные среди них – повышение качества строительства, переход на более высокий уровень содержания дорог, использование новейших строительных технологий и высококачественных материалов. Уверен, что со всеми этими требованиями вы справитесь.

Желаю всем работникам и ветеранам дорожного хозяйства крепкого здоровья, благополучия и новых успехов в профессиональной деятельности на благо нашей страны!

*Максим СОКОЛОВ,
министр транспорта Российской Федерации*

Уважаемые дорожники и работники автотранспортной отрасли!

Поздравляю вас с профессиональными праздниками!

Ваша работа имеет огромное значение для жизни нашего региона, ведь от слаженного общего труда коллективов предприятий зависит транспортное обеспечение жителей края и доступность населенных пунктов, а главное – именно в ваших руках находится безопасность и пассажиров, и пешеходов.

В этот день теплые слова благодарности заслужил каждый из вас – дорожные рабочие, водители автобусов, легковых и грузовых автомобилей, автогрейдеров и экскаваторов, диспетчера и лаборанты, инженеры и мастера – все, кто добросовестно трудится, выполняя свой профессиональный долг.

Неоценим опыт ветеранов дорожной отрасли и автомобильного и пассажирского транспорта, отдавших любимой работе лучшие годы жизни. В эти праздничные дни низкий вам поклон и самые теплые пожелания от всех, кто сегодня продолжает ваше дело.

Ваши профессии выбирают люди, чье призвание – дороги. Спасибо вам за выдержку и терпение, за верность профессии.

Искренне желаю вам успехов в работе, крепкого здоровья, счастья и благополучия вам и вашим близким!

Пусть на ваших дорогах всегда горит зеленый свет, пусть они будут безопасными и комфортными!

Сергей ЕРЕМИН, министр транспорта Красноярского края

Уважаемые работники дорожной отрасли!

Поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем работников дорожного хозяйства!

Наша отрасль – один из крупнейших производственных сегментов края. Мы строим дороги и мосты и круглый год обеспечиваем их эксплуатацию и содержание, безопасное автомобильное движение. За каждым километром трассы – напряженный труд людей, от которого зависит бесперебойное сообщение между городами и поселками.

Особую признательность хочу выразить ветеранам дорожной отрасли, которые продолжают трудиться, или, находясь на заслуженном отдыхе, по-прежнему передают свой богатый жизненный и профессиональный опыт молодежи.

Желаю всем дорожникам и мостовикам новых качественных километров дорог, творческих проектов, интересных объектов, надежных партнеров, процветания и стабильности. Крепкого вам здоровья, хорошего настроения, жизненных сил и семейного благополучия!

Вячеслав ЦЫШУК, руководитель Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю

Уважаемые работники дорожного хозяйства!

Поздравляем вас с профессиональным праздником!

Ваша работа имеет огромное значение для развития экономики, для повышения качества жизни в нашем регионе. Вы прокладываете новые дороги и строите мосты, занимаетесь их ремонтом и благоустройством. Подчас эта, казалось бы, рутинная работа ведется в сложнейших условиях, связанных с нашим непростым климатом, вдали от дома, с учетом уникальных инженерных решений.

В последние годы дорожники края построили сразу несколько больших объектов. Запланированы и уже начаты новые стройки, завершения которых, без преувеличения, ждет весь край. Уверены, вы справитесь с этими непростыми задачами.

Мы благодарим вас за нелегкий и мужественный труд, за то, что вы посвятили свою жизнь этому благородному и нужному делу. Желаем вам крепкого здоровья, благополучия, больших успехов и удачи во всех начинаниях!

*Лев КУЗНЕЦОВ, губернатор Красноярского края
Александр УСС, председатель Законодательного Собрания Красноярского края*

Уважаемые работники дорожной отрасли и автомобильного хозяйства!

Примите самые сердечные поздравления с вашими профессиональными праздниками! Вам есть чем гордиться. Мы выражаем глубокую признательность всем тем, кто отдает свои силы, знания, умения и время на развитие таких непростых и нужных отраслей, всем водителям и инженерам, рабочим и специалистам.

Это не только радостные и праздничные дни, это дни, когда подводятся итоги, оценивается все то, что было сделано, и намечаются планы на будущее. В эти дни мы еще больше ощущаем свое единство.

Особую благодарность следует выразить ветеранам отраслей, которые продолжают трудиться или уже находятся на заслуженном отдыхе, но не перестают передавать молодежи свой богатый жизненный и профессиональный опыт.

Искренне желаю всем вам, вашим родным и близким крепкого здоровья, большого личного счастья, благополучия и дальнейших успехов в работе.

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

Дорогие коллеги!

Сердечно поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем работников автомобильного и городского пассажирского транспорта!

Без автомобилей невозможно представить нашу жизнь. Каждый день за руль садятся и автолюбители и профессионалы по всему миру. И поэтому этот праздник можно считать не только профессиональным, но и народным.

Благодаря автомобилю у человечества появилось масса возможностей, начиная от перевозки грузов и пассажиров до путешествий по стране или миру. Сегодня у меня есть возможность сказать слова благодарности мастерам своего дела, – тем, для кого День автомобилиста – профессиональный праздник!

Пусть чувство гордости за выбранную вами профессию согревает ваши сердца. Пусть этот нелегкий труд приносит радость и вызывает благодарность окружающих. Добра и благополучия вашим близким!

*Алексей ДАВЫДОВ,
и.о. директора ГП КК «Красноярскавтотранс»*

Сергей Еремин: «Пусть ваши дети вами гордятся»

Вряд ли кто станет отрицать, что в последнее время дорожная отрасль в крае стала одной из самых публичных и открытых для населения сфер деятельности. Это, конечно же, не удивительно. Самые большие и громкие стройки края – дорожные. Будь то строительство нового моста через Енисей и современных многоуровневых развязок или ремонт и реконструкция уже существующих трасс. В дни, когда дорожники края отмечали свой профессиональный праздник, наш корреспондент встретился с министром транспорта Красноярского края Сергеем Ереминым и задал ему несколько вопросов.



О качестве, и не только

– Сергей Васильевич, заканчивается очередной ремонтно-строительный сезон, и нам, наверное, лучше всего начать с конкретных цифр: сколько километров дорог было в общей сложности обновлено в крае в 2012 году? И в какие суммы обошлось это бюджету?

– Если в целом говорить о территории Красноярского края, то в этом году суммарная протяженность отремонтированных дорог – как федеральных, так и региональных, и муниципальных – превысила 500 километров, что на 20 процентов больше, чем в 2011 году. Из бюджетов всех уровней на эти цели было выделено около 12 млрд. рублей.

Объективно – в этом году мы все консолидировано оработали: и дорожники, непосредственно занимавшиеся ремонтом, и правительство края, и му-

ниципалитеты. Мы стали работать пусть не идеально, но лучше, и это факт. Да и с точки зрения качества работа оценивалась намного строже. Введены единые требования по государственным муниципальным контрактам, которые предусматривают систему штрафных санкций вплоть до полной переделки за дефектованных объемов работ. Сейчас уже стоит вопрос о том, что за отдельные участки, которые в процессе ввода в строй подверглись полной переделке, оплата производиться не будет.

– И что, большой процент брака?

– Я бы не стал называть абсолютное все выявленные дефекты браком. Комплекс дорожно-ремонтных работ включает в себя около 100 наименований разной степени сложности – от отсыпки земполотна, устройства обочин и водопропускных сооружений до асфальтирования, нанесения разметки и установки знаковой информации. В

подавляющем большинстве выявленные отклонения не носили критического характера и были устранены определенными компенсационными мероприятиями. Так что это не столько брак, сколько недоработки. Хотя в ряде случаев, конечно, потребовалась полная переделка.

В качестве примера, который у всех на слуху, могу привести ремонт проспекта Мира в Красноярске. Краевое управление автодорог, не являясь заказчиком этих работ, тем не менее, осуществляло функции лабораторного контроля. По результатам исследования два квартала на центральной улице города пришлось асфальтировать заново. В течение всего сезона производственная лаборатория Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю работала практически круглосуточно, выезжая как на городские, так и на краевые объекты.

В режиме диалога

– Но ведь плохо работать невыгодно. Штрафы, дополнительные затраты на исправление дефектов, которые никто не будет возмещать, плюс вероятность того, что за брак вообще ничего не заплатят... Да и репутация страдает. Наверное, с теми из подрядчиков, кто зарекомендовал себя не с лучшей стороны, в дальнейшем контракты заключаться не будут?

– У нас позиция по этому вопросу достаточно жесткая. Мы понимаем, что такие подрядчики не могут работать на дорожной сети края, однако наши пыл и страсть по отстранению их от проведения торгов охлаждают федеральные законы.

Объявить какого-то подрядчика недобросовестным поставщиком – очень сложная и длительная процедура, которая, в конечном итоге, может привести к тому, что нам придется отказаться от объекта, на котором он работает. В результате бюджет терпит убытки, а простые жители – неудобства, потому что возможность с комфортом проехать по дороге откладывается на неопределенный срок. В этой ситуации предпочтительнее ужесточать контроль. Если такой подрядчик повторно появляется на нашей дорожной сети, то лаборатория на его объектах буквально живет, а каждый его шаг отслеживается с особой тщательностью.

Хочу отметить особенно общественный контроль над деятельностью дорожников в уходящем году. Это и работа СМИ, и деятельность молодежного правительства края с инициативным



ими интернет-проектом Krasroad.ru, и пристальное внимание со стороны жителей края.

В целом же я могу сказать, что министерство транспорта реагирует на каждый критический сигнал. Ни одно обращение не остается, что говорится, «за кадром».

– Повышенное внимание и прессы, и населения к нашим дорогам и качеству проводимых на них работ – вполне закономерное явление. Все мы ездим по дорогам, и всем нам хочется, чтобы эти дороги были хорошиими.

– Взаимодействие с общественностью – одна из площадок, которые мы активно развиваем. Жителей края приглашаем к сотрудничеству и призываем вносить свои предложения. Уверяю, без внимания министерства транспорта не останется ни одна хорошая идея. Высказать свое мнение о качестве дорожных работ или оставить информацию о проблемных участках можно на сайтах krudor.ru (сайт Управления автомобильных дорог по краю) и krasroad.ru (сайт молодежного правительства края).

Вообще, мы стараемся при любой возможности апеллировать к жителям города и края. Если есть возможность, проводим голосование. Например, при составлении списка на ремонт подъездов к дачным участкам определяющим было именно мнение горожан и дачников, а не чиновников. Таким же демократичным образом мы подошли к выбору проекта благоустройства смотровой площадки «Царь-рыба».

– 500 отремонтированных километров – это главное достижение отрасли в уходящем году?

– Разумеется, нет. Это, скорее, материальное проявление позитивных тенденций, которые сформировались в отрасли в последнее время. Так же, как и реализация крупнейших инвестиционных проектов в сфере строительства. Возьмем краевой центр. Такого количе-

ства серьезных объектов, причем одновременно, у нас никогда не строилось. Ключевой объект – это, безусловно, строительство четвертого автомобильного моста. Также важная задача – ряд транспортных узлов: двухуровневая развязка Северное шоссе – ул. Авиаторов, в ближайшее время планируем приступить к реализации проекта реконструкции развязки на ул. 2-й Брянской.

Все эти грандиозные стройки появились не спонтанно, они были продиктованы самой жизнью, подтверждены транспортным моделированием потоков и увязаны с единой логикой развития автодорог в краевом центре. Красноярск находится на втором месте по автомобилизации среди российских городов. Сейчас в городе колоссальный трафик. Если не принять мер, ситуация с пробками будет только ухудшаться и может закончиться полной парализацией движения. Чтобы этого не случилось, нами ведется активная работа. Сейчас наша основная цель – разгрузить Центральный район как наиболее проблемную с точки зрения пробок часть города, вывести основные транспортные потоки за его пределы.

Кроме этого, в городе реализуется несколько более мелких, но от этого не менее важных проектов: развязка улиц Краснодарская – Воронова, дороги в новых микрорайонах.

Губернаторская задача

– Что конкретно вы имеете в виду, говоря о тенденциях?

– В основе всех этих беспрецедентных строек лежит новая идеология, с которой мы вошли в 2012 год. Формулировка ее проста и всем понятна: «Единый край – единые дороги», но за ней стоит принципиально новый подход, которого до сей поры просто не существовало. Как раньше строилась дорожная политика в крае? Она проводилась

в строгом соответствии с разделением полномочий и сфер ответственности. Часть дорог обслуживалась за счет федерального бюджета, часть – за счет краевого или муниципального. А дороги сезонного действия и дачные дороги вообще выпадали из зоны чьей-либо ответственности. Но они ведь имеют большую социальную значимость! Наш край огромный, и его жителей не должно волновать, в чьей собственности находится дорога и кто обязан обеспечивать проезд по ней. Причем желательно комфортный проезд.

В связи с этим губернатор Красноярского края Лев Кузнецов перед министерством транспорта и дорожной отраслью поставил задачу – выработать консолидированную политику по управлению дорожным комплексом на всей территории края. В этом году управлением автомобильных дорог проведена большая работа по инвентаризации дорожной сети в крае. И впервые получены точные данные.

– Идеология – это, конечно, хорошо. Но для воплощения ее в жизнь требуется финансирование.

– Еще один немаловажный момент, который позволяет нам с уверенностью смотреть в будущее, – это возрождение дорожного фонда. В России, и у нас в крае, такие фонды существовали до 2001 года, но потом по инициативе федерального правительства были отменены. Главное отличие современного дорожного фонда от существовавшего ранее – теперь это не будет отдельной структурой, в которой концентрируются и распределяются средства на строительство, реконструкцию, ремонт или содержание дорог. Это отдельная статья в краевом бюджете, где закреплены источники наполнения фонда и предусмотрено целевое расходование средств на дорожные работы.

– И откуда же будут браться деньги в фонде?

– Финансирование фонда будет происходить за счет транспортного налога, акцизов на ГСМ, платы за перевозку тяжеловесных грузов по краевым автомобильным дорогам, госпошлины за выдачу соответствующих разрешений. Все эти финансовые средства и раньше консолидировались в краевом бюджете, но не были целевыми. Теперь же они конкретно идут в статью дорожного фонда и расходуются на конкретные нужды дорожного хозяйства края. Пойдет туда и часть средств, которые федерация выделяет регионам именно на дорожные работы.

Появился там и такой раздел, как добровольные пожертвования. Например, какую-то организацию не устра-

ивает состояние дороги, которой она пользуется. Организация перечисляет в дорожный фонд средства, на них ремонтируется эта дорога. Это механизм государственно-частного партнерства.

В целом же я хочу сказать, что возрождение дорожного фонда – это выстраданное и долгожданное решение для отрасли. В конечном итоге, фонд позволит нам поднять качество строительства и ремонта объектов краевого дорожного комплекса на новый уровень. Ключевое слово – качество, не случайно же именно с обсуждения качества и начался наш сегодняшний разговор.

Нашу смену растить нам самим

– Я так понимаю, что раз появилась новая идеология и усовершенствовалось финансирование, то и дороги края скоро будут, как говорится, «в шоколаде»?

– Это слишком уж упрощенный подход, который простителен только не профессионалам. Любое утрирование ведет к недооценке ситуации. Проблем у нас множество, одни из них менее серьезные, другие – более. Но все их надо решать. И решать сегодня, чтобы завтра не наступил коллапс.

– В смысле?

– Давайте возьмем такой аспект, как кадровая политика. Вроде пока есть кому работать – казалось бы, беспокоиться особо не о чем. Но это сегодня. А завтра? Дорожная отрасль «стареет». Кстати, это системная проблема не только у дорожников, но и в большинстве других производственных отраслей. Происходит это по множеству вполне объективных причин, которые всем нам хорошо известны. Но если мы уже сейчас не обратим самый пристальный взгляд на вопросы подготовки и обновления кадров, кто завтра будет работать на дорогах? Тем более что требования к персоналу с каждым годом также ужесточаются.

Сегодня строительство, ремонт и содержание дорог – это высокотехнологичные процессы, разрабатываются новые технологии, появляется новая сложная техника. Для того чтобы успешно со всем этим работать, человек должен быть хорошо подготовлен. Поэтому министерство транспорта ведет планомерную работу по обеспечению квалифицированными специалистами предприятий дорожного хозяйства.

Одно из направлений этой работы – сотрудничество с высшей школой, в частности, с Инженерно-строительным институтом Сибирского федерального университета. В 2012 году дорожные организации края направили 18 абитуриентов для обучения на целевых бюджетных местах в СФУ. На базе производственной лаборатории КруДора создан филиал выпускающей кафедры «Автомобильные дороги и городские сооружения». Мы активно внедряем новые формы обучения, такие, как выездные занятия для студентов. В этом году лекции проходили на объектах реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог, а также на стройплощадке нового моста через Енисей. Старшекурсники не по учебникам, а в реальности знакомятся с технологиями и видами работ, получая тот комплекс знаний, который могут дать только производственники.

Кроме того, у лучших студентов появилась возможность учиться по индивидуальному графику – совмещая занятия в университете с работой на предприятии или в организации. Недавно на кафедре был организован конкурс, так на четыре рабочих специальности на стройплощадке четвертого моста и на два места в лаборатории КруДора в общей сложности было подано 25 заявлений. Конкурс – выше, чем при поступлении! Уверен, что те, кто его прошел, получили уникальную возможность открыть для себя профессию с совершенно другой стороны. А значит, они свяжут

свою судьбу с дорожным комплексом. И эта работа будет продолжена.

Не забыты и рабочие специальности. Профильное учреждение начального профессионального образования – лицей № 88 в п. Емельяново, где реализуется образовательная программа «Создание инновационной образовательной среды подготовки рабочих кадров для высокотехнологичного производства дорожной отрасли Красноярского края». По губернаторской программе кадрового обеспечения приоритетных национальных проектов лицей приобрел новейшую современную технику, а подрядные организации помогли ему построить учебный полигон, на котором проходят учебно-практические занятия.

Я уверен, системная работа позволит привлечь в отрасль высококлассных специалистов, а также поднять уровень мастерства уже работающих дорожников.

С праздником, коллеги!

– К вопросу о уже работающих. Сергей Васильевич, насколько многочисленна в крае армия дорожников?

– Сегодня в отрасли работает более 8 тысяч человек, которые обслуживают в общей сложности 43 тысячи километров дорожной сети края. Только благодаря им, их труду мы можем ездить по этим дорогам – где-то с полным комфортом, а где-то пока еще проблематично. Но дорожники – люди особенные, случайный человек надолго в отрасли не задержится.

Я еще раз хочу поздравить коллег с Днем работников дорожного хозяйства. Благополучия вам, крепкого здоровья, успехов в работе, счастливой семейной жизни. Пусть ваши дети понимают, что их мамы и папы занимаются благородным делом, устремленным в будущее, и гордятся ими.

Елена АВРАМОВА

Проект четвертого автомобильного моста через Енисей

У дорожной техники своя специфика. Причем обусловлена она не только областью ее применения, но и требованиями, предъявляемыми к ее модернизации и обновлению. Реальные сроки, когда становится необходима замена отработавших машин и механизмов на новые, гораздо короче, чем предполагает бухгалтерский учет. Естественно, каждая «обновка» становится для дорожников радостным событием, особенно если поступает новая техника накануне профессионального праздника. Особую торжественность событию придало участие в церемонии передачи ключей министра транспорта Красноярского края Сергея Еремина.

– В преддверии традиционного Дня работников дорожного хозяйства хотелось бы в вашем лице поздравить с профессиональным праздником все коллективы, – обратился к собравшимся Сергей Васильевич. – Пожелать, чтобы работа приносила, прежде всего, удовольствие. И чтобы это удовольствие было подкреплено вашим трудом, зарплатой, а ваши семьи чувствовали, что вы кормильцы, работники современной надежной отрасли. Поздравляю вас с наступающим Днем работников дорожного хозяйства, с новой техникой, надеюсь, что руки у вас надежные, что техника будет вам достойно служить, а вы ее любить, хранить и выполнять поставленные задачи.

Заметим, что это обновление автопарка в КрайдЭО уже второе в этом году. Первый транш был в начале года – пять комбинированных дорожных машин на базе «КамАЗа» разошлись по филиалам КрайдЭО.

– В июне этого года под председательством губернатора края Льва Кузнецова состоялось заседание губернаторского совета, на котором была сформулирована новая идеология дорожной отрасли, – подчеркнул министр транспорта Сергей Еремин. – Она заключается в простой фразе: «Единый край – единые дороги» и подразумевает единый подход к строительству и эксплуатации трасс, независимо от их ведомственной принадлежности.

– Когда на предприятия поступает новая техника, это всегда хорошо, – убежден Сергей Еремин. – Хочется отметить, что сегодня в КрайдЭО эффективно проводится экономическая политика, и как результат новая техника, к тому же



Ключи от больших надежд

В начале октября парк дорожной техники государственного предприятия Красноярского края «Дорожно-эксплуатационная организация» пополнился новыми машинами.

приобретенная на свои собственные средства, заработанные предприятием.

– Решение о приобретении каждой единицы новой техники принимается на основании технико-экономических обоснований, – уточняет исполняющий обязанности генерального директора предприятия Наиль Минахметов. – Все закупки осуществляются в соответствии с инвестиционным планом. К концу года мы планируем приобрести еще несколько КДМ.

Богучанский, Тасеевский и Канский филиал № 1 получили по машине «ДМК-55». Автогрейдер «ГС-14» будет работать в Партизанском филиале, а каток – в Рыбинском. Больше всего техники направится в Березовский филиал – два «ДМК-55», два погрузчика «Автодор-333» и каток «Амкадор-6622». Само собой, не «за красивые глаза» – на содержании у березовцев участок федеральной дороги от Красноярска до Бородино протяженностью 172 километра.

– Мы возлагаем на дорожные предприятия большие надежды, – говорит исполняющий обязанности руководителя управления «Байкалуправтодор» Денис Юминов. – Требования к содержанию и региональных дорог, и трасс федерального значения действительно

выросли, без новой современной техники здесь не обойтись.

Вручив ключи представителям филиалов, министр решил лично опробовать новенькую КДМ. И сделал это довольно лихо. На вопрос, как часто он оказывается за рулем «КамАЗа», рассмеялся:

– Не часто, второй раз! Хорошая техника, сильная, достаточно комфортная. Думаю, для водителей будет удовольствием на ней работать.

Сергей ФРОЛОВ



Красноярск окольцуют

В начале октября губернатор Красноярского края Лев Кузнецов проинспектировал ход строительства одного из ключевых объектов транспортного кольца Красноярска – путепровода через железную дорогу в микрорайоне Северном.

Первое транспортное кольцо появится в 2015 году. Министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин рассказал Льву Кузнецову, что путепровод, наряду с возведением четвертого моста, строительством эстакады на ул. Калинина – 2-я Брянская, капитальным ремонтом и реконструкцией самых загруженных улиц, позволит замкнуть городские автодороги в единую сеть



– транспортное кольцо. Это освобождает центр города от вынужденного транзита автотранспорта.

– Строительство транспортного кольца сделает более комфортным передвижение автомобилей и маршрутного транспорта по городу и снизит экологическую нагрузку в историческом центре, – считает губернатор. – Безусловно, путепровод в микрорайоне Северном, наряду с четвертым мостом через Енисей, играет важнейшую роль в создании столь масштабного проекта. Без их строительства формирование единой транспортной сети в нашем городе было бы невозможным.

Особое внимание архитекторов Лев



Владимирович обратил на то, что застройка районов, подпадающих под расположение транспортного кольца, должна планироваться с учетом ведущегося строительства.

– Нужно, чтобы все остальное строительство не создавало потом сложностей при реализации программы, – подчеркнул губернатор. – Чтобы и жилищное строительство, и другие социальные объекты развивались, но не вступали в противоречие с проектом первого транспортного кольца.

Строительство путепровода ведется по графику. На данном этапе полностью готов фундамент объекта, продолжается возведение опор и земляного полотна. Объект планируют ввести в эксплуатацию в 2014 году.

Министерство транспорта Красноярского края

Добрые традиции

Каждый год 1 октября, в День пожилого человека, ветераны ГП «КрайДЭО» собираются у памятного бюста бывшему руководителю этой организации Петру Алексеевичу Старовойтову, Заслуженному строителю и Почетному дорожнику Российской Федерации, чтобы возложить цветы и почтить его память минутой молчания. А потом по традиции в кафе праздничный обед.

Немного в крае осталось организаций, которые искренне заботятся о своих ветеранах. В КрайДЭО их 42 человека, и все они окружены заботой и вниманием. На этом предприятии разработано и утверждено коллективным договором положение о звании «Ветеран производства» для отработавших 15 лет и «Почетный ветеран производства» – для тех, чей стаж превышает 20 лет.

Кроме того, в праздники – Новый год, День защитника Отечества, Международный женский день – бывшим работникам рассылают поздравительные открытки, привозят на дом подарки, приглашают на

концерты. Ежегодно ветераны бесплатно отдыхают на озере Шира, где расположена ведомственная база отдыха предприятия.

Ветеранам предприятия очень приятно такое душевное отношение к ним, и они рады, что эта добрая традиция жива и поныне.

Я созвонился с работавшей еще при П.А. Старовойтове Г.К. Лесун и задал один вопрос: как вам живется?

– Нам замечательно живется, – говорит ветеран производства, оператор множительной техники Галина Константиновна. – Такое теплое отношение к нам, ветеранам, наверное, передалось от Петра Алексеевича нынешнему руководству. Нас много, и, каждый раз встречаясь, а это бывает очень часто, мы общаемся, делимся своими радостями, новостями, вспоминаем о былом. И надеемся, что эта добрая традиция сохранится на долгие годы.

*Валерий БЕЗМАЙЛЕНКО
Фото автора*





В середине августа в поселке Замятино, на технодроме профессионального лица № 88, при содействии краевого комитета профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства был проведен региональный этап Всероссийского конкурса профессионального мастерства в номинации «Лучший водитель большегрузного автомобиля».

На снимке: Виктор Медведев вручает заслуженную награду одному из победителей – водителю 4-й колонны ООО «Норильский промышленный транспорт» Денису Волкову, занявшему 3-е место.

– Да, – улыбается Медведев, – прекрасно помню. Во времена всеобщего дефицита и очередей этими подарками приходилось заниматься все время. И не только подарками. На нас лежали соцстрахование, обеспечение льготными путевками, детский отдых (каждое лето в пионерских лагерях отдыхало 12 тысяч ребятишек), материальная помощь больным, обеспечение жильем, премии, соцсоревнование и многое другое.

Делать это было не так сложно: ведь только по нашей отрасли работало 28 освобожденных специалистов, да еще в аппарат входило 18 человек. Сейчас нас, освобожденных, только двое. Но рук мы не опускаем. Тем более что цели наши изменились основательно. В нынешних условиях наша основная задача – обеспечить работникам достойную зарплату. Тогда человек сам сможет и подарок купить, и детей на отдых отправить.

Виктор Медведев: «Мы обеспечиваем защиту»

Новое лицо профессиональных союзов

Начиная разговор с председателем краевой Территориальной организации профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства Виктором Георгиевичем Медведевым, вашего корреспондента обуяли воспоминания о профкоме НИИ, в котором он начинал свою трудовую деятельность. Там постоянно пахло фруктами и конфетами. От подарков, которые выдавались по несколько раз в год. А купить именно к праздничной дате было непросто, вот и свозились дефициты в тесную комнатку все время, а в праздник, разложенные по большим пакетам, доставались членам профсоюза.

Отсюда все наши действия, направленные на повышение заработной платы членов нашего профсоюза. Наша главная задача – работать результативно с властью, защищая интересы дорожников и транспортников. Итог наших совместных переговоров – трехсторонние соглашения, которые подписывают представители трудовых коллективов, краевой администрации и Территориальной организации профсоюза. Результатом таких соглашений стало, к примеру, повышение с 1 июля базовой тарифной ставки для работников муниципальных автопредприятий до 4330 рублей. Стоит отметить, что до этого базовая ставка была в районе 3 тысяч рублей. Именно от этой базовой ставки и идут доплаты за вредный характер работы, за переработку, ну, и конечно, районные коэффициенты.

Для сравнения могу привести ставки, по которым работают в других регионах: например, в Омске – 2005, Хабаровске – 2700... А с 1 октября краевая ставка выросла еще на 7% и составила 4594 рубля. Так что смело можем заявлять, что в Красноярске одна из самых высоких базовых ставок в России.

Еще одно из важных наших действий – защита прав рабочих. То и дело приходит коллективные жалобы, что на некоторых предприятиях не платят сверхурочные, не

оплачивают дни ремонта, нет надбавок за вредность... Вот и сейчас письмо из одного автопарка города за подписью 28 рабочих (*Виктор Георгиевич показывает*) у меня в работе. Так что на ближайшие дни запланирована совместная с прокуратурой проверка.

Прошли, благодаря в том числе нам, времена, когда любимой фразой работодателя были слова: «Не нравится – увольняйся». Сейчас фраза изменилась: «Не нравится – подавай в суд». А у кого из водителей есть опыт юридических действий? А за визит к адвокату надо заплатить 2-3 тысячи рублей. Накладно. Зато мы можем предоставить каждому члену нашего профсоюза квалифицированную юридическую помощь. Только в текущем году мы выиграли 12 дел в судах разной инстанции, от районных до федеральных арбитражных судов.

К ведению нашего профсоюза относится и автотранспортный техникум. А это 460 ребят и 12 девушек, и у каждого свои проблемы. Так что помогаем им в учебном процессе, в налаживании нормального быта.

В общем, без дела не сидим. И верим, что наша работа сможет сделать жизнь членов профессионального союза работников автотранспорта и дорожного хозяйства немного лучше.

Александр ЕФАНОВ

Федеральные трассы: комфорт и безопасность

Политика Росавтодора и Министерства транспорта России направлена на приведение дорожного комплекса в нормативное состояние. Все большее распространение получают инновационные технологии.

В текущем году на федеральных трассах Красноярского края в общей сложности отремонтировано 138 километров дорог, причем на 30 из них проведен капитальный ремонт. Особое внимание уделено автодороге М-54 «Енисей»: полностью отремонтирована дорога в Дивногорске; требовал ремонта участок в районе Бирюсы – 72-82 км, еще один проблемный участок был за Бирюсой (91-100 км), а также у родника (110-115 км).

В рамках реализации мероприятий Росавтодора по повышению уровня обустройства автомобильных дорог летом 2012 года на федеральных трассах Красноярского края построено два надземных пешеходных перехода.

Сначала переход появился на магистрали М-54 «Енисей» возле поселка Овсянка. Ввод его в эксплуатацию существенно повлиял на снижение аварийности, в том числе с участием пешеходов. Второй надземный пешеходный переход, соединяющий четырехполосную магистраль, построен на 795 км автодороги М-53, возле поселка Емельяново. Интенсивность движения на этом участке составляет более 15 тысяч автомобилей в сутки. В стадии проектирования находится еще шесть надземных пешеходных переходов.

В связи с увеличением количества ДТП с пешеходами руководством «Байкалуправтодор» проведено анализ причин, на основании которого было принято решение о применении инновационных методов.

В частности, в местах опасных пешеходных переходов используется диаметральная разметка, так называемая псевдо-3D, светодиодные знаки «Пешеходный переход», которые оснащены кнопкой вызова, либо же разметка наносится двухцветным пластиком. Качество разметки и применяемых материалов, общий объем разметочных работ в 2012 году на порядок выше, чем в 2011-м. В этом сезоне наши подрядчики активно применяли термопластичные материалы.

В 2012 году в «Байкалуправтодоре» было 34 случая применения инноваций, 17 видов применения инновационных технологий. К при-

меру, сегодня все капитальные ремонты верхнего слоя дорожного покрытия проводятся с использованием щебеночно-мастичного асфальтобетона (ЩМА) с применением модификатора «Унирем». Кроме того, при асфальтоукладке все чаще применяется гидроизолирующая прослойка из геомембраны, что позволяет снизить насыщение рабочего слоя земляного полотна грунтовыми водами, уменьшить пучинообразование и препятствует разрушению дорожной одежды. Так что можно с уверенностью сказать, что с началом применения новых технологий в дорожном ремонте и строительстве качество наших дорог не уступает качеству европейских.

Планы 2013 года – повысить показатели ввода, планируем отремонтировать около 180 километров федеральных автодорог. Также мы намерены капитально отремонтировать большое количество участков в восточном направлении автодороги М-53 «Байкал».

В вопросах содержания положительный эффект ожидается от заключения долгосрочных контрактов с подрядными организациями на содержание автодорог – подрядчик, который в ноябре-декабре 2012 года выиграет торги на содержание определенного участка трассы, будет содержать его в течение пяти с половиной лет. С учетом этого условия мы рассчитываем получить более качественное содержание федеральных дорог вплоть до 2018 года.

Уважаемые коллеги!

Поздравляю вас с нашим профессиональным праздником!

День работников дорожного хозяйства – это признание государством ежедневного труда, обеспечивающего доступность, безопасность и комфорт российских дорог. Для решения задач, которые сегодня стоят перед дорожной отраслью, необходимо владеть новейшими технологиями, инновационными материалами и методами, повышать качество выполняемых работ. Несомненно, дорожники Красноярского края достойно справляются с поставленными задачами, и доказательство тому – реализация масштабных проектов развития транспортной сети, сотни километров отремонтированных дорог, новые объекты.

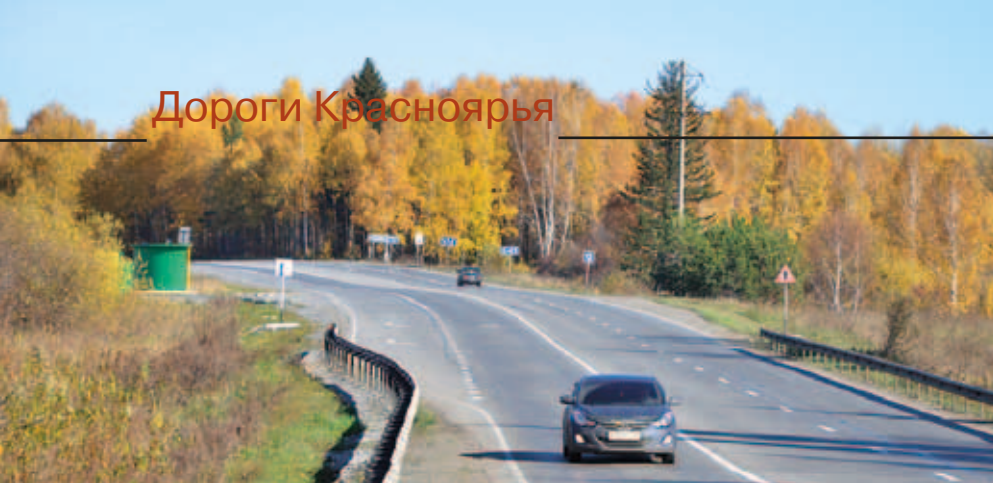
Работа в сибирских условиях, бесспорно, требует от дорожников ответственности, самоотдачи и сил. Особые слова благодарности – дорожным организациям, обслуживающим федеральные автодороги края и Республики Хакасия.

Уверен, что высокий профессионализм, опыт и нацеленность на результат и впредь будут направлены на успешное и динамичное развитие дорожной отрасли.

Желаю, чтобы все намеченные планы воплотились в жизнь!

Крепкого здоровья, удачи и благополучия вам и вашим близким!

*Денис ЮМИНОВ,
исполняющий обязанности начальника ФКУ «Байкалуправтодор»*



Если коллектив — одна команда



Особое внимание – улично-дорожной сети

Век высоких скоростей и новых технологий ставит перед дорожной отраслью новые задачи, а программы развития открывают огромные перспективы. Работники дорожного хозяйства не могут позволить себе отставать от требований. В преддверии Дня работников дорожного хозяйства, который отмечается в нынешнем году 21 октября, расскажем о деятельности ГП КК «Ачинское ДРСУ», где трудятся настоящие профессионалы своего дела.

Предприятие содержит как территориальные, так и федеральные дороги, проходящие по территории Ачинского района. Главный пункт политики в области качества – обеспечение бесперебойного и безопасного движения на дорогах.

В 2011 году в связи с реформированием сети краевых и муниципальных учреждений дорожной от-

расли ГП КК «Ачинское ДРСУ» приняло в свой состав бывшие филиалы ГП «КрайДЭО»: Боготольский, Большеулуйский, Бирилюсский и Назаровский. Соответственно, увеличился штатный состав управления – со 170 до 500 человек, увеличился парк дорожной техники, увеличилась сеть обслуживаемых дорог и... количество проблем и забот ДРСУ.

Работа над объектами дорожно-ремонтного строительства ведется по всему Ачинскому району. Например, часть дороги в Назаровском районе, отходящая от 21-го километра трассы Ачинск – Ужур – Троицкое до ЛОК «Сокол», до недавнего времени была совершенно разбита. Сейчас на ней отсыпаны обочины, установлены ограждения, уложен асфальт. И дорога ожила! На ней активно тренируются лыжники на роллерах, ведь трасса с крутыми поворотами, подъемами и спусками, и люди семьями выезжают на отдых. Как будто и функциональность дороги расширилась.

В осенние месяцы в ДРСУ ведется активная подготовка к зимнему сезону: устраняются неисправности оборудования, подготавливаются к эксплуатации техника и материалы, разрабатываются к применению новые технологии. Например, такие, когда щебеночную смесь смачивают соевым раствором, что обеспечивает прилипание щебня к дорожному покрытию, а в результате во много раз снижается риск появления гололеда, следовательно, и опасных скольжений и заносов.

Все инновационные технологии, применяемые исполнительной бригадой ДРСУ, тестируются в собственной сертифицированной лаборатории. В функции лаборатории входит сравнительный ана-



Юрий СИМАНОВСКИЙ,

главный инженер
ГП КК «Ачинское ДРСУ»:

— Поздравляю коллектив ГП КК «Ачинское ДРСУ» с профессиональным праздником – Днем работников дорожного хозяйства. Желаю оставаться сплоченным при любых обстоятельствах. Ведь известно, что отдельный прутик сломать легко, а сломать из прутиков почти невозможно. Если коллектив – одна команда, то любая задача ему по плечу.

лиз соответствия производимого ДРСУ продукта нормативной документации, то есть ГОСТу. Каковы качество асфальтобетонной смеси, ее уплотнение, температурный режим, при котором закладывается асфальт, – за всеми этими показателями следит лаборатория. В этом году совместно с Управлением автомобильных дорог по Красноярскому краю ДРСУ производило испытания пропитывающего состава Reclamite на территориальных дорогах. Этот состав позволяет восстанавливать эластичность и повышать упругость битума, а отсюда долговечность покрытия из асфальтобетона. В скором времени такая новинка будет применяться на дорогах Ачинского района.

Без сомнения, для обеспечения бесперебойного и безопасного движения дорожному работнику необходимо учитывать климатические условия. На территории обслуживания ДРСУ установлены две дорожные метеостанции, заблаговременно дающие информацию о погодных изменениях, в том числе возможных снегопадах. И если вовремя обработать сухое покрытие специальным соевым раствором, снежный накат на дороге будет образовываться минимально. Этот метод называется превентивной обработкой соевым раствором.

Большое внимание в последнее время уделяется улично-дорожной сети. Особенно эффективно у ГП КК «Ачинское ДРСУ» в этом направлении строится работа с администрацией Назарово. В прошлом году там капитально отремонтирована пребывавшая в плачевном состоянии дорога коттеджного поселка «Южный», что стало большим облегчением и радостью для местных жителей.

– Когда мы сдаем объекты, видим благодарные лица. Не только представителей администрации района – потому как именно они, в первую очередь, отвечают перед населением за состояние дорог, но, самое главное, жителей, – говорит главный инженер ДРСУ Юрий Симановский.

Работники дорожного хозяйства не забывают и о сельских дорогах. В нынешнем году ДРСУ выступает субподрядчиком по реконструкции автомобильной сельской дороги – подъезда к селу Большая Сосновка в Назаровском районе. В октябре текущего года эту дорогу должны

вести в эксплуатацию. Здесь, на территориальном объекте, также применяются новые технологии, в частности, георешетки, чтобы дороги жили как можно дольше.

Есть объекты, которыми Ачинское ДРСУ гордится. Например, участками с трехполосным движением на трассе Ачинск – Ужур – Троицкое. Хоть и небольшие, но спуски и подъемы на дороге имеются, и грузовой транспорт обычно создавал здесь заторы: шли тяжелые, а то и с прицепами, машины с Ачинского НПЗ. Теперь дорогу расширили, сделали третью полосу движения, и легковой транспорт получил возможность свободно двигаться.

Эффективность труда зависит и от используемых средств. Конечно, техника в дорожно-строительной отрасли массивная и мощная, но часто выходит из строя. В 2011 году ДРСУ приобрело импортную КДМ Volvo, в 2012 – еще одну, за счет чистой прибыли: автомобиль Scania с навесным оборудованием Ероке. Как признаются работники, год использования импортной машины показал, что она заменяет два, а то и три отечественных «КамАЗа»: во-первых, больше вместимость бункера для песко-соляной смеси, во-вторых, имеется функция дозировки распределения смеси при разных температурных режимах, в-третьих, имеются баки для соляных растворов, которыми смачивается противогололедный материал. Однозначно, чем функциональнее и эффективнее машина, тем качественнее результат работы.

Но качество зависит и от человеческого фактора. Работать с желанием и ответственностью со-

трудники будут там, где руководство создает благоприятные условия труда. Здесь стоит отметить, что Ачинское ДРСУ – социально ориентированное предприятие: в его структуру входят столовая, профсоюзная организация, несколько домиков на базе отдыха «Дорожник», куда сотрудники могут выезжать летом на отдых. Кроме того, им по возможности оказывается материальная помощь на приобретение жилплощади. И, конечно, Ачинское ДРСУ открыто для молодых специалистов.

Коллектив ДРСУ регулярно принимает участие в конкурсах и смотрах содержания автомобильных дорог, которые организует краевое управление автомобильных дорог, и держится в тройке лидеров.

В этом году Ачинскому ДРСУ исполняется 40 лет. Такая зрелая и уважаемая организация не требует от своих работников трудовых подвигов, но всегда приветствует высокий профессионализм в деле и инициативные действия, такие, как повышение профессиональной квалификации с целью получения второй специальности на предприятии.

А вообще, главная обязанность ДРСУ – содержание автомобильных дорог общего пользования. И выполнят свои обязанности сотрудники Ачинского ДРСУ исправно.

– Отличниками труда нас назвать трудно, – смеется главный инженер, – но желание сделать свою работу качественно всегда есть. Без замечаний не может быть развития.

*Кристина СЕРГЕЕВА
Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА*

Уважаемые коллеги, друзья!

День работников дорожного хозяйства – это праздник тех, кто круглый год обеспечивает содержание и эксплуатацию сложного дорожного хозяйства, надежное и безопасное автомобильное сообщение между регионами нашей страны.

Дороги соединяют нас с родными и близкими людьми, объединяют народы, регионы, города. Успешность многих начинаний зависит от того, насколько качественны, безопасны и удобны дороги. Дорога – это не только направление, но и символ движения в будущее.

Работа дорожников очень ответственна и крайне необходима людям. Она требует от каждого высокого профессионализма и полной отдачи. Хочу пожелать вам, дорогие коллеги, друзья, дальнейших трудовых свершений в таком нелегком и благородном труде, крепкого здоровья, неиссякаемой бодрости и счастья, взаимовыручки и дружеской поддержки, мира и долголетия!

*Александр ПЕТРОВ,
директор ГП КК «Ачинское ДРСУ»*



Транспортная развязка на автодороге Красноярск – Железногорск



Одно из направлений деятельности предприятия – промышленное и гражданское строительство. ДПМК построила в Ачинске пять девятиэтажных жилых домов из собственного кирпича: в структуре предприятия имеется цех по производству силикатного кирпича.

От НоваЛэнда до сельской трассы

День дорожника, приходящийся на предпоследнее воскресенье октября, как правило, знаменует собой и окончание ремонтно-строительного сезона. На предприятиях в праздничные дни по старой доброй традиции принято подводить итоги сделанного в уходящем году и строить планы на будущее. И так, чем же запомнится 2012 год такой крупной дорожно-строительной организации края, как ООО «ДПМК Ачинская»?

Пожалуй, самое главное – это отладка и пуск установки по производству минерального порошка. Впервые весь сезон ДПМК отработала на собственном, а не на покупном сырье: раньше минпорошок приходилось возить из Красноярска, где его выпускают на ХМЗ, или из Кемеровской области. В результате, во-первых, удалось избежать сбоев в поставках, а во-вторых, минимизировать транспортные расходы на доставку. Более того, ачинцы сертифицировали новый для себя вид продукции и теперь не только сами применяют минпорошок, но и реализуют его другим предпри-



Главный инженер ООО «ДПМК Ачинская» Николай Бочков

ятия края, таким, как ГП «Край-ДЭО» или ДСК.

Для чего нужен минпорошок, дорожникам объяснять не надо – он используется для верхних слоев асфальтобетона, благодаря чему покрытие становится более плотным и долговечным.

– Для нас это качественно новая ступень в производстве асфальтобетона, – говорит главный инженер предприятия Николай Бочков. – А в этом году мы планируем, как говорится, взять еще одну высоту – запустить установку по активации минпорошка.

Порошок, подвергшийся об-

Компания ежегодно реализует новые инвестиционные проекты, осваивает новые виды продукции и, что немаловажно, создает рабочие места. ООО «ДПМК Ачинская» оказывает всестороннюю спонсорскую помощь учреждениям города и района, особенно детским.

работке определенным составом реагентов, в готовой смеси ведет себя совершенно по-другому. Увеличивается адгезия битума, улучшаются и многие качественные характеристики самого порошка, в частности, увеличивается срок его хранения – неактивированный при длительном хранении слеживается.

В числе приобретений этого года и тринадцатиметровая ультразвуковая нивелирная рейка германской фирмы «Моба», позволяющая значительно улучшить такой показатель, как амплитудная ровность дороги. Опробовать новинку и на деле оценить все ее преимущества строители смогли при реконструкции дороги Красноярск – Железногорск.

Всего у специалистов ДПМК в работе в этом году было свыше двух десятков объектов строительства, реконструкции и капремонта. В частности, завершена реконструкция улицы Калинина в крайнем центре и введен в строй (также после реконструкции) двухкилометровый отрезок автодороги Красноярск – Железногорск с пикета 25 по пикет 45.

– Крайне сложный для автомобилистов участок с высокой маятниковой миграцией населения, – рассказывает Николай Николаевич. – Это когда утром люди из одного города, Железногорска, дружно устремляются в другой город, Красноярск, на работу, а вече-

«ООО «ДПМК Ачинская» – предприятие, занимающее лидирующие позиции в дорожной отрасли Красноярского края. Строительство и ремонт автомобильных дорог, не уступающих по своим качественным характеристикам лучшим европейским образцам, ведется в Красноярске, Ачинске, северных районах края (Северо-Енисейский, Пировский, Богучанский, Мотыгинский, Абанский).



Александр Иванов, руководитель подразделения по производству силикатного кирпича. Александр Сергеевич – представитель одной из дорожных династий предприятия: здесь же, в ДПМК, заместителем генерального директора работает его отец Сергей Сергеевич Иванов.



Красноярск. Улица Калинина после реконструкции

ром так же дружно возвращаются домой. Не рассчитанная на такую интенсивность движения, трасса с нагрузками явно не справлялась, результатом были постоянные аварии и пробки. В ходе проведенной нами реконструкции произведено уширение проезжей части (с двух полос до четырех) и разделены потоки движения.

На автодороге Красноярск – Железнодорожск ООО «ДПМК Ачинская» ведет работы уже в течение трех последних лет. Кроме этого участка, отремонтирован въезд в Сосновоборск и построена двухуровневая развязка в месте пересечения с железной дорогой, позволившая сократить время в пути.

– Также мы реконструировали еще один двухкилометровый участок со стороны Сосновоборска и сейчас занимаемся третьим, уже четырехкилометровым, с пикета 45 по пикет 85, – говорит Бочков. – Эта трасса – объект переходящий, ее реконструкция будет закончена в следующем году.

Еще один «громкий» объект, о котором то и дело говорят в СМИ, – завершение строительства улично-дорожной сети поселка «Новалэнд» в Солонцах.

– Еще один сложный объект, – говорит Николай Николаевич. – Но здесь сложность была связана с большой стесненностью: параллельно работало несколько подрядчиков – строители строили дома, мы строили дороги, сетевики прокладывали инженерно-технические сети. Если работы выполнялись ниже нашей отметки – например, прокладка водопровода и канализации, то нам, чтобы все соответствовало нормативным требованиям, нередко приходилось возвращаться и переделывать. Та же обратная отсыпка – она должна выполняться по определенным правилам, с определен-

ной плотностью, а этого почти никто не знает.. Ну и зачастую не всегда давалась строительная готовность по улицам. У нас был свой график, у строителей свой, и если они отставали, то наверстывать приходилось именно нам. Тем не менее весь объем работ, который был нам определен, мы выполнили.

Много внимания в уходящем ремонтно-строительном сезоне дорожники уделили федеральным магистралям. В частности, в районе Боготола капитально отремонтировано асфальтобетонное покрытие на 25-километровом участке федеральной трассы «Байкал». Причем при работах они применили технологию, которая была широко распространена, но сейчас уже немного подзабылась. Ачинцы нанесли шероховатый слой износа. При работах они использовали приобретенный в этом же году битумощебнераспределитель отечественного производства ДС-180. Высокопроизводительная техника позволила ремонтировать ежедневно по два километра дороги.

Еще один участок федеральной дороги протяженностью 16 километров, где произведен ремонт, находится неподалеку от Уя-

ра. Здесь при ремонте в качестве стабилизирующей добавки, которая позволяет удержать большой процент битума, использовалась щебеночно-мастичная крошка «Унирем».

Также в этом году ООО «ДПМК Ачинская» выиграло тендер на реконструкцию в рамках федеральной целевой программы подъезда к деревне Новая Сокса в Назаровском районе. С точки зрения производства дорожных работ, восьмиклометровый подъезд не представлял ни особой сложности, ни особого интереса. А вот социальную его значимость переоценить трудно. Да и для работников ДПМК эта небольшая сельская трасса тоже имеет особое значение: впервые более чем за два десятка лет ДПМК, организованная в 1978 году специально для строительства сельских дорог, получила подряд на реконструкцию сельской дороги. К слову сказать, вся необходимая информация о предприятии, в том числе его история, находится в постоянном открытом доступе: в этом году у ДПМК, кроме всего прочего, появился еще и собственный сайт dpmka.ru.

Анна ИЛЬИНА

Уважаемые работники дорожного хозяйства!

«ДПМК Ачинская» поздравляет вас с профессиональным праздником! Дорожная инфраструктура имеет важнейшее значение для экономики и решения социальных задач любой территории. Это один из факторов, который способствует укреплению экономических, социальных и культурных связей не только внутри края, но и с соседними регионами. И в этот праздничный день, уважаемые дорожники, примите искренние слова благодарности за ваш напряженный труд. Уверены, что благодаря вашему опыту и профессионализму, ответственному отношению к работе дороги Красноярского края станут еще более качественными и, главное, безопасными. Желаем вам крепкого здоровья, счастья, семейного благополучия и дальнейших успехов во всех начинаниях на благо республики!

Юрий ЛЕБЕДЕВ,
генеральный директор ООО «ДПМК Ачинская»

Семен Архипов: «Я люблю своих студентов и поэтому молод!»

Октябрь для Семена Васильевича – период праздников: День учителя, День пожилого человека, День автомобилиста. А еще в эти дни, 3 октября, профессор кафедры транспорта СФУ, председатель совета ветеранов Политехнического института Семен Васильевич Архипов отметил свой 77-й день рождения.

– Вообще-то родился я 24 сентября, – улыбается Семен Васильевич. – Вот только узнал об этом гораздо позднее. Когда мама отмечала свое 75-летие, она рассказала, как я родился прямо на поле, где копали картошку. Родился мертвым. И полчаса лежал между рядками, пока бегали за повитухой, пока она меня оживляла...

Мы жили в деревне Ново-Мариинка Ирбейского района. Отец в это время проходил военные сборы в Канске. Пока приехал, пока докопали картошку. В общем, в сельсовет оформлять меня пошли лишь 3 октября.

Когда мне исполнилось пять лет, началась война. Отца тут же призвали, и он погиб при обороне Смоленска. Вот только справку нам прислали не похоронку, а «пропал без вести». А по ней ни пенсии, ни пособий не было положено. Много позже пришел израненный сосед, рассказал, что в окоп, где сидел отец, попала то ли бомба, то ли снаряд. И не осталось от него ничего. А поскольку хоронить нечего, то и прислали не похоронку, а справку. В войну еще неплохо к нашей семье относились, закрывали глаза на то, что в личном хозяйстве две коровы. А в 1945-м запретили, коров забрали в колхоз.

В восемь лет пошел в школу, а с семи уже работал в колхозе. Помню, как пришел председатель договариваться с матерью, куда и как ей выходить, а потом добавил: «Мало с собой бери, нечего ему дома сидеть». Так и начал работать. За скотиной ухаживал, лошадей водил... Семья была большая,

старше меня еще трое. Выработывали на семью 1200 трудодней. Но два первых года войны за трудодни не давали вообще ничего, лишь на третий год выдали на день по 150 граммов зерна третьего сорта.

Начальную школу окончил в своей деревне, а семилетка только в Агуле, что в 12 километрах. Раньше возили на лошадях, тем более что в деревне был племенной конезавод. Но в начале войны почти всех лошадей забрали, оставив только выбраковку, а потом и выбракованных забрали, так что пахать приходилось на бычках. А возить не на чем. Ходить за 12 километров один я еще боялся, так что два года потерял. А тогда закон был такой: если в школу не ходишь, значит, должен отработать 120 дней в колхозе. Вот и работал.

В 13 лет пошел в пятый класс семилетки. Уже не страшно было ходить 12 километров через лес. Летом – бегом, зимой – на лыжах. Причем так наострился, что и через много лет опыт гонок не пропал. В студенчестве играючи выполнил норматив перворазрядника, а совсем недавно выиграл очередную ветеранскую гонку.

С дорогой в школу времени на уроки дома не оставалось, но учился легко, учиться хотелось, и мама разрешила пойти в техникум. Сестра привезла из Канска список техникумов. Я первым делом пошел в раздел «размер стипендии». Везде 120-150, и вдруг вижу – горно-геологический. И стипендия 295 рублей. А сестра работает, так у нее оклад 305. Ну, думаю, туда и пойду.



Семен Васильевич Архипов с супругой Светланой Владимировной

А раз высокая стипендия, то и конкурс немалый. Тут мне не повезло (а может, наоборот, повезло). Сосед поступал и экзамены завалил. Мама меня и взяла в оборот, чтобы учился. Запирала в голубятне, а внизу злая собака. Не выйти, пока мама не вернется.

К 1 августа приплыли на плотках по Агулу, потом по Кану в Канск. А меня ставят сдавать лишь третьим потоком с 20-го числа. А куда деваться? Где жить? Но повезло, сумел найти подход к начальству, помогли. И сдал экзамены первым потоком. Причем с испугу получил все пятерки. Вернулся, и к 1 сентября дали мне дома пять мешков картошки, и отправился я на учебу.

Было в техникуме три отделения. Самое престижное – геологическое, чуть менее – бурильщики, и совсем плохо котировались обогатители. Я на третье отделение подавал документы, ведь мне в приемной комиссии сказали: «Ты из деревни. Не поступишь». Смотрю списки – нет меня. А я Архипов, на «А» должен быть вверху. Смотрю бурильщиков – тоже нет. К геологам – вверху нет. У меня все опустилось: ну куда я с пятью мешками картошки пойду? И вдруг вижу, внизу приписана моя фамилия. За пятерки меня на самое престижное отделение определили. А меня мама предупреждала: «Не ходи, сынок, в геологи, они все пьют». Что делать? Целый год скрывал от мамы, что на геолога учусь. Но потом не выдержал, сознался.

Техникум наш курировало МВД. Работали в нем опытейшие педагоги. Почти все майоры. С немец-

кими, литовскими, латышскими фамилиями. Все ссыльные, все невыездные. Но предмет свой знали отлично. И преподавали так, что до сих пор помню и могу использовать те знания.

На третьем курсе пришел срок идти в армию. И оказался я в Кантемировской танковой дивизии. Был командиром экипажа, а поскольку в танке важна взаимозаменяемость, получил и корочки механика-водителя, даже не представляя, какую роль они сыграют.

После службы окончил техникум и попал техником в Западную комплексную геологоразведочную экспедицию Красноярского геологического управления. Думал и дальше учиться на геолога в Томске, но моя будущая жена получила направление на учебу в красноярский политех. Поехали вместе.

Я решил поступать на строительный факультет. Очень хотелось свою квартиру, а строителям давали лучше всех. Подал документы, выхожу и встречаю своих приятелей-

лей-третьекурсников (среди них был Миша Дворкин, известный наш спортсмен). Они обрадовались, что я поступаю в политех, но были возмущены, почему не на автотдорожный. Ты, говорят, танкист, водитель, и вдруг на стройку?! И не отпускали, пока не согласился. Так они сами пошли и переложили мои документы с одного факультета на другой.

Чтобы прожить семьей, все время обучения в вузе работал. Тогда и началась моя педагогическая деятельность: вел математику в школе рабочей молодежи. Когда мне предложили ставку ассистента на кафедре, не удивился.

С тех пор моя жизнь связана с политехническим институтом. В 1972-м окончил аспирантуру при Челябинском политехе, был деканом, заведующим кафедрой. Организовал и долгое время заведовал кафедрой «Автомобильные перевозки» (ныне кафедра «Организация перевозок, управление и безопасность на транспорте»,

входящая в состав СФУ). Десять лет отработал в должности проректора по учебной работе КПИ, возглавлял краевой совет НТО. Написал несколько монографий. По двум первым – «Общий курс транспорта» и «Управление качеством автотранспортных услуг» получил ученое звание профессор. Всего же у меня вышло 117 печатных работ.

Основной контингент, с кем доводится общаться, – это студенты. Наверное, поэтому и сохранил в 77 лет юношеский задор. Люблю объяснять, люблю спорить. Очень люблю, когда моим студентам удается применить знания, полученные в вузе. Вот читаю сейчас первому курсу бакалавриата курс «Философия и методология науки». Понимаю, что рановато им еще это, непросто после школы, но знаю, что, когда пойдет у них курс философии, многое из того, что я им дал, они вспомнят.

Александр ЛЕОНИДОВ



Сергей ЕРЕМИН,

министр транспорта
Красноярского края:

– Хочу поздравить с Днем работника автомобильного и городского пассажирского транспорта своего преподавателя, научного руководителя Семена Васильевича Архипова. И пожелать ему долгих лет жизни, здоровья и благополучия. Именно благодаря труду таких людей, как Семен Васильевич, наша отрасль получает опытных, грамотных специалистов. Спасибо ему за это!

Из тысяч своих студентов и нескольких сотен дипломников особо Семен Васильевич вспоминает двоих парней, учившихся на стыке тысячелетий. Это Сергей Еремин (слева) и Алексей Давыдов (справа).

Я их заметил еще на первом курсе, – говорит ветеран-преподаватель. – Сразу им сказал, что времени у преподавателя не так уж и много. Дай бог, отделить двойки от троек. А остальные пусть демонстрируют знания каждый день и получают экзамен автоматом. Смотрю, слушают лекции внимательно, вопросы задают толковые, о чем невзначай ни спрошу, отвечают... Значит, разбираются. Поставил им экзамен автоматом. Им это так понравилось, что они полсессии сдавали досрочно. И уезжали домой на неделю-две раньше остальных. Оба пришли ко мне на курсовые работы, оба написали под моим руководством дипломы. Причем у Сергея по новомодной ныне логистике – о централизованной доставке продукции Атамановского района. А у Леши – о проблемах перевозки сжиженного газа. Сергей по распределению попал в ГАИ, занимался проблемами безопасности движения. И уже с полученным багажом знаний поступил в аспирантуру. Стоит отметить, что работу написал очень интересную – о визуализации автомобильных аварий. Так что когда он занял нынешний пост, я одним из первых поздравил своего ученика.



Саша Рыбаков, 9 лет



Люда Давыдова, 10 лет

«Вот асфальтовый каток для строительства дорог...»

Уходящий, 2012 год для ГП КК «Лесосибирск-Автодор» – особенный, юбилейный. В 1977 году в Лесосибирске был организован хозрасчетный участок для строительства и капитального ремонта автодорог. За 35 лет, минувших с тех далеких времен, предприятие прошло большой славный путь. Сегодня «Лесосибирск-Автодор» – одна из крупнейших государственных подрядных дорожных организаций края, обслуживающая 3658 километров автодорог в северных районах края, в том числе свыше 1500 км зимников.

Торжества, посвященные юбилею, были приурочены к профессиональному празднику – Дню работников дорожного хозяйства. Среди праздничных мероприятий одно выделялось особо – конкурс детского рисунка, посвященный 35-летию организации, в которой работают папы, мамы, бабушки и дедушки юных художников.

– Тема конкурса – дорожная, – говорит ведущий экономист предприятия Ксения Лебедева. – В конкурсе участвовали 34 «наших» ребенка, но многие прислали по несколько рисунков, и работ оказалось много. Дети очень старались, есть просто шедевры!



Ваня Матеров, 11 лет



Влада Матюнина, 11 лет



Арина Кибякова, 4 года



Анастасия Трунова, 11 лет



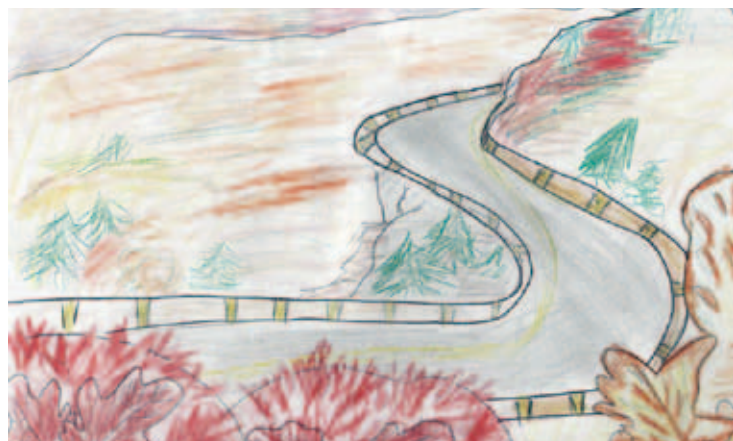
Катя Вагоните, 14 лет



Саша Кузьмин, 8 лет



«Покравление дорог». Настя Баранова, 10 лет, КруДор



Алина Кеер, 10 лет, ООО «ДПМК Ачинская»

Дороги будут розовыми

Еще один конкурс детского рисунка, посвященный профессии дорожника, был организован Красноярским краевым управлением автодорог. В этот раз дети дорожников всего края (а конкурс давно уже стал традиционным) фантазировали, какими будут дороги будущего.

«Я мечтаю, чтобы дорога будущего была без ям. Машины будут ездить на газовом топливе. В воздухе не будет выхлопных газов. Некоторые машины будут и смогут летать. У некоторых машин будут солнечные батареи. Солнечные батареи будут установлены, как крылья у стрекозы. На дорогах не будет пробок. Возле каждой дороги будут расти деревья и разные цветы.»

В Дзержинском филиале ГП «КрайДЭО» работает мой папа.»

Ангелина Рыль, 11 лет



«Дороги будут розовыми». Лиза Тришина, 6 лет, КруДор



Рома Миллер, 5 лет, Балахтинское ДРСУ



Саша Подомарев, 7 лет, КруДор



Лиза Михалева, 7 лет, КруДор

Дорожные встречи

Чтобы встретиться со строителями автомобильных дорог, о которых пойдет наш рассказ, пришлось из Красноярска отправиться в дальний путь. Мы побывали в Балахтинском, Новоселовском и Ужурском районах. Впечатления от этих встреч подтвердили известную поговорку: работаешь добросовестно, так и в глаза людям глядеть не совестно.

Передовые технологии – гарантия качества

Знакомство с предприятием началось с разговора с его директором – Александром Сиротининым.

– Силами ГП КК «Балахтинское ДРСУ» за 9 месяцев текущего года был освоен объем работ в 453 млн. 601 тыс. рублей, – рассказывает Александр Филиппович. – Отремонтировано несколько участков федеральной трассы М-54 «Енисей» – 89-100 км, 183-191 км, 110-115 км, 191-196 км. Всего отремонтировано 29 км. федеральной автодороги. По ремонту улично-дорожной сети освоен объем 20 млн. 910 тыс. рублей. Одно из передовых подразделений предприятия – асфальтобетонный завод. Хотелось бы отметить бригаду работников АБЗ под руководством прораба Леонида Гребя, которые бесперебойно осуществляли выпуск асфальта на объекты ремонта.

После разговора с директором наш путь лежит на АБЗ, который расположен в четырехкилометровой экологической зоне от Балахты.

Раньше он находился на территории поселка, но по многочисленным обращениям местных жителей, которые жаловались на загрязненность воздуха, АБЗ было решено перенести за черту районного центра.

– В последние годы по рекомендации специалистов КруДора на заводе стали внедрять современные передовые технологии. Работа стала не толь-

ко интереснее, но и более эффективной, – признается инженер-лаборант Любовь Олешкевич, к которой мы обратились с просьбой познакомить нас с выпускаемой продукцией. – Уже три года производим холодный асфальтобетон. Наши дорожники одними из первых в Красноярском крае начали его активно использовать при ремонте, реконструкции и строительстве автомобильных дорог. Эта продукция очень востребована, особенно на севере Красноярского края. К нам приезжают покупатели из Северо-Енисейска, Лесосибирска. Другое новшество: в этом году на заводе стали изготавливать теплые асфальтобетонные смеси. Выпустили около тысячи тонн. Теплый асфальтобетон применен при реконструкции сельской дороги к деревне Терехта.

Кроме того, здесь второй год практикуют заливку трещин битумно-полимерной мастикой. На заводе изготавливают битумные эмульсии. Кстати, на предприятии первыми в Красноярском крае смонтировали битумную установку. В общем, как мы убедились, новаторская жизнь не стоит на месте.

Осматривая территорию завода, невольно обратили внимание на благоустройство. Например, в аккуратно построенном домике расположилась уютная банька.

– Мне здесь нравится природа, – улыбается Леонид Греб. – А территорию предприятия еще будем благо-



Директор ГП КК «Балахтинское ДРСУ»
Александр Сиротинин

устроить. Есть, например, желание построить небольшой фонтанчик.

К селу ведет хорошая дорога

После АБЗ наш путь лежит в Новоселовский район. С Александром Плясуновым, директором Новоселовского филиала, мы встретились недалеко от маленькой деревушки Ямская. Здесь трудились рабочие-дорожники.

– Реконструкция этой сельской автодороги (протяженность 2 км 300 м) выполняется в гравийном исполнении, – рассказывает директор. – После зачистки полотно расширено до десяти метров. Причем впервые работали по новой технологии «Матрац-Рено». Железной решеткой укрепили укусы кюветов. Таким образом, качество и долговечность дорожного полотна должны быть намного выше.

Следует подчеркнуть, что реконструкция подъездных путей к поселкам и деревням в крае проводится в соответствии с федеральной программой реконструкции и развития сельских автодорог. Особое внимание обращается на качество работ. С этой целью из Красноярска приезжают специалисты КруДора и контролируют соблюдение применяемой технологии.

В прошлом году произошла реорганизация, которая выразилась в объединении подрядных дорожных предприятий. Новоселовский филиал подчинили Балахтинскому ДРСУ. На мой взгляд, хуже не стало. Раньше, например, для решения каких-то оперативных вопросов постоянно



Директор Новоселовского филиала
Александр Плясунов



Ремонт сельской дороги д. Ямская

приходилось выезжать в Красноярск. Теперь возникшие проблемы можно решить в Балахтинском ДРСУ. Улучшилась взаимопомощь.

Надо сказать, при проведении реорганизации коллектив удалось сохранить – ни одного работника не потеряли. Всего в филиале трудится 98 человек. Все люди с опытом, специалисты своего дела. Кроме реконструкции этой сельской дороги, в этом году новоселовцы работали на ремонте федеральной дороги «Енисей» (5 км). Потом был ремонт дороги Енисей – Курганы (2 км). По программе «Внутрипоселенческие дороги» отремонтировали дорогу в Новоселово (на общую сумму 6 млн. рублей). Недавно приобрели два новых двигателя к автомобилям.

Своевременно приготовились к зимнему сезону. Заготовили инертные материалы. Практически все готово. Что же касается использования новых технологий, то применяем холодный асфальт. Первый раз попробовали в прошлом году. И в этом году – ранней весной. В результате получили ощутимую экономию затрат. Так что по сравнению с прошлым годом работаем не хуже.

Наше внимание привлек большой необычный экскаватор.

– Это наш «американец», – смеется мастер участка Александр Анашкин. – Как известно, я из семьи профессиональных дорожников. Так что с детства уже знал, кем хочу быть. Отец о строительстве дорог мог говорить часами. Очень увлеченный был своей профес-

сией человек. Его влияние на меня было очевидным. Так что после окончания школы сразу поехал поступать в институт на автодорожный факультет. Окончил КрасГАСА – теперь это Инженерно-строительный институт СФУ. Летом на студенческих каникулах работал на асфальтировании. После окончания института год трудился геодезистом, а потом пришел в ДРСУ. Мастером работаю вот уже шестой год. В общем, в строительстве дорог – моя жизнь.

Поблагодарив Александра, мы продолжили свой путь. Впереди – Ужурский район.

По асфальту на село

...Здесь кипела работа. Мы остановились на подъезде к селу Терехта Ужурского района. Нас встретил Сергей Елманов, заместитель директора Шарыповского филиала.

– Заканчиваем реконструкцию автодороги к деревне Терехта, – рассказывает Сергей Алексеевич. – Ее протяженность 3,8 километра. Мы – субподрядная организация. Вместе с нами работают дорожники Ужурского участка – в их районе это первая автодорога, которая реконструирована с применением геоспана. Два месяца трудимся без выходных, весь световой день. Дело идет к завершению. Щебня сюда завезли 8,5 тысячи кубометров, щебня скального грунта 15 тысяч тонн, гравия 21,5 тысячи тонн. Вывезено и уложено 4300 тонн асфальта, изготовленного на Шарыповском АБЗ.

Все дорожники, как из Шарыпово, так и из Ужура, трудятся добросовестно. Среди лучших дорожных мастеров Владимир Беляков, рабочие Сергей Корсуков, Евгений Матюшев, водители Владимир Миняков, Дмитрий Смертин, Михаил Маркин, Александр Лопатин, Валентин Москаев, экскаваторщики Владимир Абумов, Вячеслав Иванов, машинист погрузчика Владимир Шурупов...

Кстати, знакомьтесь: вот наши лучшие автогрейдеристы.

Юрий Чугуевский:

– Работаю уже 23 года. Привлекла техника. Я с детства ею увлекался. Отец всю жизнь работал шофером. Он и приучил меня. Попробовал работать на грейдере – стало получаться. Присох – о другой профессии и не мечтаю.

Владимир Шурупов:

– Работаю более 23 лет. Интересно. В Ужурском районе все дороги строил. Видал, как радуются люди. Поэтому к делу всегда стараюсь относиться с душой, ответственно.

Анатолий Давыденко:

– Работаю 12 лет. Коллектив хороший. Люди трудолюбивые. Дело полезное. Заработок стабильный. Ну, что еще человеку для счастья надо?

...День катился к закату. Стал накрапывать мелкий дождик. А я, глядя за окном автомобиля, видел набегавшую полосу асфальта и думал о тех, кто, несмотря на капризы природы, продолжает творить людям радость.

Анатолий КАСАТКИН



Мастер Новоселовского филиала Александр Анашкин



Заместитель директора Шарыповского филиала Сергей Елманов с грейдеристами Юрием Чугуевским, Владимиром Шуруповым, Анатолием Давыденко



Ликвидация диких съездов М-53

Новые горизонты

открывает для себя Березовский филиал ГП «КрайДЭО»

Дорогам Березовского района всегда уделялось пристальное внимание. Все-таки ближайший пригород Красноярска.

Мы встретились с Сергеем Якубовичем, директором Березовского филиала ГП «КрайДЭО». Говорили о заботах, кадрах, перспективах, словом, о том, чем живут дорожники ДРСУ.

Главная тема разговора – присоединение в 2009 году к предприятию Уярского участка, после чего у филиала появился отличный контракт на содержание федеральных дорог протяженностью 990 км, помимо автодорог района. Стоит отметить, что и до этого березовцы не бедствовали.

– С 2005 года, с начала нашей работы, мы ежегодно наращиваем объемы по содержанию, ремонту и строительству автодорог, – рассказывает Сергей Валерьевич. – Постоянно думаем в этом направлении, и даже кризис не помешал нам сохранить коллектив. Сегодня мы обслуживаем 172 км дороги от Красноярска до Бородино. Однако те, кто работает в нашей отрасли, понимают, что основной «хлеб» дорожников – это содержание федеральных трасс. Обход Красноярска приносит основную прибыль, и мы, конечно, держимся за него. Вот и сейчас ждем торгов на обслуживание федеральной трассы на следующие пять лет. Чтобы достойно содержать автодороги и исправлять нарушения, предусмотренные нормативами, необходимо нормальное финансирование.



Повышаем эффективность, снижаем затраты

Содержать дороги в хорошем состоянии непросто, учитывая суровый сибирский климат и повышающуюся с каждым годом транспортную нагрузку. Однако Березовский филиал привык к трудностям и готов работать еще больше. Недавно предприятию вручили две КДМ, и машины уже в работе.

Так получилось, что березовским дорожникам в этом году перешла на содержание железногорская дорога с развязкой в Сосновоборске. Трасса эта известна своей лютойостью по отношению к автолюбителям: если

кто-то на ней превышает скорость, обязательно попадает в аварию. Тем не менее стараниями дорожников ситуация стала менее напряженной: строители из ООО «ДПМК Ачинская» трассу реконструируют, а Березовский филиал содержит в надлежащем состоянии, для чего была выделена отдельная КДМ. В следующем году реконструкция продолжится.

Вторая КДМ – под федеральные автодороги. Дорожники убеждены, что с введением в строй новой техники увеличится производительность труда, а затраты, напротив, снизятся.

– На новую технику у нас большие планы, – говорит Якубович. – Поскольку мы берем на содержание и уличные дорожные сети, то должны иметь специфическую технику: снегоуборочную, мини-погрузчики, пылесосы и т.д. Благодаря тому, что мы стали работать производительнее, выигрываем торги на новые объемы работ. Так, уже работаем с Вознесенским сельским советом, заключили контракт на 2,5 миллиона на содержание дорог трех деревень – Малый Кускун, Лопатино и Вознесенка; с Есаульским сельсоветом (1,5 миллиона рублей) и поселком Березовка (3,5 миллиона рублей). В этом году закончим ремонт автодороги Камарчага – Новоникольск протяженностью 5 км. Как раз на этом участке и обкатываются новенькие КДМ. От ремонта этой дороги мы получим 5 миллионов рублей в этом году, а оставшуюся сумму – 33 миллиона рублей в следующем. Ничего страшного в этом нет, напротив, постепенно высвобождается техника для содержания и ремонта федеральных дорог. Как я уже говорил, ждем торгов, но даже если их не выиграем, то станем субподрядчиком. У нас все для этого есть и



Инженер-лаборант Дания Рябокoнь



Водитель Андрей Фельк



Водитель Александр Кузьмин

даже больше, ведь теперь располагаем асфальтобетонным заводом в Уяре. Восемь лет он бездействовал, но мы его реанимировали и уже наварили порядка 20-25 тысяч тонн асфальта для своих нужд. А будет спрос, станем асфальт и другим организациям продавать.

Кадры – сила!

Любое дело напрямую связано с человеческими ресурсами. Особенно в дорожной отрасли. Ведь здесь от профессионализма водителей КамАЗов, грейдеров, погрузчиков зависит не только качество дорожного полотна, но и человеческие жизни.

– Профессионалов сегодня сложно найти, – признается Сергей Валерьевич. – Молодые рабочие не приходят по многим причинам: не нравится тяжелая работа, боятся сложной техники, да и большой город рядом с тысячу других возможностей. Хотя зарплата у нас достойная, в среднем 22 тысячи рублей, а у водителей спецтехники – от 30 тысяч. А нам очень нужны механизаторы и водители! Да, работа у водителя КДМ, например, очень трудная, сложная, ответственная, ведь когда у тебя прицеплено три лопаты, надо смотреть в оба. А про грейдер я вообще молчу – 23 тонны нужно удерживать на дороге!

Зато те, кто приходит, остаются всерьез и надолго. Есть люди, работающие здесь десятилетиями. Плюс к этому отличное «наследство» досталось от расформированных автопредприятий – в Березовский филиал ГП «КрайДЭО» устроились на работу профессионалы своего дела: водители Равиль Жалимов, Сергей Рычагов, Александр Кузьмин, Андрей Фельк, Петр Лидер, Вячеслав Летучев и механизаторы Сергей Моисеенко, Сергей Шмидт, Александр Харламов.

Они отмечены грамотами и благодарственными письмами Законодательного Собрания, губернатора, министерства транспорта и т.д.

Старожилы Петр Лидер и Анатолий Ширшов, как пришли из армии, так по сей день работают дорожниками. А ведь один уже на пенсии, да и другому до нее не так много осталось.

Дания Рябокoнь – инженер-лаборант с многолетним стажем. Это очень грамотный специалист, к ней даже из других организаций обращаются за советами, ведь она буквально на глаз может определить состав асфальта. Сегодня Дания Абдул-Карымовна на пенсии, однако предприятие все еще нуждается в ней.

Много заслуженных работников, настоящих профессионалов работали и сегодня трудятся в Березовском филиале. В День работников дорожного хозяйства в торжественной обстановке были награждены Сергей Якубович, директор Березовского филиала ГП «КрайДЭО» (Почетная грамота Министерства транспорта РФ), Равиль Жалимов, водитель автомобиля (Благодарность губернатора Красноярского края). Водители автомобилей Андрей Фельк, Геннадий Моисеев и Анатолий Ширшов получили Почетные грамоты КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю». Сергей Рычагов, водитель автомобиля, – Благодарственное письмо Законо-

дательного Собрания Красноярского края. Татьяна Ягутьева, главный бухгалтер Березовского филиала ГП «КрайДЭО», – Почетную грамоту Красноярского краевого комитета профсоюзов.

Александр Григоровичу, водителю погрузчика (стаж работы 21 год), и Петру Беймо, машинисту автогрейдера (стаж работы 32 года), присвоены звание «Заслуженный ветеран производства». Еще 20 человек награждены грамотами предприятия за добросовестный труд.

Кстати, средства на подарки изыскал профсоюз. Здесь он работает, как и много лет назад.

Вот сейчас профсоюз подготовился к Дню дорожника, чуть раньше дарили подарки на День пожилого человека, и обязательно оказываем знаки внимания ветеранам в День Победы. В августе отправляли заслуженных работников на базу отдыха на Шира. Словом, в этом отношении ведется постоянная работа.

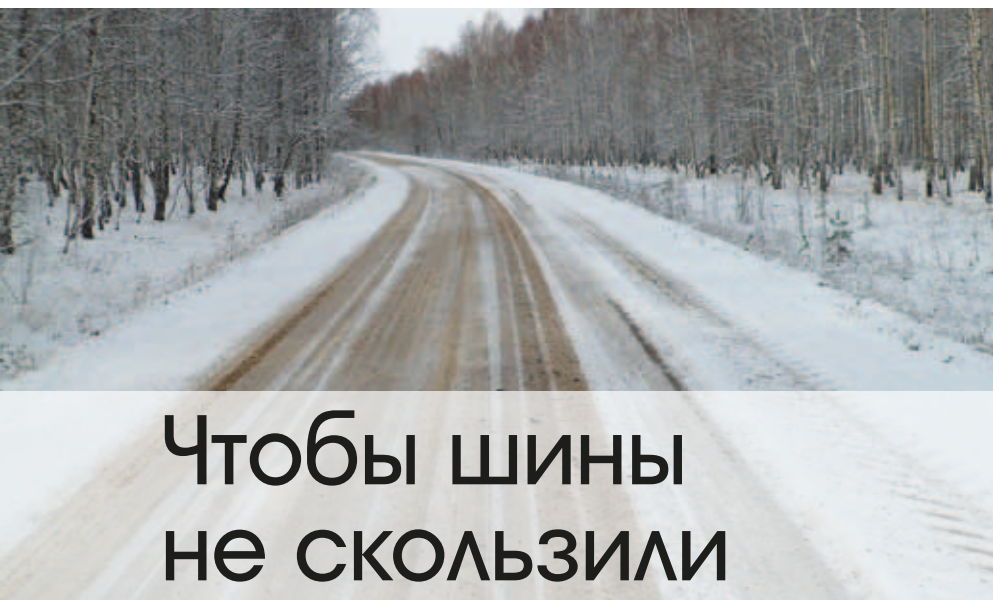
Пока готовился этот материал, выпал первый снег, и на дорогах, вопреки прогнозам синоптиков, образовался гололед. А значит, большинство дорожников отметили свой профессиональный праздник на дороге. Стоит пожелать бесперебойной работы техники и благосклонности природы в виде хорошей, неснежной погоды!

Юлия МАРКЕВИЧ

Для справки

Березовский филиал государственного предприятия Красноярского края «Дорожно-эксплуатационная организация» создан в 2005 году на базе ГП КК «ДРСУ-2». Предприятие занимается ремонтом, строительством и содержанием автомобильных дорог общего пользования, мостов и других дорожных сооружений в Красноярском крае. В ведомстве Березовского филиала находятся производственные участки – Березовский, Тертежский и Уярский.

Березовский филиал обслуживает автомобильные дороги протяженностью 504,368 км, в том числе федеральную трассу М-53 «Байкал», территориальные дороги Емельяновского, Березовского, Манского, Уярского и Рыбинского районов.



Чтобы шины не скользили

Первый снег в этом году выпал неожиданно. Вслед за ним ударил мороз, и на дорогах образовался гололед. Руководитель Ирбейского филиала ГП «КрайДЭО» Алексей Старовойтов отметил, что погода не застала их врасплох. Комбинированные дорожные машины (КДМ) стояли наготове и без промедления вышли на линию. В этом убедился наш корреспондент, посетив производственный участок дорожной службы.

Забота о технике

Работа на территории шла в неторопливом ритме. Подошел КамАЗ-самосвал, выгрузил возле котельной уголь и снова отправился на разрез. Рядком стояли около десятка круто изогнутых лопат-отвалов. Их время еще не пришло, прицепят к машинам позже, когда снега накопится больше. Самых КДМ на участке не было, все с раннего утра колесили по скользким дорогам района, посыпая их мелкой крошкой щебенки. Рабочие, ремонтировавшие неподалеку грейдер, посоветовали подождать. Скоро у кого-нибудь закончится противогололедная смесь, и он приедет за очередной порцией.

В ожидании я наблюдал за ремонтом. Машинист автокрана Александр Курилов, ловко манипулируя

рычагами, аккуратно подавал на грейдер деталь внушительных размеров. Там ее принимал грейдерист Виталий Дядичкин, устанавливал нужным образом. Задача оказалась непростой, но и опыта дорожникам хватало – справились.

– Этот грейдер нынче хорошо поработал, – пояснил позже Виталий Иванович. – Сломался, редуктор меняли. Найти его было трудно, аж из Москвы заказывали. Зато сейчас крышку с баком установили, до вечера еще кое-что подделаю и завтра выеду на дорогу.

Всюю шли ремонтные работы у сварочного цеха, техника туда чуть не в очередь становилась. Но вот наконец-то прибыла одна из комбинированных машин, следом – вторая. Водитель Владимир Федоров

задержался на территории по делам. Я составил компанию Леониду Ховрусу, который отправился в очередной рейс почти сразу.

Вопреки гололеду

Иван Бороздун на погрузчике засыпал нам в короб ковш мелкого грунта – поехали. На улице Тракторной в Ирбее снежный накат превратился в бурю «кашу». Здесь уже посыпали дорогу противогололедной смесью, затемненный снег на солнце быстро подтаял. Наш путь лежал дальше.

– Вчера я до половины одиннадцатого вечера работал на КДМ, – рассказывал водитель. – Сегодня уже с пяти утра за рулем. Съездил в Верхнюю Урю, потом – в Петропавловку и Бычковку. Сам в гору после моста через Агул кое-как поднялся. Зато теперь по посыпанному и машины, и автобусы спокойно «заходят». Сейчас едем в Мельничное, там перед самым селом есть неприятный склон с поворотом, его нужно обезопасить.

В это время зазвонил сотовый телефон, мастер Константин Боссердт передал следующее задание: обработать опасные участки на направлении в Новотроицк. Покая в ближайшее время дорожникам не видать. Впрочем, по словам Леонида, работу свою он любит, другой ему не нужно – все устраивает. Старший сын в многодетной семье Ховрусов, в выборе профессии он пошел по стопам отца-шофера, от него перенял тягу к технике. Окончив Ирбейское профучилище, получил водительские права категорий В и С и на трактора. Практически сразу устроился работать в филиал КрайДЭО и уже почти 12 лет остается верен предприятию. На чем только не трудился в эти годы! И погрузчиком управлял, и К-700, не говоря уже об автомобилях. Такая уж специфика производства: куда направят, на том и едешь. У Леонида сложностей не возникало, любая техника в его руках становилась послушной. Сейчас в основное время водит КамАЗ-само-



Водитель Леонид Ховрус



Сварщик Николай Мандрусак



Грейдерист Сергей Трусов

свал. Ездил этим летом в рабочую командировку в Козинск. Возил гравий на трассу Талое – Степановка, где с нулевого по десятый километр сделали ремонт. На очереди был участок дороги за Зеленой Рощей – там уложили больше километра нового асфальта, требовался грунт, чтобы выровнять обочины с поднявшимся дорожным покрытием. Но нагрянувший гололед заставил взяться за руль КДМ.

У поворота от трассы на Мельничное началась антигололедная работа. Водитель покрутился туда-сюда, разбрасывая на «пятачке» мелкую фракцию. Дальше двинулся прямым ходом, не задерживаясь. На ровных участках безопасность движения в руках автовладельцев. Вовремя ставь зимнюю резину, соблюдай скоростной режим – и все будет в порядке.

Трасса белой извилистой лентой пошла через перелесок под уклон. Леонид привел устройство КДМ в действие. Грунт посыпался из короба на быстро вращающийся диск, разбрасывающий мелкую щебенку по сторонам. На обратном пути дорога уже не вызвала опасения коварной белизны, темные оттенки внушали чувство надежности покрытия. На всякий случай водитель повторно посыпал опасный участок – лишним не будет. Потом задерживался еще пару раз, обрабатывая крутые повороты. Опустошив короб, мы отправились домой.

Общее дело

Перед мостом через Кан навстречу попался КамАЗ с бочкой.

– Наша водовозка, дорслужбы, – кивнул Леонид Ховрус. – Юрий Лихолит за рулем. В Зеленую Рощу на водокачку пошел, потом будет воду работникам развозить. Он у нас давно работает, скоро на пенсию выходить. А на этом самосвале с прицепом Александр Слизкин. Утром, когда гололед был, без дополнительной тары ездил. Сейчас посыпали, да подтаяло – можно прицепить. Водитель опытнейший,



Грейдерист Виталий Дядичкин

и машина у него всегда в идеальном порядке.

О себе в дороге Леонид рассказывал неохотно, зато много внимания уделял коллегам, отмечая их высокий профессионализм. Пока Ховрус работал на КДМ, на его самосвале возил уголь Виктор Будилин. Ветеран производства, тоже скоро пойдет на заслуженный отдых. Иван Бороздун – человек ответственный и безотказный. Хоть ранним утром, хоть поздним вечером погрузчик, когда нужно, наготове, машины из-за него не простаивают.

На территории у сварочного цеха по-прежнему царило оживление.

– Там наш бессменный сварщик Николай Мандрусяк заведует, – продолжал водитель свой рассказ о коллегах. – Без него мы «пропащие» люди, особенно зимой. То камень на лопату «поймаешь», то бревно, то еще что-то случится – железо часто не выдерживает нагрузок. К Николаю Семеновичу в очередь становимся, чтобы подварил, подлатал. Общее дело делаем, друг друга стараемся не подводить, потому и больших перебоев в работе практически не бывает.

Около сварочного цеха кипела работа. Сергею Трусову не так давно выдали новый мощный автогрейдер. Интенсивная эксплуатация уже сделала свое дело – понадобилось поменять нож. Николай Мандрусяк сноровисто отрезал от запасных заготовок части нужных размеров, грейдерист принял ее место подогнал свою КДМ Юрий Цаберт. Тоже новая машина, усовершенствованная, работники называют ее даже не комбинированной – универсальной. Лопату-отвал можно поставить не только спереди, но и сзади. Короб для посыпки дорог крепится не на раме, а в кузове. Снимается, когда нужно, за считанные минуты, и получается самосвал.

Следующие два дня по календарю значились официальными выходными. Однако дорожники об отдыхе не помышляли – не время. Нужно пережить период сложной обстановки на дорогах. Надо сказать, с этой задачей сотрудники службы справились с честью. Позже начальник ОГИБДД МО МВД РФ «Ирбейский» Сергей Мурашов сообщил, что первый гололед сезона прошел относительно безболезненно. В районе зарегистрировали только два небольших ДТП, никто не пострадал. По словам Сергея Дмитриевича, этим благополучием мы во многом обязаны оперативным и четким действиям дорожников.

Сергей СЕЛИГЕЕВ



К увеличению объемов

Руководитель Ирбейского филиала ГП «КрайДЭО» Алексей Старовойтов заступил на должность немногим более года назад. В преддверии профессионального праздника он подвел промежуточные итоги работы предприятия за это время.

– Нынче у нас есть небольшое увеличение показателей выполненных работ по сравнению с прошлым годом. Это достигнуто благодаря целенаправленному поиску объемов. Сюда входит содержание и ремонт дорожно-уличных сетей не только Ирбейского района. Бригада наших сотрудников во главе с Саяфом Багировым ездила в Козинск, ремонтировала улицы и благоустроивала город. Такие командировки на предприятии практикуются уже третий год. Нареканий по качеству работы не поступало.

Сотрудники свое дело знают, все выполняют возложенные задачи. Отлично трудятся машинист асфальтоукладчика Александр Абакумов, водители Сергей Бондарев и Александр Слизкин, грейдеристы Виталий Дядичкин и Сергей Трусов, машинист экскаватора Сергей Кавуненко, дорожные рабочие Владимир Журавлев и Сергей Василишин. Умеет организовать работы мастер Юрий Кишкурин. Хорошо себя зарекомендовал мастер Константин Боссердт, сотрудник молодой, но перспективный – исполнительный, ответственный, грамотный. Многих хотелось бы отметить, но всех не перечислить, в филиале работают 66 человек.

Всех поздравляю с профессиональным праздником – Днем работников дорожного хозяйства! Желаю, самое главное, здоровья, профессиональных и творческих успехов.



Позитивные переменны

Состояние дорог в нашей стране – одна из самых обсуждаемых тем. Она притча во языцех как водителей, так и пешеходов. В Рыбинском районе Красноярского края в последние годы разговор приобретает все более позитивный характер. Нынешний год радует особенно.

Прорыв в состоянии дорог стал возможным благодаря инициативности депутатского корпуса, лично главы района С.М. Колесова, администрации Рыбинского района, заинтересованности глав города Заозерного и сельских поселений, четкой работе дорожно-эксплуатационной организации Рыбинского филиала ГП «КрайДЭО».

Рыбинский филиал ГП «КрайДЭО» располагает 31 единицей автотранспортной техники и 21 единицей специальной дорожной техники. Имеется собственный асфальтобетонный завод и карьер по производству строительного камня и инертных материалов. Постоянный штат сотрудников – 85 человек. Филиал обслуживает автомобильные дороги территориального значения протяженностью 321,38 километра и межпоселенческие 20,7 километра. В этом году финансирование увеличилось и составило: на автодороги территориального значения 43 553,9 тысячи рублей, межпоселенческие – 1275,8 тысячи рублей.

9 миллионов освоено на ремон-

те асфальтобетонного покрытия автодороги Заозерный – Агинское. Введено 1,2 километра асфальтобетонного покрытия. Кстати, по этому объекту выигран аукцион, проведение работ по которому запланировано на 2012-2014 гг., его общая стоимость 89 397,6 тысячи рублей. Сообщая об этом, заместитель директора Рыбинского филиала ГП «КрайДЭО» Р.В. Авхадеев отметил: «Таких объемов у нас давно не было. Это очень радует».

Также выигран аукцион на ремонт автодороги Новая Солянка – Старая Солянка общей стоимостью 18 млн. рублей, работы по которому запланированы на 2012-2013 гг. В этом году освоено 5 миллионов. Введено 0,9 километра автодороги.

3 миллиона рублей целевым назначением в этом году выделено КГКУ «КруДор» на ремонт автодороги Заозерный – Новая Солянка, на участке перед Гмирянкой, который основательно разбит большегрузным автотранспортом. А также 4,5 млн. рублей выделено на восстановление покрытия дороги Зао-

зерный – Агинское: обновилось автодорожное полотно перед селами Двуречное и Переясловка.

Почти с десятилетним перерывом Рыбинский филиал ГП «КрайДЭО» возобновил возведение автобусных павильонов. Первый появился в 2011 году в районе ЦРБ. В июле этого года построен автопавильон в районе Новостройки Заозерного, третий в сентябре в д. Гмирянка. Общая стоимость работ в 2012 году составила 3,3 млн. рублей.

Этот год не стал исключением в улучшении улично-дорожной сети Заозерного. Ремонт планировался на двух участках – 1067 метров по ул. Кузьмина и 862 метра по ул. Вавилова. Общая стоимость работ 5,9 млн. рублей. Проведен также аукцион по ремонту дороги по ул. Куликовской, стоимость работ 1,4 млн. рублей. Все работы выполнены.

Кроме того, освоено 950 тыс. рублей, выделенных администрацией Заозерного, на содержание городских дорог: отсыпаны и прогрейдированы улицы залинейной части – Заводская, Кооперативная,



Бригада по укладке асфальтобетонной смеси, возглавляемая мастером С.И. Лепиным



Ведется укладка асфальтобетонного покрытия

Юбилейная и Репина. Проведен ямочный ремонт асфальтобетонного покрытия улиц заливной части – Варяга и Уральская до конечной остановки автобусного маршрута. Установлена новая дорожно-знаковая информация на алмазной флюоресцентной пленке. Ведется ямочный ремонт покрытия по ул. Сурикова.

Благодаря участию в долгосрочной целевой программе «Дороги Красноярья на 2012-2016 годы» в этом году смогли значительно улучшить свои дороги многие поселения района. Ямочный ремонт асфальтобетонного покрытия проведен в д. Воскресенка, с. Переясловка, с. Бородино, с. Новая Солянка. В некоторых поселениях выполнено ремонтное профилирование улиц, установлена новая дорожно-знаковая информация.

Коллектив Рыбинского филиала ГП «КрайДЭО», который на протяжении десяти лет возглавляет

Василий Васильевич Зарецкий, – опытный, ответственный, сплоченный. Накануне Дня работников дорожного хозяйства в этом году заслуженно отмечены: Благодарственным письмом губернатора Красноярского края водитель В.М. Кузнецов; дипломом министерства транспорта Красноярского края водитель большегрузного автомобиля А.И. Куценко за активное участие в краевом смотре-конкурсе «Лучший по профессии»; Почетной грамотой Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю дробильщик В.В. Беданов; Почетной грамотой ГП «КрайДЭО» дорожный мастер А.Н. Канаев, водитель Д.Ю. Яковлев, водитель А.И. Дубов, дорожный рабочий А.П. Воронцов, тракторист А.В. Илюшин.

Варщику асфальтовой массы С.Ю. Бражкину присвоено звание «Заслуженный ветеран производства», главному механику С.В. Штолю, водителю А.Г. Гельду, ма-

шинисту экскаватора В.И. Мандруку, водителю В.Л. Семейцеву, кочегару Е.В. Ладышскому – звание «Ветеран производства».

Сейчас, когда основные финансовые средства этого года освоены, дорожники по второму кругу проводят ямочный ремонт асфальтобетонного покрытия автодорог района. Ведутся работы по очистке автопавильонов от грязи и мусора. Как и в любом деле, важно объект не только сдать, но и поддерживать в хорошем состоянии. Впрочем, это уже забота и ответственность общая, как дорожников, так и населения.

Коллектив Рыбинского филиала ГП «КрайДЭО», лично директор В.В. Зарецкий поздравляют коллег с профессиональным праздником, желают стабильности в работе, здоровья и благополучия.

*Галина ТЕРЕХОВА
Фото Сергея САФРОНОВА*

Новости

До парама – скатертью дорога

Закончен капитальный ремонт участка дороги возле поселка Стрелка города Лесосибирска. Пять километров до парама долгое время были для автомобилистов и их транспорта настоящим испытанием. Капитальный ремонт был проведен ГП КК «Лесосибирск-Автодор». Работы были начаты в октябре 2010 года.

В открытии этой значимой для жителей поселка Стрелка дороги приняли участие полномочный представитель губернатора края Юрий Захаринский, глава Лесоси-

бирска Борис Золин, генеральный директор ГП КК «Лесосибирск-Автодор» Андрей Кузьмин. Решение о ремонте дороги было принято три года назад на сходе жителей поселка. Полпред губернатора отметил, что открытие участка дороги после ремонта – это одно из подтверждений системной и плановой работы министерства транспорта Красноярского края, администрации города Лесосибирска и подрядных организаций по повышению уровня жизни населения.

Погружение в профессию

В Красноярске стартовал эксперимент по привлечению студентов профильных вузов к работе в дорожно-транспортном комплексе Красноярского края, в рамках которого четверо студентов уже заступили на трудовую вахту.

Иван Семенов, Артурас Рудзянский, Сергей Соловьев и Данила Потылицын определены в рабочие бригады. Студенты будут трудиться вахтовым методом.



Эволюция комфорта

Часто люди, чья работа не связана с сидением в офисе, пятидневками и нормированным рабочим днем, вынуждены отмечать свои профессиональные праздники на рабочих местах, ударным трудом, так сказать. Это работники автомобильного транспорта, чей праздник выпадает на последнее воскресенье октября. И не только водители. Взять, к примеру, междугородный автовокзал.

Ворота города

Авторворота Красноярска работают круглосуточно, 365 дней в году. Мы уже привыкли, что в любое время можно уехать на все четыре стороны, и даже не вспоминаем, что так было не всегда. Автовокзал эволюционирует, изменяется, причем исключительно в сторону комфорта. Пассажиров, разумеется. А пассажир соприкасается с этим, только когда ему нужно переместиться из пункта «К» в пункт... Направлений много, разговор не о том. Студенту, который оказывается здесь как минимум два раза в неделю, изменения заметны не так, как, скажем, человеку, пользующемуся междугородным автобусом, чтобы съездить в родной городок, допустим, под Новый год.

И уж совсем по-другому видит их генеральный директор Красноярского автовокзала Владимир Никитин. Как поступательное развитие. Он руководит работой этого транспортно-пересадочного узла с 1991 года.

– Три года назад мы открыли новый зал ожидания, – рассказывает Владимир Сергеевич. – В прошлом году огородили новым забором территорию по всему периметру. В этом – провели серьезный ремонт старого зала. По работе мне приходится бывать во многих городах, на многих автовокзалах, могу сравнивать. Мне нравится барнаульский, но наш все-таки лучше.

В ожидании посадки

Но перепланировка на этом, похоже, не закончилась. План улучшения, как называет его Никитин, изменит не только внешний вид, но и работу автовокзала. Сделает ее удобнее.

– С северной стороны здания, там, где сейчас отстойник, тоже будет производиться посадка пассажиров, – говорит Владимир Сергеевич. – Причем проход в эту зону будет осуществляться, как в аэропортах, только при наличии билета. То есть пассажир заходит в кассовый зал, покупает билет и идет дальше на посадку. Удобно. Над новой посадочной зоной будет построен навес, планом предусмотрена еще одна диспетчерская.

Проект уже проходит экспертизу, и если все пойдет, как задумано, в следующем году начнется строительство.

К слову, такая система прохода на посадку – это еще одна подстраховка от терроризма. Хотя, похоже, здесь с этим и так порядок. В зале ожидания работает пункт полиции. Установлено 24 видекамеры слежения. В помещении напротив входа постоянно дежурит наряд с собакой. Патруль регулярно обходит оба зала и территорию вокруг здания.

После печально известных событий в московском аэропорту Домодедово, когда пошли тотальные

проверки, комиссия по антитеррору отметила уровень безопасности автовокзала положительно. Несмотря на то, что об учебных подставах никто никого не предупредил, «случайно» оставленные сумки, коробки и пакеты буквально сразу привлекали к себе внимание полиции или персонала.

– У нас и уборщицы проинструктированы, на что обращать внимание, – уточняет Никитин. – И как действовать в той или иной ситуации.

Раз уж разговор зашел об уборщицах, такое ощущение, что они здесь никогда не спят. Ни днем, ни ночью в здании и вокруг него мусора не найдешь: если сам не бросишь старый билетик за только что прошедшим метлой по асфальту дворником.

– Пытаемся бороться еще и с грязью за периметром, – вздыхает директор. – Там павильоны, стоянка такси, закусочные, остановки городского транспорта – мусора очень много, и к нам его ветром несет. Обращались в городскую и районную администрации – толку мало.

Ничего удивительного

Итак, что имеет к своим услугам оказавшийся на вокзале пассажир? Два теплых, светлых и чистых зала ожидания. С телевизорами, между прочим. Два туалета, где



всегда прибрано. Отдел полиции и гарантированную безопасность. Комнату матери и ребенка (кстати, для водителей междугородных автобусов здесь тоже есть комнаты отдыха), парикмахерскую, торговые павильоны, кафе внутри и на улице, ну и, разумеется, кассы. Раньше их было девять, теперь шестнадцать – и внутри, и напротив платформ.

Удивительно, что при таком пассажиропотоке кассиры не посылают не определившегося пассажира к информативным табло (одно из них, кстати, электронное), а помогают решить вопрос с рейсом на месте. Причем без всякого хамства.

– Ничего удивительного, – пожимает плечами Владимир Никитин. – С кассирами проводится постоянная работа. Да и не держим мы тех, на кого пассажиры жалуются.

Возвращаясь к теме билетов. Сейчас в крае и непосредственно на Красноярском автовокзале отработывается так называемая единая система продажи билетов. Говоря простым языком, можно прийти на автовокзал и сразу купить билеты из Красноярска, например в Иркутск, а оттуда, допустим, в Семигорск. Причем на оптимальный по времени рейс, чтобы не торчать в Иркутске до ближайшего автобуса в Семигорск. Система уже внедрена по направлениям, где большой пассажиропоток. Это Загорье, Балахта, Шушенское, Канск. В стадии подключения к системе Абакан.

Кстати, в Иркутск из Краснояр-

ска рейсов пока нет. Нормальную дорогу туда так и не сделали. Зато появились прямые рейсы в Кызыл, Северо-Енисейск, Козинск, Мотыгино. В перспективе к году этак 2015-му появятся регулярные прямые рейсы в Новосибирск, Братск и, хочется надеяться на восточных дорожников, в Иркутск.

Не на месте?

Возвращаясь к разговору о комфортабельности Красноярского междугородного автовокзала, стоит упомянуть еще одну вещь – его расположение.

Если сформулировать одним словом – удачное. Если расписать чуть подробнее: близость объездных трасс, удобная развязка и возможность для прибывших в Красноярск уехать в любую точку города.

Однако в последнее время слышны разговоры, что нужно перенести автовокзал на окраину города. Куда – толком пока не ясно, лишь бы с глаз долой. Мол, именно междугородные автобусы портят воздух микрорайона Взлетка и свои шумом не оставляют жителям шанса на спокойную жизнь.

Не нужно быть семи пядей во лбу, чтобы понимать: процент проходящих по Взлетной междугородных автобусов ничтожно мал в соотношении с потоком остального транспорта. И все разговоры о загазованности и шуме – это лишь повод.

Не будем сейчас касаться вопроса, кому это выгодно. Лучше спросим: а будет ли это удобно потенциальному пассажиру? В буквальном смысле спросим.



– Перенести?! – недоумевает Антон Стрельников, студент-второкурсник, приехавший на очередную учебную неделю. – На окраину? И как тогда до общаги добираться? Через город, со всеми этими сумками... Бред какой-то!

Но Антон молодой, а вот как-то тем, кто из районов приезжает в краевую больницу или глазной центр на обследование? Сейчас эти клиники в пяти минутах езды на автобусе или троллейбусе, да и пешком, если ноги позволяют, минут пятнадцать. Но это если позволяют, а если нет?

– Ой, не знаю! – сокрушается Елизавета Петровна, убирая билет в кошелек. – Я каждые два месяца приезжаю глаза проверять, совсем слепая стала. Сколько остановок – считаю и выхожу, благо ехать-то недалеко. А если перенесут... Ой, не знаю!

Но, кажется, вопрос комфорта людей кое-кого мало волнует. Между тем автовокзал живет своей жизнью. И жизнью каждого пассажира.

Андрей МОСКОВ



Канскому автобусу

Канское ПАТП, осуществляющее в Канске и Канском районе автобусные пассажирские перевозки, обслуживает 41 маршрут, в том числе 10 городских муниципальных, 3 городских коммерческих, 21 пригородный муниципальный, 4 междугородных общего пользования, а с конца апреля до середины октября работает 7 дачных маршрутов. Летопись предприятия начинается с 1942 года: именно тогда в Канске пошел первый автобус, который возил рабочих на службу. Автотранспортная контора – именно так называлось тогда ПАТП – после войны получила несколько грузотакси «ГАЗ-51», которые обслуживали близлежащие деревни. Потом появились знаменитые «ПАЗы». Днем автобусы ходили по бездорожью, а ночевали в двух гаражах ПАТП – «белом» и «красном».

О том, чем живет сегодня предприятие, мы разговариваем с директором ГП КК «Канское ПАТП», членом Общественного совета при Красноярском краевом министерстве транспорта Виктором ТУРУХАНОВЫМ.

– Виктор Анатольевич, зачем нужны муниципальные маршруты?

– Муниципальный маршрут – это маршрут с малой интенсивной нагрузкой пассажиров, с низким

пассажиروоборотом. Бывает, живут в отдаленном от центра малопрестижном районе две-три бабушки, а возить надо всех, даже если пассажир один.

– Частных компаний-перевозчиков в Канске много?

– Около 80. В большинстве случаев это ИП, имеющие один автобус «ПАЗ». У нас же 59 единиц транспорта. На предприятии прекрасная ремонтная база и высококвалифицированные специалисты. Давным-давно сняты с производства автобусы

«ЛиАЗ-677», колоссальных трудов стоит найти к ним оригинальные запчасти, поэтому нашим слесарям во время их ремонта приходится проявлять смекалку и творческое начало. Ведь «ЛиАЗы» в большие морозы – это наша палочка-выручалочка. У нас таких автобусов – 21 единица, и 19 из них прошли более миллиона километров.

– Сколько человек работает на предприятии?

– У нас трудится 259 человек. Более ста из них – женщины, много

В 2012 году за многолетний добросовестный труд будут награждены работники Канского ПАТП, много сил отдавшие предприятию. 35-летие трудового стажа отметят водители Алексей Васильевич Васильченко, Михаил Федорович Кителев, кассир Татьяна Ивановна Владыко. 30-летний юбилей непрерывного труда в ПАТП отметят диспетчер Лидия Павловна Кремач, один из лучших работников предприятия водитель Сергей Николаевич Шемеров, участник войны в Афганистане водитель Николай Владимирович Кириченко, водители Александр Викторович Каминский, Валентин Николаевич Попов, Олег Алексеевич Дедков.

Век живи – век учись

Оказывается, каждый маршрут имеет свой паспорт, в котором учтено все. Прежде чем приступить к работе в Канском ПАТП, шофер внимательно изучает документ и знакомится с маршрутом вживую, сидя в кабине автобуса рядом с наставником. Также каждый новый водитель обязан прослушать 20-часовой урок в учебном кабинете, превосходно оборудованном наглядными пособиями – макетами, схемами и даже «баранкой» для отработки рулевого управления. Все эти пособия разработали сотрудники ПАТП под руководством начальника отдела эксплуатации и инженера по безопасности движения Канского ПАТП Анатолия Алексеевича Сидора, работающего здесь с 1969 года.

– Ежегодно в течение 20 часов в учебном кабинете ПАТП будущие водители предприятия слушают профессиональный курс с последующей сдачей зачета по ПДД, – рассказывает Анатолий Алексеевич. – Водитель



предприятия, допустивший ДТП или нарушивший ПДД, отправляется на дополнительные занятия. Мы следим, чтобы сотрудники поддерживали свой профессиональный уровень, ведь при интенсивном движении по городу водитель всегда должен быть начеку.

– 70 лет



работающих пенсионеров. Коллектив стабильный: есть люди, которые работают с 1968 года! В наш профессиональный праздник, День работника автомобильного и городского пассажирского транспорта, мы поощряем лучших из них, наиболее отличившихся работников и юбиляров из золотого фонда ПАТП. Особой честью считается награжде-

ние от министерств транспорта РФ и Красноярского края, от губернатора и Законодательного Собрания.

– Каковы беды и насущные проблемы предприятия? На что властям, по-вашему, следует обратить внимание?

– Самая главная проблема – оснащение техникой. Мы – предприятие государственное, и все, что у

нас есть, находится в хозяйстве – и движимые, и недвижимые средства. Еще в прошлом году в котельной ПАТП стояли паровозные котлы 1949 года с небольшим КПД. Зимовать с такими котлами, мягко говоря, рискованно. Поэтому я принял решение котлы заменить. Министерство транспорта края оказало нам большую поддержку, и мы купили котлы стоимостью миллион рублей.

Постепенно модернизируем и автобусный парк. В прошлом году получили два автобуса и сертификат еще на два автобуса. Надеюсь, в этом году тоже получим. Кроме того, планируем приобрести автобус на свои средства. Также наше предприятие включено в краевую программу по обновлению подвижного состава.

Сейчас мы занимаемся установкой системы «ГЛОНАСС» для создания единой диспетчерской службы. Мы хотим работать на благо города, включив в систему отслеживания как свои автобусы, так и автобусы частных компаний, чтобы разумно организовать графики рейсов. Частники есть частники: выходят на рейс в час пик, а рано утром и в обеденное время отсиживаются. А мы работаем в две смены: первый автобус выходит с базы в 5.50, последний приходит в 23.20.

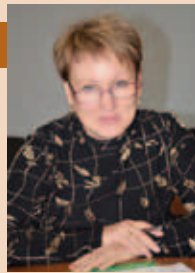
Светлана ИВАНОВА

Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА

Наталья ТЕРЕХОВА,

специалист по кадрам ГП КК «Канское ПАТП»:

– Сравнивая работу частных компаний, занимающихся пассажирскими перевозками, и работу нашего предприятия, убеждаюсь, что наши водители гораздо дисциплинированнее. Во-первых, все они проходят программу обучения и сдают экзамены. Во-вторых, наших сотрудников проверяет транспортная инспекция на соответствие занимаемой должности: и специалисты, и руководители сдают экзамены и проходят обучение в Канском учебном комбинате. Наши сотрудники – настоящие профессионалы своего дела.



Любимая работа



60-летний водитель автобуса Петр ДАНИЛЕВИЧ работает в Канском ПАТП уже 28 лет. Признается честно: работа ему очень нравится.

– На такой работе много общения. Люблю наблюдать за людьми. Хочу поздравить коллег с нашим профессиональным праздником и пожелать крепкого здоровья, благополучия в семье, повышения зарплаты и, конечно, терпения, потому что раньше нас никто в городе не встает: в 5 утра наши работники уже на месте. Особенно женщинам тяжело: с базы выходить в 4.10, а у нее семья, заботы. Так что еще раз терпения.

В планах Виктора Туруханова – создание в структуре ПАТП небольшого ремонтного завода. Запасные части автобусов, не пригодных к дальнейшей эксплуатации, будут складироваться и использоваться при поломке соответствующих деталей на других автобусах. Мастера для ремонтной работы на предприятии есть. Например, Сергей МАЛЬЦЕВ, бригадир в ремонтном цехе, 12 лет работает в ПАТП. Главная его задача – вовремя и качественно устранять неполадки транспорта и выпускать его в рейс.



Со знаком качества

работает Ирбейское АТП благодаря высокому профессионализму людей

Как вы думаете, кто в районе больше всех знает людей, ну, по крайней мере, в лицо? Конечно, водители рейсовых автобусов. Их наметанный, внимательный взгляд привычно отмечает постоянных пассажиров, фиксирует новых. На их глазах происходят радость встречи и грусть расставания. Волей-неволей они бывают в курсе всех местных новостей.

Есть такая привычка у деревенского люда – громко обсуждать «последние известия». И еще констатируют, где народ живет зажиточнее, а где едва сводит концы с концами. И пассажиры в каждой из деревень хорошо знают водителей не только в лицо, но и по имени. Да это и не мудрено. Ведь Ирбейское АТП – одно из немногих предприятий в районе, где практически нет текучести кадров, особенно в водительском составе. Большинство шоферов отработали здесь не по одному десятку лет и считают предприятие родным.

Со вкусом к жизни

У Владимира Михалькова водительский стаж с 1978 года. Но за баранку автомобиля он сел гораздо раньше. Отец работал водителем «скорой помощи», и Володя с юных лет пропадал с ним в гараже. Самостоятельно повел машину в 14 лет. И потом, когда встал вопрос о выборе профессии, долго не раздумывал: буду, как отец, шофером.

Пришел в Ирбейское АТП, да

так и остался здесь. Сначала работал на легковом автомобиле, потом на грузовом, и вот уже более двадцати лет – водителем рейсового автобуса. Сколько километров за это время намотал, сколько людей перевез – и не сосчитать! На местных дорогах каждый пригорок, каждую выбоину знает. Пассажиров возить – дело ответственное, но и любимое.

Владимир Васильевич по скромности и немногословности своей не говорит высоких слов и не жалуется на проблемы.

– Главное – не скучно и нравится жить, – говорит он.

И в самом деле, это очень важно, когда «нравится жить». Когда устраивает размеренный, неспешный ритм сельских будней, ранний подъем, мелькание знакомых пейзажей за окном автобуса, привычный гомон пассажиров, заполняющих салон...

А дома, как бы поздно он ни возвращался из рейса, его всегда ждет любимая жена Надежда. Горячий ужин и привычный вопрос: «Ну, как там у тебя дела на работе?». Вместе уже много лет. Так в семье повелось, что обязанностей не делят. Кто первый пришел, тот и делает. Случается, что Владимир приготовит обед для супруги и управится по хозяйству.

Дети взрослые. Сын Роман работает нейрохирургом в Красноярске, внучке три года. Дочь Лена – фармацевт, тоже обосновалась в

городе. У обоих – ипотека. И родителям очень хочется помочь детям. Пожалуй, это единственная проблема, которую обозначил Владимир Васильевич.

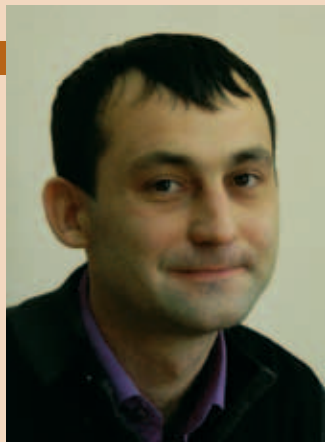
В выходные супруги Михальковы зачастую выбирают на природу. Разводят костер, жарят шашлыки. В общем, отдыхают так, как этого хочет душа. Еще бывают выезды на рыбалку, в лес по грибы и ягоды. Все неторопливо, умиротворенно и со вкусом к жизни.

Призвание шоферить

Виктор Кузьмичев пришел в автотранспортное предприятие в 1974 году юным пареньком. На базе АТП окончил водительские курсы. Было очень удобно, поскольку теория и практика шли рядом. Для практикантов было выделено два автомобиля, так что стажировка проходила по полной программе. До армии работал токарем. После увольнения в запас вернулся на родное предприятие уже в качестве водителя. Отработал на всех марках машин, которые были в АТП. Потом пересел на «пазик», еще старого образца. С тех пор более двадцати лет колесит по дорогам родного района, ездит в город.

Жизнь идет своим чередом. И меряется она не только большими и малыми событиями в дружной семье Кузьмичевых. Выросли и переехали жить в город дочери. Но и многими сотнями, тысячами километров, которые Виктор проехал за рулем. Старый автобус уже давно поменял на новый.

– Наверное, это мое призвание – шоферить, – говорит Виктор Михайлович. – Не могу представить



Павел КОВАЛЬ,
директор Ирбейского АТП:

– Это хорошая практика, когда люди годами работают на одном месте. Я бы даже сказал, это знак качества предприятия. Ведь с годами нарабатывается практика, приходит опыт. В условиях кризиса и нестабильности именно высокий профессионализм кадров спас предприятие. Дороги в сельской местности далеки от идеальных. И от водителей требуется немалое мастерство, чтобы подняться в крутую гору или одолеть другой сложный участок. У нас нет аварийности. И в этом я вижу заслугу профессионалов своего дела – наших водителей.

О каждом человеке на предприятии, а у нас работает всего 50 человек, можно сказать доброе слово. Но поскольку это сделать сложно, скажу просто: благодарю всех за труд! И с профессиональным праздником – Днем работника автомобильного и городского пассажирского транспорта. Удачи, здоровья, благополучия, и пусть на вашем пути всегда горит «зеленый»!

себя в другой профессии.

На работу всегда идет с удовольствием, хотя зарабатывает немного. 12-15 тысяч в месяц по нынешним меркам – совсем небольшие деньги. Можно было бы найти работу более высокооплачиваемую. Но разве можно изменить предприятию, которое стало родным, а коллектив – второй семьей? Не все ведь меряется деньгами, хотя и этот фактор, чего уж там, немаловажный. Еще есть привычка, наработанная годами, становать рано, идти в автобусный парк, где, обменявшись шутками-прибаутками да последними новостями, водители постепенно разъезжаются по своим маршрутам.

Виктор Кузьмичев – человек оседлый и даже консервативный. В отпуске предпочитает никуда не ездить, считая, что и своих мест, замечательных и великолепных по красоте, в родном районе хватает. Да и работа по дому всегда есть. То строительство, то ремонт, то уборка в огороде. В общем, и отдыхать-то особо некогда. В редкие свободные минуты любит заглянуть в Интернет, «полазить» в «Одноклассниках». Со многими переписывается, обменивается новостями. И это общение дает удивительное ощущение молодости, как будто и не было прожитых лет и вся жизнь еще впереди.

Постоянное движение

Геннадий Лаврещук – один из самых «возрастных» водителей в Ирбейском АТП. Через год ему исполнится 60, и он может пойти на заслуженный отдых. Но у Геннадия Григорьевича свой расклад. Сейчас у него самый старый в автороте автобус, которому более двадцати лет. Уже в этом году его обещают

заменить на новый. Хоть он и привык к своему «старичку», знает все его особенности, ухаживает за ним с вниманием и тщательностью, но все же новому автобусу будет очень рад. В нем и пассажиров приятнее везти, да и самому за рулем быть.

Его судьба, как в зеркале, отражается в судьбах двух предыдущих героев. Та же верность родному предприятию. Пришел в Ирбейское АТП в 1977 году. Поначалу работал на грузовой машине, а в 1984 году пересел на автобус. Так же предан выбранной профессии.

– Профессия водителя – это постоянное движение, – говорит Геннадий Григорьевич, – разнообразие, новые впечатления. Люблю ли я свою работу? Если работаю, значит, люблю.

Сравнивая нынешние и прошлые времена, он говорит, что раньше сложнее и напряженнее было работать. Нагрузка – не продохнуть. Да это и не мудрено. В каждую деревню автобус ходил по два, а то и три раза в день. А сейчас в неделю так ходит, а то и реже. Времена изменились. Сейчас все деньги считают. Парадом командуют два слова: выгодно или убыточно. Да и народу в районе меньше стало. В автобусе все больше пожилые ездят. Молодежь-то все больше норовит в городе остаться.

Так же, как коллеги, Геннадий Григорьевич немногословен.

– Чего рассказывать-то, – машет он рукой, – работаю, стараюсь. Семью надо содержать.

Семья для Лаврещука – надежный тыл. Здесь всегда поймут и ободрят, согреют теплым словом и вкусным, горячим обедом. В общем, все как у всех. И это хорошо.

Елена ШУЛЬГИНА



Владимир Михальков, Виктор Кузьмичев, Геннадий Лаврещук

Спасибо за заботу

Министерство транспорта
Красноярского края
Еремину С.В.

Уважаемый Сергей Васильевич! Мы, ветераны-садоводы маршрута 167 В (ж/д вокзал – СО «Ветеран») предприятия ООО «Красноярскавтотранс», благодарим водителя автобуса госномер 943 Хакима Камильевича Ходжанбердиева за постоянно хорошее обслуживание. В любую погоду он вовремя доставляет нас по схеме движения маршрута до садоводческих обществ «Ветеран-3», «Нанжуль-3» и других (а это в сумме больше тысячи садоводческих участков). Помогает нам, вникает в наши проблемы. Всегда пожелает пассажирам счастливого пути – для нас, ветеранов, добрые слова очень важны. В салоне чисто – на конечной остановке проводится влажная уборка. Мы очень благодарны Хакиму Камильевичу и хотели бы, чтобы этот водитель был постоянно закреплен за нашим маршрутом в летнее время.

А.Г. Вежнович, Л.А. Пасынкова,
Э.К. Зальцман и другие



Рано утром, в половине восьмого, выезжает Хаким Камильевич из гаража на маршрут, а возвращается уже поздно вечером, почти ночью. Со своими пассажирами, большинство которых пенсионеры, Ходжанбердиев всегда доброжелателен.

– Им надо больше внимания, чем кому-либо из нас, – уверен он. – Я сам уже в возрасте, родился еще в Советском Союзе, и с детства уважительно относился к старикам – так был воспитан. И детей своих так же воспитал. Но для этого у человека должна быть душа.

Будущее отрасли

Накануне профессиональных праздников – Дня дорожника и Дня автомобилиста – редакция журнала «Транспортный комплекс Красноярья» провела мини-опрос студентов профильных учебных заведений транспортной отрасли: профессионального лицея № 88, автотранспортного техникума и входящих в структуру Сибирского федерального университета Политехнического и Инженерно-строительного институтов.

Будущим специалистам, которые буквально через год-другой получат дипломы и вольются в трудовые коллективы отрасли, мы задали три вопроса.

1. Почему вы решили поступить именно в это учебное заведение? Чем был обусловлен ваш выбор?
2. Нравится ли вам учиться?
3. Каким в профессиональном плане видится ваше будущее?



Владимир КОВАЛЕВ, 4-й курс
кафедра «Автомобильные дороги и аэродромы», ИСИ СФУ

1. В этом институте учился еще мой старший брат, соответственно, он и посоветовал мне сюда поступать – на ту же самую специальность. Отзывы об институте и преподавателях были очень теплые и положительные. После поступления в СФУ я понял, что это мое, это та специальность, которую я бы хотел освоить.

2. Учиться мне, без сомнения, интересно и очень нравится. Дисциплин, в принципе, хватает всех, не скажу, что учиться легко, временами даже тяжело, но это того стоит.

3. Конечно же, мне, как и многим моим одноклассникам, хочется стать высококлассным специалистом.



Андрей СМЕРНОВ, 2-й курс

профессиональный лицей № 88

1. Я поступил в лицей № 88 на обучение по профессии «Машинист дорожных и строительных машин», потому что это престижная профессия. Здесь можно открыть несколько категорий на различной дорожной технике. Так как лицей расположен не в городе и имеется хорошо оборудованный автотрактородром, есть возможность получить больше практических навыков работы на дорожной технике.

2. Учиться мне здесь нравится. Обучение проходит легко, потому что преподаватели хорошо и доступно объясняют материал, а занятия по практическому вождению проходят на современной дорожной технике. Конечно же, главное – не только получить диплом, но и научиться работать на технике так, чтобы хорошо показать себя на производстве.

3. После окончания учебного заведения я планирую работать по полученной профессии и повышать свою квалификацию. Хочу, чтобы моя будущая семья жила в достатке, а такую возможность мне способна предоставить именно эта профессия, потому что она очень востребована.

Екатерина ХЛЫДНЕВА, 4-й курс

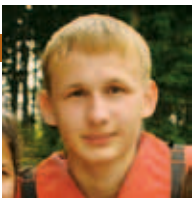
Красноярский автотранспортный техникум



1. Еще в школе листала брошюру с учебными заведениями Красноярского края, остановилась на КАТТ – Красноярском автотранспортном техникуме. Мне всегда нравилось то, что связано с автотранспортом, вот и решила поступать сюда. Тем более что слышала положительные отзывы о техникуме, о преподавателях. И важный момент для меня (я из другого города) – техникум предоставляет общежитие.

2. Учиться мне нравится. Учеба дается легко, наверное, потому, что есть к этой специальности интерес и доступно объясняют. Дисциплины все нужные, даже те, которые, на первый взгляд, не относятся к автотранспортной отрасли, но в жизни пригодятся.

3. Нашу группу водили на экскурсию в ЦДС. И теперь я хочу работать там. Следить за движением автобусов, давать справочную информацию – действительно интересно. Я вижу себя именно за такой работой.



Павел МАЛЫШЕВ, 4-й курс
Красноярский автотранспортный техникум

1. Я выбрал это учебное заведение, потому что интересуюсь автомобилями и их ремонтом. А так как автомобильная отрасль в крае развивается, думаю, что без работы не останусь.

2. Учебный процесс полностью устраивает. Учиться легко, так как интересно. Техникум готовит руководителей среднего звена, и я должен научиться не только свою работу выполнять грамотно, но и уметь организовывать деятельность других. Этому нас и учат преподаватели. Дисциплин, которые есть в техникуме, вполне достаточно. И здорово, что в техникуме есть секции и кружки, что делает обучение еще привлекательнее.

3. Думаю после окончания обучения идти работать по профессии, если же не получится трудоустроиться, то умения и знания навсегда останутся.



Ольга ГОЛОВАНОВА, 5-й курс

факультет транспорта ПИ СФУ

1. Вся семья окончила АТФ, поэтому другого и быть не могло. Передо мной даже и не стоял вопрос, куда поступать.

2. Учиться довольно легко и интересно, если не запускать.

3. Хочу найти хорошую работу по специальности с возможностью карьерного роста.

Народный художник

Проезжая по улицам деревни Терехта, что в Ужурском районе, мы увидели нечто необычное, что нас заставило остановиться. От чудного видения, которое встречается разве что в детских волшебных сказках, невозможно было оторвать взгляд.

В гирлянде привычных серых деревенских домов один выделялся настолько ярко и нетрадиционно, что сначала даже глазам своим не веришь. Ну, быть такого не может! Деревянный дом, ворота, изгородь, палисадник – все соответствовало традиционному крестьянскому укладу.

Архитектурой этот дом тоже ничем не отличался от соседских, протянувшихся вдоль сельской улицы. Но его стены, ворота, палисадник, изгородь были расписаны сюжетами из жизни богатой сибирской природы. Причем рукотворные картины занимали всю поверхность строений. В целом же перед зрителями возникла удивительная художественная композиция. В натуральную величину – красочная и зазывающая. Мимо не пройдешь! Никогда в жизни не приходилось встречать столь необычное явление.

Кто же в этом домике живет? Преодолев робость и волнение, постучались в калитку. На пороге нас встретила бабушка. Узнав о цели нашего визита, засуетилась и гостеприимно пригласила в хату.

– Меня зовут Татьяна Михайловна, – представилась и, всплеснув руками, обрадовала: – Дома хозяин, дома. Это он художничает. Проходите.

Внутри – скромное крестьянское жилище, но на всех стенах, во всех комнатах были развешаны картины. Прямо настоящий художественный музей самодельного творчества.

Разглядывая творения деревенского художника, отмечаешь некую самобытность. Именно это качество в письме и вызвало душевную симпатию. Большинство сюжетов были посвящены зримым образам природы.

Словно в дополнение в комнатах очень много живых цветов – на подо-

конниках, на подставках – везде, куда ни глянешь. Чудо, да и только!

Познакомились с Алексеем Ивановичем Распоповым – автором самодельных художественных произведений. Ему 78 лет. Всю свою трудовую жизнь он проработал шофером и трактористом в совхозе «Солгонский». Вот уже 18 лет на пенсии.

– Рисовать пристрастился с детства, – рассказывает Алексей Иванович. – В школе оформлял стенные газеты, считался лучшим художником. Но в то время у меня не было возможности стать профессионалом. Тетрадки давали по одной, карандаши и те были самодельными, часто ломались. Правда, всем ученикам на год выдавали по одной пачке цветных карандашей, а мне – три, как школьному художнику. После окончания школы не бросил своего увлечения. Стал работать шофером. Много ездил по району, а природа у нас в Ужурском районе красивейшая. Память у меня хорошая. Запоминал, а потом по памяти рисовал. Узнал, что в Москве есть заочный народный университет им. Н.К. Крупской. Было в нем и художественное отделение. Я отослал туда свои работы, и меня приняли. Стал учиться. Три с половиной года был студентом-заочником. Теоретические задания, советы профессиональных художников помогли мне разобраться в основах художественного ремесла. Рисую и маслом, и акварелью.

– Татьяна Михайловна, а как вы относитесь к увлечению мужа?

– Талант ему Богом дан. Мне нравятся его картины. Живем дружно: я вяжу и смотрю, как он рисует. Интересно. Помогаю ему. Люблю сибирскую природу. У меня увлечение – цветы. Так что во всем его поддерживаю. Обяза-



тельно! А по хозяйству мы все вместе делаем. По грибы ходим, на огороде работаем, за скотиной ухаживаем. Все вместе. У нас выросли три дочери. Две тут живут, в нашей деревне, а средняя – в Абакане. Дочери его любят, уважают. У нас вообще хорошая семья.

Идея оформить дом и все строения росписью у Распопова родилась уже на пенсии, когда появилось свободное время. Алексей Иванович тщательно отбирал сюжеты, экспериментировал с красками, продумывал композицию. Односельчане внимательно следили за исполнением его творческой и столь необычной задумки. Особенно интересовались дети. Из села Солгон, центра Солгонского сельсовета, несколько раз на экскурсию приезжали школьники. Неоднократно картины Алексея Ивановича выставлялись в районе на персональных выставках.

– У нас в деревне люди искусство любят. – Алексей Иванович просит супругу принести тетрадку со своими стихами. В ней оказались вырезки из местных газет с его поэтическими творениями.

Отъезжая от дома Распоповых, я оглянулся: старики стояли на дороге. Такие чудные старики!

Анатолий СМЕРНОВ

