

ТТК

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



№5
(25)

ОКТАБРЬ
НОВАБРЬ 2014

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ



19 октября –
День работников
дорожного хозяйства

26 октября –
День работника
автомобильного и городского
пассажирского транспорта

Нина Степанова

Улицы, мосты,
Универсиада...

Мария Климова

Сезон достижений
и побед

Елена АВРАМОВА

С заботой
о жителях края

СОДЕРЖАНИЕ

Александр Ивахник	
Глаза бояться – руки делают	4
«БРИЗ»: инновационные разработки	5
Ирина Николаева	
Сохраняя традиции	7
Нина Степанова	
Улицы, мосты, Универсиада...	8
Анатолий Касаткин	
Мужская работа	12
Ирина Свистельникова	
Тасеевские будни	14
Анатолий Уральский	
Дороги будут лучше	15
Анатолий Михайлов	
Возвращение в молодость	16
Сергей Свиридов	
Быть профессионалом	17
Мария Климова	
Сезон достижений и побед	18
Андрей Федотов	
Инженеры автомобильных дорог	20
Стас Дорофеев	
Ответственный человек	22
Сергей Атаманов	
Характер – дорожный строитель	24
Анна Ильина	
Смотрители тракта	26
Андрей Никольский	
Коридор среди полей	28
Сергей Лыткин	
Умеют же люди работать!	30
Григорий Сергеев	
Сложности районного масштаба	32
Николай Юрлов	
С копейки рубль растет	34
Федор Сухов	
Где родился, там и пригодился	36
Ольга Зубова	
С праздником, друзья!	38
Елена Аврамова	
С заботой о жителях края	40
Василий Венгерov	
Там, где кончается асфальт	42

Рисунок на обложке: Полина Ларина.

ТК

Издается
при содействии
министерства
транспорта
Красноярского
края

Учредитель
и издатель
ООО «Автодорожно-
транспортная газета»

Главный редактор
Э.З. АЛБОРОВ

Ответственный
секретарь
Елена АВРАМОВА

Директор по развитию
Сергей ЛЫТКИН

Адрес редакции
и издателя:
660049,
г. Красноярск,
пр. Мира, 30,
корп. 1, офис 510,
а/я 25533.
Тел./факс
(391) 227-27-27,
227-94-27,
e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан
в ООО «Издательская
группа «Всем, всем, всем!»»,
660062, ул. Высотная, 2
Объем 44А4.
Тираж – 2300 экз.
Время подписания в печать
5.11.2014 в 16.00.
Цена свободная

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



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

16+



R Рекламный
материал

Использование
материалов
журнала
без письменного
разрешения
редакционного
совета
запрещено.





Глаза боятся – руки делают

8 октября Владимир Путин провел в Новосибирске заседание президиума Госсовета по вопросу совершенствования сети автомобильных дорог страны.

Как сразу отметил Путин, тема эта «вечная, всегда актуальная, везде, а для России тем более», и «все мы знаем, насколько это острый и насущный вопрос, скажу больше – жизненно важный». Действительно, достаточно упомянуть данные из прошлогоднего отчета Всемирного экономического форума о глобальной конкурентоспособности, согласно которым по качеству дорог Россия заняла 136-е место из 144.

А руководитель рабочей группы Госсовета по этой проблеме, президент Татарстана Рустам Минниханов на заседании сообщил, что 53% федеральных дорог в России и 63% региональных не отвечают нормативным требованиям. По его данным, ежегодно парк автомобилей увеличивается на 6% (около 3 млн. единиц), а объем вводимых автомобильных дорог остается на одном уровне и составляет в среднем 2200 километров.

Глава государства подробно остановился на направлениях,

которые требуют особого внимания. Во-первых, это соотношение цены и качества объектов дорожного строительства. Острота этой проблемы сегодня не меньше, чем прежде.

– Государство направляет на строительство и реконструкцию дорог значительные финансовые ресурсы, но отдача от этих вложений порой малоэффективна. Даже недавно построенные автодороги нередко не соответствуют требуемым характеристикам, быстро изнашиваются, не выдерживают современных транспортных нагрузок, – констатировал Путин.

Одна из причин такого положения дел – недостаточная достоверность, точность сметной документации дорожных работ, устарелость многих методик в этой области.

– В итоге сохраняются так называемые черные дыры, где исчезают выделенные средства, – отметил президент.

Более того, внедрение инновационных решений упирается

в бюрократические стены, что абсолютно не стимулирует проектировщиков и подрядчиков на использование новых, экономически целесообразных, долговечных материалов и длительных технологий.

– По ряду правил в этой области дорожники все еще ориентируются на нормы тридцатилетней давности. Но ведь тогда и транспортные нагрузки были совершенно другими, не говоря уже о материалах и технологиях, которые применяются сегодня во всем мире, а у нас пока нет или очень мало распространены к применению, – с горечью признал Путин.

Другую серьезную проблему Владимир Путин видит в необоснованном росте цен на так называемые инертные дорожно-строительные материалы: гравий, песок, щебень и т.д. По его словам, еще на стадии составления планов строительства или реконструкции дорожного объекта ближайшие земли, пригодные для разработки карьеров, скупаются, и в период строительства предприниматели диктуют монопольно высокие цены. Поэтому надо в каждом конкретном случае проверять, с кем аффилированы эти предприниматели. Президент увидел в этом коррупционную составляющую. Он также выделил еще одну острую проблему – сохранность автодорог. Большой урон им наносят большегрузные автомобили. По мнению Путина, необходимо упорядочить движение тяжелых грузовиков по дорогам общего пользования: «Это вопрос непростой, но его необходимо решать».

– Многого можно сделать, даже исходя из тех финансовых возможностей, которые у нас есть, – завершая заседание, сказал Президент. – Надо только эффективнее их, эти средства, расходовать. Это связано и с методологией, это связано с применением новых материалов, это связано с нормативно-правовой базой, это связано с администрированием. Все это большой-большой перечень вопросов, жизненно важных практически для каждого гражданина Российской Федерации и для страны в целом, для ее экономики. У нас знаете, как в народе говорят: «Глаза боятся, а руки делают». Это тот самый случай.

*Александр ИВАХНИК
(по материалам сайта Politcom.ru)*

«БРИЗ»: инновационные разработки

В период с 7 по 8 октября в Новосибирске состоялась выставка современных технологических решений в области дорожного хозяйства в рамках Президиума Госсовета, посвященного вопросам совершенствования сети автомобильных дорог в целях комплексного освоения и развития территории Российской Федерации.

Группа компаний «БРИЗ» представила на выставке свои достижения в организации безопасного дорожного движения и благоустройства дорог.

Открытие выставки состоялось 7 октября, на ней присутствовали помощник президента РФ Игорь Левитин, министр транспорта России Максим Соколов и руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт. Всего было представлено более 40 стендов, демонстрирующих современные разработки в дорожном хозяйстве.

Основной тезис данного мероприятия – поиск и пути внедрения современных и инновационных технологий в реальный дорожный сектор для совершенствования и модернизации отрасли в целом.

– Для компаний группы «БРИЗ» почетно представлять Красноярский край на таком ярком отраслевом мероприятии. Это дополнительная возможность заявить о наших достижениях и наработках в области организации дорожной безопасности. Мы очень гордимся этим, потому что в нашей команде работают профессионалы. Также мы получили признание за высокое качество в производстве дорожных знаков и в выполнении работ по нанесению дорожной разметки среди наших заказчиков в Сибирском федеральном округе, на Дальнем Востоке, на Урале и в центральных регионах нашей страны. Мы работаем с организациями из 15 регионов России, – рассказал Андрей Кукарцев, председатель совета директоров группы компаний «БРИЗ», генеральный директор ООО «БРИЗ-Центр».

На стенде, имитирующем участок дороги с пешеходным переходом, была представлена

Группа компаний «БРИЗ» представила свою деятельность на выставке в рамках Госсовета по совершенствованию автомобильных дорог.



Помощник Президента РФ Игорь Левитин, министр транспорта России Максим Соколов и руководитель ФДА Роман Старовойт открывают выставку

продукция собственного производства. Компании группы тем самым продемонстрировали комплексный подход к обустройству дорог. Внимание посетителей выставки были представлены современные дорожные знаки: автономная система «пешеходный переход» со светодиодными знаками, импульсной индикацией на выносной консоли по типу светофора и светодиодной подсветкой пешеходной зоны, автономные светодиодные знаки приоритета, работающие в импульсном режиме, позволяющие максимально информировать участников дорожного движения об аварийно опасном участке, и автономный светодиодный знак обратной связи с водителем.

– Предприятие уже имеет собственные запатентованные инновационные разработки, которые отличают нашу продукцию более прочностными характеристиками, но мы не останавливаемся на достигнутом. Производим дорожные знаки с применением технологии цифровой полноцветной печати. Данная технология позволяет не только повысить качество производимой продукции, но и выводить на печать дорожно-знаковую информацию по индивидуальному дизайну, – рассказал Евгений Жвакин, директор ООО «КРАС-ДОРЗНАК», входящего в Группу компаний «БРИЗ».

*По информации
Группы компаний «БРИЗ»*



Андрей Кукарцев демонстрирует руководителям дорожной отрасли РФ продукцию и услуги ГК «БРИЗ»



Уважаемые работники дорожного хозяйства!

Поздравляем вас с профессиональным праздником!

Значимость вашего труда для краевой экономики трудно переоценить. Развитая дорожная сеть – неперемнная составляющая успешного экономического роста такого огромного региона, как Красноярский край.

Дороги Красноярья, объединяющие трассы разного уровня и разного масштаба – от муниципального до федерального, – это более 40 тысяч километров. Их содержание, ремонт, строительство новых трасс и мостов, безопасность движения транспорта – работа многотысячного коллектива специалистов, от которых, по большому счету, зависит качество нашей жизни.

Хорошие дороги – это скорость, оперативность решения простых и сложных проблем, благоприятный инвестиционный климат, комфортность среды, визитная карточка любой территории. По состоянию дорог мы часто оцениваем уровень жизни в целом.

И в этом году ремонтно-строительные дорожные работы шли практически во всех районах края. В общей сложности удалось привести в порядок более 300 км региональных трасс. Ближиться к завершению строительства четвертого моста через Енисей. Продолжается реконструкция очень важной для нас автодороги Красноярск – Железногорск. На федеральной трассе М-53 «Байкал» значимым достижением станет новый участок в обход Нижней Поймы, преимущества которого в этом году в полной мере оценят не только участники интенсивного транзитного движения, но и сельчане.

Масштабность краевых дорожных планов очевидна в ближайшей и долгосрочной перспективе. Динамично развивающемуся краю и столице Красноярья, которая активно готовится к проведению Универсиады 2019 года, нужны самые качественные магистрали, современные транспортные развязки, «зеленый свет» по всем направлениям дорожного строительства. Безусловно, эти задачи требуют весомых финансовых вложений и столь же весомой отдачи.

Уверены, высокий профессионализм, ответственность, готовность работать на опережение, открытость новым идеям и инновациям, трудовой настрой работников огромного дорожного хозяйства края будут способствовать развитию важнейшей отрасли региональной экономики и всего Красноярья.

Желаем вам удачи, доброго здоровья, благополучия, успешной работы и новых трудовых достижений.

*Виктор ТОЛОКОНСКИЙ,
губернатор Красноярского края
Александр УСС,
председатель Законодательного Собрания*



Уважаемые работники дорожного хозяйства, дорогие ветераны отрасли!

Поздравляю вас с профессиональным праздником!

Дорожная инфраструктура для нашего края имеет особенное значение. От формирования

сети автомобильных дорог, их качества зависит как экономическое развитие территории, так и решение социальных задач. Именно состояние дорог – одно из важнейших условий благополучия населения.

Круглый год, в любую погоду вы добросовестно делаете свое непростое дело: прокладываете новые магистрали, возводите мосты и путепроводы, прилагаете силы и умение для сохранения дорог нашего большого края. Спасибо, уважаемые коллеги, за ваш труд! Ваш профессионализм, желание внедрять новые технологии, стремление созидать помогут нам в осуществлении намеченных планов.

Особые слова признательности – ветеранам отрасли, отдавшим любимому делу многие годы, воспитавшим не одно достойное поколение преемников.

Искренне желаю вам и вашим близким крепкого здоровья, жизненного благополучия, успешной и стабильной работы на благо нашего края.

С праздником!

*Сергей ЕРЁМИН,
министр транспорта Красноярского края*

Дорогие коллеги! Работники дорожной отрасли и автомобильного хозяйства!

От всей души поздравляю вас с нашими общими профессиональными праздниками!

Желаю вам творческих успехов, новаторских идей, достижения поставленных целей. Пусть сбудутся все мечты, осуществляются все планы. Пусть ваш нелегкий труд приносит вам радость.

От имени территориального крайкома профсоюза желаю вам оптимизма, реализации новых проектов, добра и удачи, безаварийной работы, востребованности, новых больших объемов.

Пусть в вашей жизни всегда будет радость, а несчастья обходят ее стороной. Здоровья, успехов, большого личного счастья – вам и вашим родным.

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



Сохраняя традиции

Губернатор Красноярского края Виктор Толоконский, министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин поздравили сотрудников Красноярского института железнодорожного транспорта со 120-летием железнодорожного образования в Сибири.



Отсчет времени ведется со дня основания в Красноярске железнодорожного училища, открытого в 1894 году. Именно тогда город на Енисее стал исходным пунктом строительства Средне-Сибирской железной дороги, которая остро нуждалась в квалифицированных кадрах, знакомых с условиями Сибири.

– Вся жизнь сибирского региона связана с развитием Транссиба, поэтому у железных дорог Сибири особая замечательная история, – отметил Виктор Толоконский на торжественном собрании, посвященном 120-летию железнодорожного образования в Сибири. – Образование должно быть качественным и соответствовать темпам роста и технологическому уровню современного производства. В Красноярске много хороших вузов, но ребята выбирают железнодорожный институт. Специалисты этого учебного заведения всегда востребованы, трудоустроены и неплохо зарабатывают. Поздравления высоких гостей с юбилейной датой прошло в дни работы научно-практической конференции, на которой собралось более 200 представителей отраслевой научной элиты и железнодорожников из Европейской части России, Сибири, Дальнего Востока и Монголии. Наряду с исторической ролью Транссибирской магистрали участники форума обсуждали

модернизацию профессионального образования.

Весьма важным условием для решения задачи модернизации явилось то, что в системе железнодорожного образования удалось избежать таких необратимых разрушений и провалов, которые испытали многие другие отрасли. Сохранение высшей школой своего базового интеллектуального потенциала явилось исходной предпосылкой не только для сохранения себя как интеллектуальной единицы отрасли, но и для повышения своей роли в региональном развитии через осознание принципиально новой миссии высшего образования.

Железные дороги России, несмотря на все перипетии рефор-

мирования последних десятилетий, сумели сохранить и продолжить накопленные традиции профессионального образования, которые выступают важнейшим ресурсом развития и дальнейшего укрепления интеллектуального и социально-экономического потенциала отрасли.

Заместитель начальника Красноярской железной дороги по кадрам и социальным вопросам Олег Злотников особо отметил ключевую роль отраслевых образовательных учреждений Сибири в обеспечении высококвалифицированными кадрами магистралей восточного полигона.

– Железнодорожные вузы и техникумы являются старейшими учреждениями технического образования в Сибири, – подчеркнул Олег Злотников. – Ежегодно на предприятия Красноярской железной дороги приходит свыше 300 молодых специалистов, которые получили образование в КриЖТе и в других отраслевых вузах Сибири по нашим целевым направлениям. Мы ждем талантливую, инициативную, думающую молодежь.

В рамках празднования юбилейной даты почетные гости, в том числе министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин, и руководство вуза приняли участие в церемонии посадки деревьев на алее, посвященной ветеранам и участникам Великой Отечественной войны.

Ирина НИКОЛАЕВА





Фото «Проекты Красноярья»

Улицы, мосты, Универсиада...

Осень. Очередной ремонтно-строительный сезон в дорожной отрасли позади. Самое время подвести его итоги, понять, что и как было сделано красноярскими дорожниками за самые напряженные месяцы года, и наметить планы на будущее. В итоговой пресс-конференции приняли участие министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин, руководитель КГКУ «КрУДор» Вячеслав Цышук и исполняющий обязанности начальника ФКУ «Байкалуправтодор» Сергей Аникин.

– Для развития экономики нашей страны дорожная тематика всегда имела первостепенное значение, – подчеркнул в своем выступлении Сергей Ерёмин. – В зоне нашей ответственности – Красноярском крае – мы стараемся делать все от нас зависящее, чтобы снять наиболее острые моменты.

Так, в прошедшем ремонтно-строительном сезоне красноярскими дорожниками было отремонтировано свыше 350 километров краевых и муниципальных и около 200 километров федеральных дорог. Особенностью прошедшего сезона можно считать приоритет ремонтно-восстановительных работ перед капремонтом и реконструкцией.

Дорог в крае, как федеральных, так и региональных, муниципальных и зимников, более 40 тысяч километров. Если вытянуть их в линию, получится длина экватора Земли. Наш регион – лидер в России по разнообразию и протяженности дорожной сети. Понятно,

что нереально за короткий срок привести в идеальное состояние свыше 40 тысяч километров дорог, но постараться обновить покрытие на максимально возможной протяженности – вполне. Поэтому капремонт был минимизирован, а акцент сделан на работах, повышающих качество покрытия.

Наиболее важных для дорожников объектов в этом году было несколько. Во-первых, крупнейшая стройка нашего региона – четвертый мост через Енисей в Красноярске. По сути, мостовики уже вышли на финишную прямую. Работы ведутся по графику, и через год, в соответствии с планом, по нему должны будут пройти первые автомобили.

Огромное значение для столицы края имеет завершение строительства путепровода на улице Авиаторов, что позволит перераспределить потоки транспорта, идущие с правого берега по Октябрьскому мосту, и разгрузить улицу 9 Мая. Объект практиче-

ски готов и скоро будет введен в эксплуатацию. И четвертый мост, и путепровод на Авиаторов являются важнейшими частями нового транспортного кольца Красноярска. В следующем году продолжится строительство еще одной составляющей этого кольца – двухуровневой транспортной развязки ул. Калинина – ул. Брянская – ул. 2-я Брянская.

Главные дороги страны – федеральные трассы. В нашем крае таких две – М-53 «Байкал» и М-54 «Енисей».

– На наших трассах основные работы также завершены, – говорит и.о. начальника ФКУ «Байкалуправтодор» Сергей Аникин. – Самый важный объект уходящего года – 11-километровый обход населенного пункта Нижняя Пойма в районе границы Красноярского края с Иркутской областью. На будущий год планируем приступить к строительству обхода Канска. Проект дороги готов, заключен контракт, и в следующем сезоне строители выйдут на объект. На стадии проектирования находится обход еще одного крупного населенного пункта – Ачинска.

Конечно, объездные дороги – идеальный вариант для любого населенного пункта. Но пока они есть не везде, дорожники приводят в порядок дорожную инфраструктуру. Если говорить об Ачинске, то это, в первую очередь, путепровод, который связан с автодорогой федерального значения и является одним из направлений для выхода на М-53 «Байкал». Ежедневно по нему, минуя центр города, проходит до

шести тысяч автомобилей, из них 90% – большегрузы. Муниципалитетом определена подрядная организация, которая в прошедшем сезоне выполнила необходимый комплекс работ, чтобы обеспечить безопасное движение по мосту.

Еще одна крайне важная для края трасса – дорога Красноярск – Железногорск, движение по которой вполне сопоставимо с движением по федеральным трассам. Два города-спутника, маятниковая миграция, когда утром тысячи людей едут на работу в Красноярск, а вечером возвращаются домой. В объеме 2015 года включен участок от точки, где были закончены работы в 2013 году, а именно с 13-го км, и до развязки на Сосновоборск. В последующие годы дорожникам надо будет привести в порядок подъезды к Сосновоборску и Железногорску, и останется заключительный этап – реконструкция до выезда из поселка Березовка.

– По объективным причинам у нас не было возможности вести реконструкцию трассы в этом году, поэтому сроки ее сдачи в эксплуатацию автоматически сдвигаются на год, – объясняет Сергей Ерёмин. – Перерыв в работе связан с выпадающими доходами дорожного фонда из-за недополучения акцизов на топливо, и чтобы не разбалансировать всю систему автодорог в крае, нами было принято решение на железнодорожников направлении сделать паузу. Сейчас правительством приняты меры по устранению дисбаланса, и в следующем году будет выделено финансирование.

Если продолжать говорить о планах на сезон-2015, то нельзя не упомянуть о планируемом окончании работ на дороге Мотыгинно – Широкий Лог. Мотыгинский район – территория уникальная. Богатейшие недра, разведка и промышленная разработка которых крайне затруднена из-за проблемной транспортной доступности. В будущем году планируется завершить работы по устройству асфальтобетонного покрытия на важнейшем более чем 30-километровом участке, что не только обеспечит транспортную доступность жителям района, но и даст дополнительный импульс для развития Новоангарского горно-обогатительного комбината.

Освоение богатств Ангаро-Енисейского кластера, составной ча-

стью которого является Мотыгинский район, – насущная необходимость не только для края, но и для всей страны. Ускорить его может появление еще одного моста через Енисей – в районе поселка Высокогорского, который свяжет правобережье с другими регионами края. Проект нового моста с технической точки зрения готов, и как только будут определены механизмы финансирования, мостостроители смогут приступить к возведению этого важнейшего объекта.

Еще одно важное направление работы – подготовка к проведению Универсиады 2019 года. Кроме четвертого моста через Енисей (он – только один из важнейших объектов), в Красноярске будут построены дороги в районе Николаевки через улицу Волочаевскую до Копылова, с дальнейшим выходом на Высотную, и дорога-дублер от четвертого моста с выходом в Академгородок. Необходимо будет сделать двухуровневую развязку в планируемом микрорайоне «Тихие зори», где к большому спортивному празднику будет открыт правобережный ледовый дворец.

Впрочем, и Высокогорский мост, и транспортные объекты Универсиады – это все-таки задачи на перспективу, хотя и не столь отдаленную. Сегодняшний день ставит перед дорожниками не менее амбициозные вопросы.

– В следующем году по поручению губернатора края мы принципиально изменим подход к определенным видам дорожных работ, – говорит Сергей Васильевич. – В первую очередь это касается муниципальной дорожной сети, которая в массе своей находится в крайне неудовлетворительном состоянии. Даже в Красноярске с

улично-дорожной сетью немало проблем, а что говорить про сельские районы, где ситуация бывает близка к катастрофической? Поэтому по распоряжению губернатора в 2015 году будет дополнительно выделен миллиард рублей – деньги целевым образом пойдут на ремонт улично-дорожной сети в муниципальных районах и городских округах края. До этого подобной практики у нас не было – применялся грантовый подход. Муниципальные образования обращались со своими предложениями, а специальная комиссия на конкурсной основе отбирала наиболее важные объекты, на ремонт которых и выделялись средства. В подобной ситуации получить финансирование могла лишь часть муниципальных образований. Теперь же решено никого не оставлять без внимания. В качестве примера могу привести Канск, имеющий одну из самых проблемных в крае улично-дорожных сетей. Уже в этом году на ремонтные работы в городе по распоряжению губернатора было дополнительно выделено 20 млн. рублей, а в 2015 году запланировано выделить еще 70 млн. рублей.

Также дорожниками в этом году был выполнен большой объем работ по ремонту улично-дорожной сети в Назарово, где было освоено порядка 20 млн. рублей из краевого и местного бюджетов. Улично-дорожная сеть – это дороги, которые находятся внутри городов, сел и деревень и которыми ежедневно пользуется каждый житель нашего края. Сделать их комфортными – одна из главных наших задач.

Нина СТЕПАНОВА

В Нижнеингашском районе ликвидировали последний грунтовый участок федеральной дороги

В Нижнеингашском районе открылось движение транспорта на участке федеральной автомагистрали М-53 «Байкал» – на обходе поселка Нижняя Пойма. В торжественном открытии дороги принял участие министр транспорта Сергей Ерёмин.

Этот обход был последним грунтовым участком федеральной трассы в Красноярском крае. За полтора года на границе с Иркутской областью было построено 11 км современной дороги с шестью мостами различной сложности и протяженности, выполнено переустройство двух нефтепроводов. Кроме того, смонтирован один из основных объектов – путепровод через Транссибирскую магистраль. Его монтаж осуществлялся в ночное время суток с учетом корректировки графика движения поездов от Калининграда до Владивостока.

Горизонты добрых дел

Основным видом деятельности Рыбинского филиала ГП «КрайДЭО» является содержание и ремонт автомобильных дорог общего пользования. Помимо того, дорожное предприятие занимается выпуском и реализацией асфальтобитумной смеси, битумной эмульсии и мытого щебня, оказывает услуги автотранспортом и механизмами.

– Мы обслуживаем 321,38 километра территориальных дорог и 20,7 километра межпоселенческих, – рассказывает директор филиала Василий Зарецкий. – Имеем 41 единицу дорожной техники, за что благодарны нашему головному предприятию. Пополнение приходит каждый год, очень довольны. Недавно получили КДМ на базе большегрузных автомобилей КамАЗ с навесным оборудованием. В начале года – асфальтоукладчик китайского производства XCMG RP602L и новый каток XCMG XD81E. Конечно, это положительно сказывается на качестве ремонтных работ и общем настроении рабочего коллектива.

Филиал имеет производственные участки – небольшой асфальтобетонный завод с установкой ДС-117 2К и карьер «Глубоковский» в селе Глубоково. В этом году на заводе выпустили около 20 500 тонн асфальта.

Следует отметить, что к качеству работ предъявляются жесткие требования. Поэтому на предприятии тоже стремятся не отставать от требований времени. Четвертый год используют минеральный порошок и битумную добавку. В этом году установили дозатор. Ямочный ремонт делают с использованием БЦМ. Инертный материал берут только из карьера «Кордон», где очень хороший щебень.

Есть своя лаборатория контроля качества ремонта.

К зиме на предприятии уже подготовились. Для подсыпки запасли противогололедный материал 800 куб. м и соли 20 тонн. Дорожная техника уже практически готова. На автомобили установ-

лено необходимое навесное оборудование. Отремонтирована котельная. В общем, по признанию директора, проблем нет.

Откровенно признаться, этот человек вызывал симпатию. В процессе общения Василий Васильевич вел себя спокойно, уверенно, со знанием дела отвечал на интересующие вопросы. По всему чувствовалось: здесь царит порядок.

Василий Васильевич оживился, когда мы попросили его рассказать о коллективе. Как выяснилось, 80 человек трудятся в Рыбинском филиале.

С уважением директор отзывается о бригаде по укладке асфальтобетонной смеси, которой руководит дорожный мастер Сергей Лепин.

– Сергей Иванович очень опыт-



Директор Рыбинского филиала ГП «КрайДЭО» Василий Зарецкий

ный специалист. Он уже 22 года трудится в дорожной отрасли. И в бригаду собрал ответственных людей. У него работают машинист укладчика асфальтобетона Андрей Илюшин, машинисты катка самоходного с гладкими вальцами Анатолий Цибизов и Алексей Шафрыгин, дорожные рабочие Артем Бурячек, Сергей Нестеров и Сергей Вирозуб, водители автомобилей Дмитрий Яковлев и Павел Кругряк. Надежные люди. Не подводят.

Есть в коллективе представители дорожных династий. Например, заместителем директора по содержанию дорог трудится Рауф Вафиевич Авхадеев, стаж работы 25 лет. Он Почетный дорожник России. Год назад после окончания института пришел в коллектив его сын Олег. Работает дорож-



Бригада по укладке асфальтобетонной смеси

ным мастером.

Хорошо работают отец и сын Мешковы. У Владимира Юрьевича Мешкова стаж в отрасли 11 лет. Он водитель погрузчика. Сын Денис водитель автомобиля, стаж четыре года.

Вот уже 18 лет трудится электрогазосварщиком Виктор Вильгельмович Штоль, а его сын Сергей работает главным механиком, в дорожной отрасли 15 лет.

– Сергей Викторович Штоль – знающий механик, человек хороший, и помощь от его работы нам большая, – директор не скрывает симпатий. – Я в свое время работал здесь механиком, поэтому знаю цену этим словам.

Мы оживились. Действительно, а как Василий Зарецкий стал дорожником?

– Не просто и не сразу, – рассмеялся директор. – Я родом из деревни Верхняя Уря Ирбейского района. В семье росло пятеро детей. Четыре сестры. Я поздний ребенок. В 1983 году окончил Красноярский сельскохозяйственный институт, механический факультет. После окончания вернулся в родную деревню и три года механиком проработал в совхозе. А в Заозерный переехал в 1986 году. Я играл в волейбол. Меня заметили и предложили сменить местожительство. В то время сельский спорт и в крае, и в стране был в почете. Спортсмены из Заозерного были активными участниками краевых сельских спортивных игр. Мне сразу дали квартиру. Наша волейбольная команда неоднократно была серебряным призером сельских игр «Нива Красноярья». Тогда емельяновская «Заря» была непобедимой. А работал в Заозерном в ремонтно-техническом предприятии. В РТП занимались ремонтом двигателей техники, работающей в сельском хозяйстве. Такой завод был! Мы ремонтировали по две тысячи двигателей в год. А потом – перестройка, смутное время – завод развалился. Что делать? В 1993 году пришел к дорожникам. Устроился механиком, затем перевелся главным механиком. Проблем не было. Так и работал до 2003 года. Потом стал директором.

Надо сказать, что об увлечении спортом в годы молодости директор не забыл. Более того, он сумел передать страсть коллегам. Коллектив Рыбинского филиала



ГП «КрайДЭО» участвует в отраслевых спортивных мероприятиях и редко остается без наград и дипломов. Только один пример: в прошлом году в Балахте проводилось первенство министерства транспорта Красноярского края по волейболу среди мужчин. Кубок за первое место завоевала сборная команда Рыбинского и Березовского филиалов ГП «КрайДЭО».

– У нас хорошие лыжники, – с гордостью говорит Василий Васильевич. – Например, Дмитрий Яковлев работает водителем, воспитанник спортшколы по лыжным гонкам. На спартакиаде работников дорожно-транспортного

комплекса Красноярского края он постоянно занимает первое место. Вообще в Заозерном есть спортзал, хорошая лыжная база. Можно спортом заниматься.

О том, что судьбе было угодно связать его жизнь с дорожным делом, Зарецкий не жалеет. Глядя на отца, определился с выбором специальности и сын, тоже решил стать дорожником и после окончания вуза работает в Березовском филиале ГП «КрайДЭО». Профессиональный праздник – День дорожника глава новоиспеченной трудовой династии встречал с волнением – все-таки 20 лет отдал он дороге, солидный срок.

Анатолий КАСАТКИН

СПРАВКА

Филиал выполнил объем работ, реализовал услуги на сумму 113 935 тысяч рублей.

Ремонт асфальтобетонного покрытия автодороги Заозерный – Агинское – 7,2 км, а также установил на ней два автопавильона на сумму 54 428 тысяч рублей.

Содержание улично-дорожной сети городских и поселковых дорог на сумму 3 255 тысяч рублей.

Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения по Канску на сумму 13 890 тысяч рублей.

Реализация внешним заказчиком продукции собственного производства (асфальтобетонная смесь, битумная эмульсия, мытый щебень) и услуги механизмов на сумму 343 тысячи рублей.

Содержание территориальных дорог и межпоселенческих автодорог на сумму 42 019 тысяч рублей, в том числе выполнены целевые работы по восстановлению асфальтобетонного покрытия на автодороге Заозерный – Агинское и Заозерный – Новая Солянка, а также установлены две площадки весового контроля на автодороге обход Заозерного и автодороге обход Бородино на сумму 11 612 тысяч рублей.

Мужская работа

В горно-перерабатывающем карьере «Кордон» круглосуточно – и днем и ночью – летом и зимой трудятся машинисты экскаваторов, погрузчиков, бульдозеров, дробильщики. Продукция востребована.



Мы стоим на краю карьера. На вершине. На самой верхней точке. Отсюда открывается широкая панорама трудной мужской работы. Впечатляет.

– Перспективы? Запасы месторождения богатые. Хватит еще лет на 50!

Наш гид начальник участка карьера «Кордон» ГП «КрайДЭО» Иван Вахрамеев не скрывает гордости. Он молод. Ему 25 лет. Среднего роста, крепкий парень. Рассказывает подробно, четко формулирует свои мысли. Чувствуется, дело знает:

– Этот карьер раньше относился к дорожным филиалам, а год назад в процессе реорганизации был создан Красноярский специализированный филиал ГП «КрайДЭО», объединивший горно-перерабатывающие карьеры: в Дзержинском районе, Канске – Ловатинское месторождение и наш.

Директор Самет Курбанович Юсупов – человек беспокойного характера, ответственный и знающий специалист. Помогает, интересуется, поддерживает. Это важно.

– Сегодня у нас в штате 53 человека. Производство серьезное, связанное с бурением, взрывными работами, поэтому людей на работу отбираем тщательно. Трудимся в три смены. В каждой – свой мастер. Их готовили сами из дробильщиков, поэтому мастера Александр Аметов, Андрей Бакушин и Андрей Кукавка производственный процесс изучили детально. А коллектив молодой.

– А кто руководит буровыми, взрывными работами?

– Горный мастер. Здесь своя специфика.

Наблюдаем самоходные дробилки, которые работают в карьере, есть и стационарные.

– Вы видите комплекс первичного и вторичного дробления, – объясняет начальник участка. – На вторичном дроблении мы уже получаем кубовидный щебень, который входит в первую группу. Материал очень качественный, поэтому востребован. Но в первую очередь мы обслуживаем потребности наших дорожных филиалов ГП «КрайДЭО» – Березовского, Рыбинского, Манского, Партизанского. Потребителям отгружаем и

бутовый камень.

Раньше здесь работа велась в одну смену. Но мы получили новую технику, и производительность существенно увеличилась – в разы.

Практически весь парк механизмов обновлен. Получили экскаватор с большим ковшом 2 и 3 куба, два погрузчика, китайский тяжелый 42-тонный бульдозер «Шантуй». Сейчас занимаемся модернизацией оборудования. На



Иван и Алексей Вахрамеевы

вторичном дроблении устанавливаем новую центробежную дробилку. Старую – восстанавливаем. Заменяем изношенные детали, и она снова будет в работе. Строим еще один комплекс. Поставим второй бункер, а рядом – вторую дробилку.

Иван увлечен. Мы уже с нескрываемым интересом слушаем его рассказ. Спускаемся вниз. Вахрамеев ведет нас в карьер. Останавливается около конвейера.

– Отец старается, – говорит с гордостью. – Конвейерное оборудование уже не покупаем, сами изготавливаем. У нас есть токарный станок, токарь. Конвейерные ролики сами делаем. Представляете, какая экономия! А конструкцию роликовой опоры подсмотрели у импортной самоходной дробилки. Увидели, разобрались – хорошая идея. Решили перенять.

– Отец тоже здесь работает?

– Да. Мы вместе с ним приехали. По должности он помощник механика. Но он у нас «главным конструктором» считается. Это его инициатива: самим изготавливать конвейерное оборудование. Впрочем, я с ним сейчас познакомлю.

Позвонил. И через некоторое время к нам подошел Алексей Вахрамеев. Познакомились.

Свой жизненный путь он начинал на предприятиях Министерства нефтяной и газовой промышленности в Омске. 17 лет там отработал. Строил газопроводы, нефтепроводы, водоводы. Вечно в дороге.

– А последние 20 лет занимаюсь монтажом дробильных фабрик, – рассказывает Алексей Иванович. – Начинал с оператора, потом механиком стал. Прошел все ступени профессионального роста. Считаю, что только тогда ты можешь знать все оборудование. А конвейер зачем покупать новый – дорого, сами можем сделать. Лучше, чем сам сделаешь для себя, никто не сделает. Наши конвейеры не уступают, а может быть, даже лучше по качеству, чем заводские. Надежные.

Признаюсь откровенно, удивительный человек Алексей Иванович. И рассуждал он здраво, правильно.

– Мы все заинтересованы в дорогах, – убежденно говорит он. – Мы выпускаем высококачествен-

ный материал. Щебень должен быть кубовидным, у нас отличное качество. Значит, и дороги будут отличными. Разве я не прав?

Иван со мной с детства рядом. Когда он еще учился в школе, летом я его брал с собой. Он даже работал на дробильной фабрике. А теперь он инженер. Это хорошо. Хочу доброе слово сказать еще об одном ветеране. Есть у нас рабочий – машинист погрузчика Петр Андреевич Мецлер. Он всю жизнь проработал в дорожном предприятии. В прошлом году вышел на пенсию, но продолжает работать. Вот он – настоящий дорожник.

Мы покидали производственную площадку, а Иван продолжал рассказ:

– Установили новые весы. Для работы с частными клиентами планируем поставить терминал. Чтобы человек мог приехать и рассчитаться по банковской карте. Удобно. У нас есть жилой городок, в вагончиках сделали ремонт. Расширяемся и переносим его подальше от пыли.

– Иван, а тебе здесь не скучно?

– На производстве скучно не бывает. Некогда.

И он рассмеялся.

Анатолий СИБИРСКИЙ





Тасеевские будни

ГП «КрайДЭО» – крупнейшая дорожная подрядная организация края. Один из ее 16 филиалов – Тасеевский возглавляет Антон Слезак. Главная задача филиала – содержание и ремонт автомобильных дорог.

В этом году помимо содержания тасеевские дорожники занимались ремонтом двух автомобильных трасс. Первый объект – автодорога Тасеево – Верхний Канарай, 7–11 км. Ремонт на данном участке рассчитан на два года. Впервые здесь ремонт асфальтобетонного покрытия проводился под высотные отметки.

Также была применена технология укладки геосинтетического материала «Геоспан», ранее не применявшегося в районе. Использование этого материала позволило увеличить несущую способность дорожного полотна.

Второй объект – автодорога Канск – Тасеево – Устье в сторону с. Троицкого. Работы на этом направлении ведутся второй год. В прошлом году было отремонтировано 2,6 км, в этом году еще 3,4 км выполнено в щебеночном исполнении. В перспективе продолжение ремонта на этом направлении. Все работы выполнены в срок, а на автодороге Тасеево – Верхний Канарай сделаны наработки на будущий год.

Очень сложным является направление Тасеево – Предивинск. Там непростой природный ланд-

шафт, в связи с этим и дороги сложные, особенно зимой. Но уже сейчас техника подготовлена к зимнему сезону, проведены плановые ремонты, заготовлено необходимое количество инертных материалов и соли для работы в зимних условиях.

Филиал обслуживает 425 километров дорог общего пользования, в том числе 50 км автозимника. Работа эта рутинная и, на первый взгляд, не видна населению, но за ней стоит каждодневный нелегкий труд дорожных рабочих, водителей КДМ, машинистов автогрейдеров и всего предприятия.

В коллективе Тасеевского филиала ГП «КрайДЭО» трудится 62 сотрудника, есть почетные дорожники, ветераны труда, значительную часть своей жизни посвятившие дорожному делу. Например, заместитель директора Николай Карпачев работает здесь с 1980-х годов, начинал мастером асфальтобетонного завода. С его участием построены все дороги с асфальтобетонным покрытием в Тасеевском районе. Александр Шлейнинг трудится в филиале с 1982 года. Работал на технике, сейчас механик.

Тасеевский филиал активно помогает коллегам из других районов края. В Кежемском районе тасеевцы были заняты на устройстве подходов к ледовой переправе через реку Кову, а в Богучанском отсыпали автодорогу обход с. Богучаны. На этих объектах работали водители самосвалов Виктор Терешков и Александр Назипов. Преимущество ГП «КрайДЭО» именно в возможности выступить единым целым в любом районе края. Восемь из 16 филиалов предприятия были так или иначе задействованы в реализации поручения губернатора Красноярского края Виктора Толоконского – ремонте улично-дорожной сети в Канске. Благодаря такой слаженной работе дорожникам удалось привести улицы Канска в надлежащее состояние.

Для того чтобы максимально эффективно справляться с возложенными на них обязанностями, руководство ГП «КрайДЭО» и Тасеевского филиала самое пристальное внимание уделяет обновлению технического парка предприятия. Так, буквально накануне профессионального праздника тасеевцы получили новый трактор МТЗ-1221, который заменил на Суховском участке старенький ДТ-75. Всего в этом году в филиале появилось пять единиц новой техники, часть из которой была передана, часть – приобретена самостоятельно. Кроме трактора МТЗ, дорожники получили колесный бульдозер с универсальным отвалом на базе К-702, асфальтоукладчик и два самосвала КамАЗ.

А работать на новой технике в Тасеево есть кому – попадает она в умелые и надежные руки. О мастерстве сотрудников филиала говорит хотя бы такой факт: на проходившем в этом году на базе Емельяновского дорожно-строительного техникума Всероссийском конкурсе профессионального мастерства в составе объединенной команды ГП «КрайДЭО» был представитель Тасеево – машинист автогрейдера Максим Прудников. Признаны на общероссийском уровне заслуги директора филиала Антона Слезака – накануне профессионального праздника он был награжден Ассоциацией АСПОР медалью имени А.А. Николаева.

Ирина СВИСТЕЛЬНИКОВА

Дороги будут лучше

Волнующее событие произошло в Березовском филиале ГП «КрайДЭО». Здесь новую дорожную технику вручили лучшим представителям Саянского, Рыбинского, Богучанского, Кежемского, Тасеевского, Березовского и Канских филиалов № 1 и 2.

Как на параде смотрелись на территории филиала 14 новеньких погрузчиков, экскаваторов, автогрейдеров, тракторов, комбинированных дорожных машин. Радость, наверное, испытывал каждый, кому посчастливилось побывать на торжественной церемонии.

Волновались все – и руководители, и гости, и водители КДМ, и машинисты бульдозеров, экскаваторов, автогрейдеров. Не скрывал хорошего настроения министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин.

В приветственном слове он обратил особое внимание на возросшие требования к качеству ремонта и обслуживанию автомобильных дорог.

Следует подчеркнуть, что при поддержке министерства транспорта Красноярского края в ГП «КрайДЭО» с 2012 года действует программа по обновлению парка дорожной техники. За три года в 16 филиалов ГП «КрайДЭО» поступило более 170 единиц спецтехники.

– Тенденция, которая была определена в рамках инвестиционного проекта по обновлению дорожного парка, подтверждается и сегодня стабильным поступлением техники, которую мы передаем нашим дорожникам, – сказал Сергей Васильевич. – Хотел бы подчеркнуть, что губернатором Красноярского края предъявляются очень жесткие требования к повышению качества автомо-

бильных дорог. Уже предприняты серьезные меры для выполнения этой задачи. Но для того чтобы мы могли оправдать доверие и качественно улучшить свою работу, необходима новая современная дорожная техника.

Когда смотрел на счастливые лица водителей и машинистов, которым вручал персональные ключи от специализированной дорожной техники министр транспорта, невольно подумалось: это радостное событие не только для дорожников, но и для водителей, которые будут ездить по хорошим дорогам. С помощью новой техники дорожники будут содержать и ремонтировать дороги в районах края. Теперь она в надежных руках и никогда не подведет. Следует добавить, что в текущем году парк дорожной техники в крае пополнится 43 машинами.

Не менее торжественно прошло вручение благодарственных писем организаторам и участникам прошедшего недавно на учебном полигоне Емельяновского дорожно-строительного техникума первого Всероссийского конкурса профессионального мастерства «Лучший по профессии» среди работников предприятий дорожного хозяйства Российской Федерации, посвященного 80-летию со дня образования Красноярского края и 100-летию со дня рождения первого министра автомобильных дорог РСФСР А. А. Николаева.

Сергей Ерёмин поздравил машиниста бульдозера ГП «Край-

ДЭО» Алексея Андреева, машиниста экскаватора ГП «КрайДЭО» Михаила Канарика, водителя автомобиля Канского филиала № 1 Сергея Клинцева, машиниста автогрейдера Тасеевского филиала ГП «КрайДЭО» Максима Прудникова.

Помимо того, министерство транспорта Красноярского края выразило благодарность работникам ГП «КрайДЭО» – начальнику отдела закупок Сергею Кехаеву, исполняющему обязанности главного механика Вячеславу Петрову, ведущему специалисту производственно-технического отдела Сергею Козлову, ведущему специалисту сметно-договорного отдела Юлии Карской.

Общероссийским отраслевым объединением работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» в честь 100-летия со дня рождения первого министра автомобильных дорог Российской Федерации А. А. Николаева учреждена именная медаль. Эта награда являет собой особую форму признания, подчеркивая статус владельца, его профессиональные заслуги и достижения на благо дорожной отрасли.

За большой вклад в организацию и проведение первого Общероссийского конкурса профессионального мастерства медалями имени А. А. Николаева были награждены главный инженер ГП «КрайДЭО» Сергей Якубович, директор Березовского филиала Сергей Реук, директор Саянского филиала Дмитрий Шиндякин, директор Емельяновского филиала Александр Сиорпас, директор Тасеевского филиала Антон Слезак.

Анатолий УРАЛЬСКИЙ



Возвращение в молодость

Этот день в нашей стране отмечают уважительно. Трогательно. В День пожилого человека в одном из красноярских кафе собрались ветераны-дорожники ГП «КрайДЭО».



Они появились все сразу. Нарядные, оживленные, обрадованные встречей. Тишина в кафе огласилась счастливым смехом, радостными возгласами.

Я познакомился с двумя женщинами.

Елена Георгиевна Прохорова работала секретарем у начальника Красноярскавтодора Петра Алексеевича Старовойтова, а потом в экономическом отделе.

– В дорожной организации у меня стаж работы небольшой – семь лет, – откровенно признается Елена Георгиевна. – По основной профессии я геолог. В геологии проработала 23 года. Когда в стране началась так называемая перестройка, у нас прошли массовые сокращения, я пришла в Красноярскавтодор. И не пожалела. Петр Алексеевич был уникальным человеком и руководителем. Работать с ним было легко, потому что ты всегда четко знал, что он от тебя требует. Кроме того, он обладал даром предвидения. Старовойтов уже в то время говорил о необходимости строительства четвертого моста через Енисей. Это было

почти 20 лет назад. А Валентина Петровна Баранова у нас была главным бухгалтером. Мы дружим. Мы очень благодарны нашей организации за память, уважительное отношение к ветеранам и организацию таких волнующих праздников.

Гостей встречала Елена Соловьева, начальник отдела по работе с персоналом и социальным вопросам.

– Ежегодно в День пожилого человека мы приглашаем наших ветеранов на «семейные» посиделки, – рассказывает она. – Это традиция. Если у кого-то круглая дата, поздравляем, желаем здоровья, оптимизма, счастья. Кстати, и сегодня у нас три юбиляра. Альбина Степановна Бурмакина работала ведущим специалистом в производственно-техническом отделе. Ей в этом году исполнилось 65 лет, Георгию Семеновичу Есину – 85 лет. Он работал мастером, заместителем генерального директора, начальником Красноярского ДРСУ-1, а в последние годы перед уходом на пенсию – председателем объединенного профсоюзного комитета. Но самый глав-

ный наш юбиляр Елена Осиповна Бурдалова. Ей исполнилось 90 лет. Она многие годы работала бухгалтером.

Женщина в общении оказалась очень интересным человеком. Энергичная, с отличной памятью, добродушная.

– Я родилась 10 мая 1924 года в деревне Верхняя-Подъемная Большемуртинского района, – охотно рассказывает о себе Елена Осиповна. – Так что мне уже идет 91 год. Общий стаж работы у меня 55 лет, а в дорожной отрасли 33 года. Во время войны работала в колхозе. Была механизатором – комбайнером, трактористом. Всю войну сибирский народ хлебом кормила.

В дорожной отрасли работала главным бухгалтером. С Петром Алексеевичем Старовойтовым почти 30 лет вместе трудились. Прекрасный руководитель и душевный человек. Но и я старалась не подводить его. Была активной общественницей. На работе меня выбрали своим представителем в народный контроль от Центрального райкома партии, хотя я была беспартийной. 20 лет занималась этой работой. 24 года была членом местного профсоюзного комитета. Так что была передовиком. Например, когда нас посылали от организации в подшефный совхоз копать картошку, то я всегда шла впереди. Вот такой я человек!

– А как сложилась личная жизнь?

– Муж умер давно. У меня мама прожила 88 лет, а папа 84, старшая сестра 87 лет. Сынок был военным, подполковник. Но уже девять лет, как его тоже нет. В общем, я всех пережила. На свою жизнь не обижаюсь. Здоровье нормальное. Сама себя обслуживаю. Память у меня хорошая. Внук живет рядом, в одном подъезде. Младшая сестра вышла замуж и живет в Гомеле. А такие встречи мне радостны. Я очень благодарна нашей организации за уважение.

Счастливыми были лица у юбиляров, когда им торжественно, под дружные аплодисменты вручили огромные букеты.

Анатолий МИХАЙЛОВ

Быть профессионалом

В реализации молодежного проекта «Профессия – дорожник» сегодня участвуют студенты СФУ и Емельяновского дорожно-строительного техникума.

У молодежи проблема профессиональной адаптации в обществе во все времена были актуальной. Вопросы, кем быть, какой профессии отдать предпочтение, волнуют. Сделать правильный выбор парню или девушке, не имеющим жизненного опыта, трудно. Кто подскажет, посоветует: родители, друзья, знакомые?

– Мы можем помочь себе сами, – размышляет Иван Николаев, руководитель комитета транспорта молодежного правительства дублеров Красноярского края. – Желательно, чтобы в процессе утверждения в правильности своего выбора ребята имели возможность общаться с признанными профессионалами, видели перспективу, сознавали свою состоятельность. Организацией такой работы и занимается наш комитет.

Усилить работу с молодыми дорожниками, подключиться к вопросам профориентации, закрепления выпускников в дорожных предприятиях нам подсказал Владимир Зубенко, ранее занимавший должность председателя молодежного правительства. Он обозначил проблему. Посидели, подумали. Организационно я понимал, на что нужно точно направить усилия. Предложил концепцию развития. Площадка была известна – Емельяновский дорожно-строительный техникум. Министр транспорта Сергей Васильевич Ерёмин нашу идею поддержал, и мы встретились с директором Владимиром Петровичем Калачевым, обсудили предложения.

Первый практический шаг вполне отвечал интересам современной молодежи. Сначала активисты комитета решили обновить интернет-ресурс. У техникума был свой сайт, но слабенький. Ребята нашли среди молодежи энтузиастов, которые откликнулись на их просьбу. Вскоре в Интернете появился новый сайт Емельяновского дорожно-строительного техникума. Стали думать о дальнейших действиях.

– В этом году молодые дорожники впервые участвовали в молодежном форуме ТИМ «Бирюса», – рассказывает Николаев. – В нашей дружине были студенты СФУ, молодые инженеры-дорожники и ребята из техникума. Время провели с большой пользой для себя. С нами встретились министр транспорта Сергей Васильевич Ерёмин, руководители дорожных предприятий. Обсудили кадровую проблему, обменялись интересными идеями



и наметили новые проекты. Такие встречи не проходят бесследно. Теперь планируем в апреле будущего года на базе отдыха «Красноярский дорожник» в Шира в рамках проекта «Профессия дорожник» организовать и провести выездную «Школу молодого лидера» среди будущих дорожников. Нужно развивать профессионализм – это главная задача.

Проект подразумевает как серию лекций неформального образования, чтобы человек был развит всесторонне, так и обсуждение профессиональных проблем самими отраслевыми. Но главное – ребята смогут разработать и представить комиссии, состоящей из производителей, свои проекты, лучшие из которых впоследствии будут реализованы на практике.

– Недавно была встреча с министром, – говорит Иван. – Мы обсуждали план дальнейшей совместной работы. Будем продолжать сотрудничество в рамках проекта «Профессия – дорожник». У нас составлен график мероприятий, которые предстоит воплотить в жизнь. В нем на первом месте проведение летом следующего года конкурса профмастерства в рамках международного движения WorldSkills International. Такой конкурс дорожных рабочих профессий в России будет проводиться впервые. Мы настроены оптимистично. Сейчас администрация Емельяновского дорожно-строительного техникума разрабатывается документация, идет процесс согласования. Также нам предстоит провести выездную школу «Молодого лидера». Третий по важности пункт – регулярная помощь в работе по профориентации среди молодежи в Емельяновском дорожно-строительном техникуме. Мы хотим сделать настоящий бренд этому учебному заведению. Четвертое: организация и возобновление стройотрядов. В общем, работы много. Но это интересно. Двигаться вперед – вот наша главная задача.

Сергей СВИРИДОВ

Сезон достижений и побед

Перспектива поездки из Красноярска в Балахту всегда радостная. Контрастом после тесного загазованного Красноярска – небольшой и уютный райцентр с аккуратными домиками, часть из которых были рублены еще до революции дедами да прадедами нынешних балахтинцев, есть школы, магазины, библиотека, собственный краеведческий музей. А дорога до Балахты – просто сказка.

Вроде по нашим, сибирским меркам не так и далеко – всего 180 километров, но какая вокруг ширь и мощь, какой простор. Гладкой, ровной лентой вьется дорога под колесами автомобиля, и невозможно оторвать глаза от величественной красоты сибирских пейзажей. Лирическое настроение – неизменный спутник каждого, кому хоть раз доводилось ездить по федеральной трассе М-54 «Енисей». И вряд ли будет преувеличением сказать, что во многом благодарить за такое настроение проезжающие должны дорожников, отвечающих за содержание трассы. Участок с 82-го км до границы Красноярского края с Хакассией (257-й км) – зона ответственности ГП КК «Балахтинское ДРСУ».

Между прочим, Балахтинское ДРСУ – одно из крупнейших дорожных предприятий края. На его попечении дороги в шести районах: Балахтинском, Березовском, Емельяновском, Козульском, Ужурском и Шарыповском. Общая протяженность обслуживаемых балахтинскими дорожниками трасс – 2078 километров, это территориальные, межпоселенческие, транзитные дороги, а также участок федеральной дороги М-54 «Енисей».

Среднесписочная численность работающих – 400 человек. В 2014 году к двум филиалам предприятия – Новоселовскому и Шарыповскому добавился еще один – Ужурский, образованный на базе Ужурского участка Шарыповского филиала.

Основной вид деятельности предприятия – выполнение комплекса работ по содержанию и ремонту дорог. Впрочем, здесь не все так однозначно.

– Нас учили в вузе, что дорожники делятся на три основные категории. К первой относятся те, кто занимается капитальным ремонтом и капитальным строительством дорог, ко второй – эксплуатационники, отвечающие за содержание трасс, и к третьей – мостовики, – говорит директор предприятия Александр Сиротинин. – Так вот, в этом году мы опровергли эту теорию и стали первыми в крае из эксплуатационников, кто, оставаясь во второй категории, занялся еще и капремонтом.

Сиротинин уверен: его дорожникам в этом году удалось сделать большой шаг вперед. Небольшое пояснение для читателей: речь идет о 7-километровом участке автодороги федерального значения 241-247 км, на котором в этом году руководимое Александром Филипповичем предприятие выполнило капитальный ремонт на сумму 88 млн. 468 тыс. рублей.

Справедливости ради надо сказать, что капремонтом в Балахтинском ДРСУ занимались и ранее. Например, по общероссийской программе реконструкции сельских дорог на субподряде занимались реконструкцией подъезда к деревне Терехта, а на реконструкции подъезда к деревне Ямская в Новоселовском районе. Однако объемы работ по сравнению с тем, что было выполнено в



Директор ГП КК «Балахтинское ДРСУ» Александр Сиротинин

нынешнем ремонтно-строительном сезоне, были незначительными. Да и ответственность сейчас куда выше – как бы ни были важны в социальном плане деревенские дороги, все-таки с трассой федерального значения не сравнить. Останавливаться на достигнутом в Балахте не собираются, тем более что претензий к качеству выполненных работ у проверяющих органов нет: на следующий год ГП КК «Балахтинское ДРСУ» выиграло еще один тендер на капитальный ремонт магистрали М-54 на общую сумму свыше 330 миллионов рублей.

Всего же по состоянию на сентябрь 2014 стоимость выполненных предприятием работ составила 523 млн. 318 тыс. рублей. Кроме 7 км трассы «Енисей», дорожники провели ремонт автодорог Малая Тумна – Приморск (7,8 км), Шарыпово – Ужур – Балахта (5 км), Шарыпово – Назарово (5 км), Ачинск – Ужур – Троицкое (5 км), Светлолобово – М. Имьш (2,5 км), Енисей – Чулым (2 км). Также было отремонтировано 2,2 км улично-дорожной сети. Асфальтобетонными заводами, входящими в структуру предприятия, за прошедший ремонтно-строительный сезон было выпущено 90 895 тонн асфальта.

Что скрывать, делом рук сво-



их балахтинцы гордятся по праву, тем более что при капремонте они применяли новую не только для Красноярского края, но и для Сибири технологию – щебеночно-мастичный асфальт с добавлением резиновой крошки. Не вдаваясь в тонкости, скажем, что покрытие, в конечном итоге, получилось многослойное и очень прочное, его даже фрезой тяжело вырезать. Понятно, что и срок эксплуатации у дороги с таким покрытием тоже намного выше, чем у обычной.

Щебеночно-мастичный асфальт – не единственная новинка, которую успешно применили в Балахтинском ДРСУ. Предприятие – в авангарде инноваций в дорожной отрасли края, а в перечне применяемых в работе новых технологий, кроме ЩМА, их около десятка. Например, здесь впервые в крае смонтировали битумную установку, которая с успехом работает уже несколько лет. Также балахтинцы одними из первых в крае освоили выпуск и начали активно применять в своей работе холодный асфальтобетон. В Сибири с ее суровыми климатическими условиями эта технология очень востребована, поскольку позволяет производить ямочный ремонт даже при отрицательных температурах.

Для выпуска щебеночно-ма-

стичного асфальта в Балахтинском ДРСУ переоборудовали асфальтобетонный завод, и теперь здесь все компьютеризировано, «умная» техника вместе с приготовлением смеси сразу же и справочку распечатает, что и в каком количестве в ней присутствует.

Одним из залогов успешной работы ГП КК «Балахтинское ДРСУ» является социальная направленность предприятия, которое регулярно направляет заработанные средства в социальную сферу: медицину, образование, оказывает помощь своим ветеранам. Тесно предприятие сотрудничает с дорожным факультетом Инженерно-строительного института СФУ и Емельяновским дорожно-строительным техникумом, где сотрудники предприятия и их дети получают среднее и высшее профессиональное образование.

Отдельное внимание – соблюдению техники безопасности.

– Моя основная задача как специалиста – сделать так, чтобы были хорошие условия труда, отсутствовали профзаболевания, а наши сотрудники после окончания рабочего дня возвращались домой здоровыми и невредимыми, – рассказывает Вера Нестерина, инженер по охране труда и промышленной безопасности ГП КК «Балахтинское ДРСУ». – Конечно, у

дорожников тяжелая физическая работа, но мы стремимся соблюдать российское законодательство в сфере охраны труда и минимизировать все возникающие риски.

О том, насколько успешна работа, проводимая в Балахтинском ДРСУ в этом направлении, свидетельствует такой факт: по итогам краевого смотра-конкурса на лучшую организацию работы по охране труда предприятие в номинации «Строительство» заняло почетное второе место. А в другом смотре-конкурсе – «За высокую социальную эффективность и развитие социального партнерства» – Балахтинское ДРСУ было признано победителем.

Также в этом году предприятию был вручен Сертификат доверия работодателю, удостоверяющий, что ГП КК «Балахтинское ДРСУ» внесено в реестр работодателей, гарантированно соблюдающих права работников в рамках проекта «Декларирование деятельности работодателя по реализации трудовых прав работников, осуществляемого Государственной инспекцией труда в Красноярском крае, объединениями работодателей и Федерацией профсоюзов Красноярского края. И это еще одно несомненное достижение балахтинских дорожников.

Мария КЛИМОВА

Инженеры автомобильных дорог



Одиннадцатый год трудится главным инженером в ГП КК «Ачинское ДРСУ» Юрий Симановский. Добросовестный, позитивный человек.

чала не узнал меня. Но когда я напомнил о себе, он оживился и воскликнул: «Юра, неужели это ты! Ты же был высокий, кудрявый, красивый».

– Не разочаровались в выборе?

– Осознание выбранной профессии пришло во время учебы. Поэтому, получив профессию инженера дорожного строителя, я с этого пути не сворачивал. Распределился в Барнаул. На Алтае отработал два года, в «Алтайавтодоре», в проектной организации инженером-топографом. Весь Алтай объездил. Красивый край.

А потом вернулся на родину, в Ачинск. Работал в ДСУ-1, подразделения «Красавтодорстроя». Потом трудился в управлении автодорог по Красноярскому краю. В ДРСУ пришел уже с опытом работы в проектом институте, службе заказчика, на производстве.

– В институте вы осваивали теоретические науки. А что показала практика?

– На моих глазах появлялась новая техника, внедрялись новые технологии. Живешь с интересом. С чувством ответственности за ка-

чество дорожных работ. Разные, конечно, случаются ситуации. Непросто все. И все-таки, по большому счету, есть гордость и удовлетворение от труда дорожников.

Мы занимаемся ремонтом и содержанием дорог. Например, дорога Ачинск – Назарово, очень интенсивная. Летом ее можно приравнять ко второй технической категории по интенсивности движения. В свое время здесь наблюдалась большая аварийность. В течение нескольких лет, в принципе за небольшие средства и по проектным решениям, которые сами предлагали в том числе, сделали дорогу в три полосы. Есть участки – четыре полосы. Сократилась аварийность. Сами спроектировали островки безопасности на очагах аварийности. Сейчас едешь по дороге и понимаешь, что труд был затрачен не зря. Поэтому гордость и радость испытываешь. Сейчас появилось желание продолжить такие же ремонтные работы и дальше в Назаровском районе.

– А проблемы?

– Проблемы возникают, есте-

– Юрий Евгеньевич, как вы стали инженером-дорожником?

– Я горжусь тем, что окончил Томский инженерно-строительный институт. В свое время считалось, что в этом институте готовят качественные кадры. Мне повезло, я учился в атмосфере большого сибирского студенческого сообщества. Оно отличалось кипучей деятельностью студенческой молодежи: научная работа, художественная самодеятельность, туризм, спорт.

Дорожником стал совершенно случайно. После окончания школы поехал из Ачинска, моего родного города, в Томский инженерно-строительный институт учиться за товарищами, которые поступали на механический факультет. Но меня забраковали медики. Огорченный шел по институту и увидел табличку с надписью «Дорожно-строительный факультет», рядом стоял преподаватель Дмитрий Викторович Орицин. Он так интересно рассказывал мне о профессии дорожника, что я решил поступать на этот факультет. И поступил. Позже я его встретил в институте через 24 года после окончания. Он был такой же седовласый, как и в 1989 году, такой же бодрый. Сна-





ственно. Я думаю, что они типичные для дорожников. Например, испытываем дефицит в молодых кадрах – автогрейдеристах, бульдозеристах, экскаваторщиках. У нас есть молодые рабочие, но их немного.

– Дорожное хозяйство у вас большое?

– В общей сложности наш коллектив, насчитывающий почти 500 человек, обслуживает около трех тысяч километров дорог. Это дороги федеральные, территориальные, муниципальные. Федеральные дороги, за которые мы отвечаем, начинаются от границы Красноярского края с Кемеровской областью и заканчиваются за мостом через речку Качу в Емельяновском районе. Это 210 километров. Мы обслуживаем дорожную сеть в Назарово и межпоселенческие в Большом Улуе, Бирилюссах, Козульке, Назаровском, Боготольском, Тюхтетском районах.

Техника обновляется. На территории стоит новый погрузчик. Только сутки назад отгрузили. Новую КДМ заказали на базе КамАЗа с импортным оборудованием.

Что касается новых технологий. В прошлом году купили чипсиллер китайского производства, машину для поверхностной обработки. Она синхронно распределяет вяжущий материал и щебень. Повышается коэффициент сцепления и защищается слой покрытия. С его помощью в прошлом году производили ремонт на федеральной дороге. Первый опыт, может быть, и не совсем удался, но, учитывая недостат-

ки прошлого года, в этом году на территориальной дороге сделали десять километров поверхностной обработки на дороге Ачинск – Ужур – Троицкое. Есть положительный результат. Это радует.

В этом году на дороге Назарово – Шарыпово провели эксперимент: попробовали сделать по-

верхностную обработку не на битуме, а на эмульсии. Технология, в общем-то, уже отработана. Она используется в Иркутской области. Но мы делали впервые.

Наш руководитель Александр Александрович Петров постоянно нам говорит: «Давайте искать там, где можно использовать лучшие профессиональные качества человека или положительный производственный опыт филиала». Так что попытки внедрить новое у нас предпринимаются.

– А как вы встречаете профессиональный праздник?

– У каждого человека есть право выбора. Возможно, я мог бы работать в другой сфере. Но если я выбрал специальность дорожника, стараюсь работать на совесть. Когда-то прочитал еще в детстве басню, в ней запомнились такие слова: «Жалеть о том не надо, чего уж больше нет». Сам стараюсь иметь позитивный настрой и принести его в коллектив. Я говорю и коллегам, и себе: «Никогда не сдавайся, как бы ни было трудно».

Андрей ФЕДОТОВ



ПРЕДПРИЯТИЕ ЗАНИМАЕТСЯ:

- содержанием 210 километров федеральной автомобильной дороги М-53 «Байкал» на участке 557-772 км;
- содержанием 1840 километров дорог общего пользования Ачинского, Боготольского, Тюхтетского, Бирилюсского, Большеулуйского, Козульского и Назаровского районов Красноярского края;
- содержанием более 1000 километров улично-дорожной сети дорог Ачинского, Боготольского, Тюхтетского, Бирилюсского, Большеулуйского, Козульского и Назаровского районов Красноярского края;
- производством щебня различных фракций;
- производством битумной эмульсии и асфальтобетона;
- оказанием услуг специализированной дорожно-строительной техники.

В 2014 году производит ремонтные работы на автодорогах Ачинск – Ужур – Троицкое, Шарыпово – Назарово, Красная Сопка – Крутойярский, Бирилюсы – Сосновка – Маталассы, улично-дорожной сети г. Назарово.

ООО «ДПК Ачинская» более 35 лет на строительстве дорог



Ответственный человек

– Сейчас мы заканчиваем строительство объекта на Авиаторов, – говорил мне в начале октября начальник участка ООО «ДПК Ачинская» Андрей Каменда. – Транспортная развязка будет соединять улицу Авиаторов и Северное шоссе. Закончим в срок, ничто уже нам не помешает, осталось кое-что подчистить, благоустроить

С той нашей встречи прошел почти месяц. Как и говорил Андрей Сергеевич, ничто не помешало дорожным строителям. Транспортную развязку, которую так долго ждали красноярцы, теперь уже можно увидеть собственными глазами во всей ее красе. А совсем скоро, после оформления необходимых документов на объект, с комфортом, не плутая по городу, можно будет проехать, например, с правого берега на Северное шоссе, а там хоть в Енисейск, хоть в Новосибирск, хоть до самой Москвы.

– Я этих дорог укатал на своем катке за 21 год работы, пожалуй, что до Москвы и обратно, – рассказывал машинист катка Владимир Вебер. – Это на глазок, специально не считал. Я в ДПК устроился грейдеристом, потом освоил асфальтоукладчик и каток. На

асфальтоукладчике, конечно, работать было сложнее, но и здесь надо соображать, как укатывать, как лучше подъехать. В каждом деле свои нюансы. Легких дорог не бывает, но самая сложная была в Долгом Мосту.

– Да, те сорок километров в Абанском районе дались нелегко. Это была моя первая дорога, когда я пришел сюда, – вступает в разговор Андрей Каменда. – 2008 год, я только начинал работать мастером. Там дорожную науку на практике постигал.

В дорожные строители Андрей попал не случайно. Пошел по стопам старшего брата.

– Только он мостовик, такой выбрал себе путь, а я дорожник. Кстати, мы сейчас работаем рядом, он строит теплотрассу через улицу Авиаторов.

ДПК «Ачинская» строит объ-

екты по всему краю, да и не только. Андрей, например, вспоминал, что работали даже в Улан-Удэ. Работа разъездная, вдали от дома. Вахта, одним словом.

– У нас вахта – 15 дней здесь, 15 – дома, – говорит асфальтобетонщик Олег Анциферов. – Тут, конечно, устаешь, а приедешь домой, через неделю сюда тянет. Суета городская, житейская надо едет, хочется дела настоящего.

– А как семья к долгим разлукам относится?

– Недовольны, конечно, но что делать. У меня жена предприниматель, но это так, хобби. Я считаю, основной заработок в семью должен приносить муж, поэтому я здесь.

– А дочка отца не забывает? – спрашиваю я Олега.

– А мобильная связь на что? – отвечает он вопросом на вопрос. – По телефону воспитываю.

Телефонным воспитанием приходится заниматься не одному Олегу, у начальника участка, к примеру, двое детей – дочь и сын. Сыну только четыре, но когда приезжает с мамой повидать отца, смотрит, что папа делает, вопросы задает.

– Проявляет интерес к профессии, – смеется Андрей Каменда. – Вообще, вахта – это не просто, люди оторваны от дома. Кому-то это нравится, а кому-то нет. Кто не выдерживает – уходит. Мы стараемся для людей на вахте создать хорошие бытовые условия. У нас здесь благоустроенный поселок. Балки, стационарное общежитие, баня своя, стиральные машины есть, можно здесь же спецовку постирать, а не возить домой – все для людей.

– От бытовых условий многое зависит. И настроение людей, и производительность труда. У нас сейчас много молодежи, – продолжает Андрей. – Позитивные, толковые ребята. Кому не хватает опыта, набираются рядом с ветеранами. Молодые без опытных никуда. Смотрят, учатся у старых мастеров. Не обязательно по возрасту старых, хотя есть и такие, кому под шестьдесят. Но если посмотреть, как они работают, так они любому молодому фору дадут.

– Я еще помню, как мы на волокушах работали, – говорит уже знакомый нам Владимир Вебер. – Потом был Брестский экспериментальный асфальтоукладчик, с ним мы, конечно, горя хлебнули. Работаешь, а сам только и думаешь, как бы смену до конца дотянуть, как бы что не сломалось. Со временем возросли требования по качеству, возникла необходимость в новой более совершенной технике, появились у нас немецкие асфальтоукладчики, сплошная электроника, что теперь не работает.

Поговорив с рабочими, прошлись с Андреем Сергеевичем по объекту, посмотрели, как идет работа. Он остался доволен, все шло по плану. И тут на участок приехал заместитель главного инженера организации Александр Прозоров:

– Вообще-то я еду на четвертый мост, там у нас разворачиваются основные работы, по пути решил заглянуть. У Андрея Сергеевича это первый сдаточный объект, он ведь первый год начальником участка на строительстве этой дороги. Человек он ответственный, значит, все будет хорошо.

Ответственному человеку 1 декабря исполнится 32 года. За плечами опытстроек в Ачинске и Богучанах, Канске и Улан-Удэ, несколько лет работал Андрей начальником производства по выпуску инертных материалов, пока сюда не перевели. И хотя раньше времени с днем рождения не поздравляют, хочется пожелать ему не сворачивать с выбранного пути. И удачи, она ведь никогда и никому еще не вредила.

Стас ДОРОФЕЕВ



Характер – дорожный строитель

Ранним утром 29 октября 1954 года бывшему фронтовику, минеру и саперу Александру Григорьевичу Зайкову сообщили, что он стал отцом. Выразив полагающуюся в таких случаях радость, старшина запаса, четырежды орденоносец, закончивший славный боевой путь в составе третьего Украинского фронта на Эльбе, впервые в жизни растерялся.



Директор ГП КК «Большемуртинское ДРСУ» Александр Зайков

Уходя на фронт, 17-летний парень, приписавший себе лишний год, не думал о смертельной опасности. Душу жгла обида за безвинно репрессированного в 1937 году отца, и хотелось ему, сыну «врага народа», доказать и себе, и всем остальным, что он достоин звания человека. И почему-то верилось, что уж кого-кого, а его-то смерть обойдет стороной. И обошла – ранения и контузии не в счет. Демобилизовался он только в 1952 году, не хотела армия отпускать боевого старшину. И вот она, новая жизнь, – сын родился. И надо вырастить и воспитать его так, чтобы не было стыдно.

Это слово потом станет главным для Александра Александровича Зайкова, ныне директора Большемуртинского ДРСУ, а тогда просто Сашки, обыкновенного назаровского паренька, росшего, как и все его послевоенные сверстники, в уличных мальчишеских играх, переходивших в потасовки и обратно. Отцовский армейский ремень не раз служил утешением не в меру озорному Александру, когда он, заигравшись на улице, забывал о домашних поручениях. Так и шло воспитание. К семи годам Саша уже был приучен к труду и был готов взять на себя роль старшего брата: в семье Зайковых появились две дочери-близ-

няшки. За сестрами нужен был присмотр, так что об играх надо было позабыть. А тут еще школа, уроки, домашние задания... В общем, все как у людей.

По окончании школы, как и водится, встал вопрос: куда пойти, куда податься? Явных намерений, вырастающих обычно из детских мечтаний, не было. Зато был сосед, учившийся в политехническом, на дорожном факультете. По его рассказам об учебе выходило, что лучше профессии дорожника ничего нет. И, как ни странно, это и решило дальнейшую судьбу Зайкова-младшего. Поступать в Красноярск поехали вместе с приятелем Володей Дорошенко, оба и поступили.

Студенческие годы пролетели незаметно, и молодой инженер Александр Зайков предстал перед светлые очи Петра Алексеевича Старовойтова. Легенда дорожной отрасли края посмотрел на него, а надо сказать, что глаз у него был наметанный, умел с одного взгляда разглядеть в желторотых птенцах будущую опору отрасли, и сказал: «Хочешь чему-нибудь научиться, чего-то добиться в профессии и жизни, поезжай на стройку». Как раз шло строительство Енисейского тракта. Он-то и стал для Зайкова первым экзаменом на самостоятельность. И, кто бы мог подумать, главной

его дорогой на всю жизнь.

...Мы сидим в кабинете директора, из окна видна та самая дорога, тот самый 100-й километр, от которого пошел отсчет километров, построенных Зайковым. Вот уже 60 стукнуло, а он и сейчас помнит раскисшие от осенней распутицы улицы Большой Мурты, по которым он, сойдя с авто-



буса, шел устраиваться на свою первую работу.

Назначили его мастером. И пошло-поехало. Говорят, опыт – дело наживное. Так и есть. Особенно когда учителя хорошие.

– Пришел я в ДСУ-5, возглавлял его тогда молодой, всего на шесть лет старше меня, Александр Александрович Многогрешнов, – рассказывает Зайков. – За пять лет прошел все ступеньки. Мастер, старший инженер, начальник производственного отдела, главный инженер. И был назначен начальником межрайонного управления. Потом пришел Борис Михайлович Лишневский. И у него начал я работать главным инженером, а организация называлась Большемуртинское ДРСУ-3. Управление содержало дороги в Большемуртинском районе, Сухобузимском и части Емельяновского. Мы и сейчас работаем в границах того ДРСУ. Это более 800 км дорог обслуживания, соответственно и ремонты. Стройка есть стройка, круглосуточный режим работы. А у Лишневского я почерпнул больше системности, что ли. Повезло, что с такими людьми начал работать. А потом самостоятельный путь.

В 1986 году Борис Михайлович перевелся в Красноярск, за-

мом к Петру Алексеевичу. И Старовойтов предложил достроить Енисейский тракт в границах Казачинского района. Было создано новое ДСУ-8, предложили туда перейти, возглавить и достроить дорогу. Это, конечно, два незабываемых года стройки. Приезжаешь на машине, оставляешь ее, и пешком пошел... Стройка на этих 15 километрах кипела в буквальном смысле. Таких дорог в принципе в крае нет, поэтому она, дорога милая, служит и служит. Бетонное основание 20 см. Причем в Казачинском районе мокрые грунты, болотистая местность, а дорога, тем не менее, получилась, стоит. Со временем пришлось только слой асфальта поменять. Дорога по всем канонам, по нормативам, такие дороги и должны строиться. Особенно сегодня, с такой нагрузкой.

Александр Александрович погрузился в воспоминания. Много рассказывал о тех, с кем приходилось работать, кому остался благодарен на всю жизнь. Но сегодня речь не о них, а о юбиларе. Прошу рассказать его о том периоде жизни, когда он был главой Большемуртинского района,

– С 2005 по 2010 год я работал главой Большемуртинского района, – рассказывает Александр Александрович. – Глава преды-

дущий ушел в отставку. Избрали меня. Работа ответственная, на износ. Но приобрел для себя новый опыт. Каждый руководитель, я так считаю, – это хозяин и в полной мере отвечает за людей, финансы, хозяйственную деятельность. Есть у Омара Хайяма такие строчки: «Ты господин несказанного слова, а сказанного слова ты слуга». Так я и живу. Чтобы было за работу свою не стыдно. Если ты сказал, как бы тяжело ни было, будь добр, выполни.

В 2010 году вернулся на свое место, пять лет Геннадий Васильевич Абрамкин руководил предприятием. Он мой однокурсник и одноклассник, бессменный первый заместитель много лет. Он сохранил предприятие в первоначальном виде. Дружно продолжаем работать. Коллектив молодеет.

Для порядка спросил Александра Александровича, а не собирается ли он на пенсию. Он рассмеялся:

– Мне рано, особенно сейчас, когда окунулись в стройку – в районе строится Красноярский свиноплекс на 240 тысяч голов, мы участвуем – земляные работы делаем, асфальт кладем. Я будто в молодость вернулся.

Сергей АТАМАНОВ





Смотрители тракта

Немного в Красноярском крае магистралей, которые имели бы имена собственные. Две федеральные М-53 и М-54 – «Байкал» и «Енисей», да еще, пожалуй, трасса, которая в официальных документах сухо называется автодорога Красноярск – Енисейск, а в народе – Енисейский тракт. Ну, чем не имя собственное?

Любой автомобилист, да не только автомобилист, знает, что Енисейский тракт начинается сразу на севере по выезду из Красноярска, в районе деревни Бадалык. Тракт – дорога краевого значения, по техническим параметрам она, конечно, уступает федеральным, а вот по качеству может с ними и поспорить, особенно в последние годы. Ровная, ухоженная, с чистыми обочинами, едешь по ней в свое удовольствие и, как говорится, в ус не дуешь.

– Енисейский тракт в последние годы обновился, – соглашается заместитель директора ГП КК «Большемуртинское ДРСУ» Геннадий Абрамкин. – Хотя еще недавно встречались такие участки, например, в районе Раздольного, где буквально яма на яме, никакой ремонт не помогал, по обочинам ездить приходилось. Но вот положили мы там 12 километров асфальта, и участок не узнать. До сих пор люди звонят, благодарят за труд.

В этом году на автодороге Красноярск – Енисейск тоже продолжались работы. Большемуртинцы выполнили восстановление дорожного покрытия на протяже-

нии 5100 метров. Погода дорожников не баловала – постоянно шли дожди, и, чтобы уложиться в ремонтно-строительный сезон, каждое погожее мгновение было на вес золота, работали, не считаясь с личным временем, по выходным.

Мы побывали в Большой Мурте в конце сентября, когда дорожникам оставались последние штрихи: выравнивание обочин, нанесение разметки, установка дорожных знаков. Качество нового покрытия у Геннадия Васильевича сомнений не вызывает, тем более его восстановление производилось с применением новой технологии – битумной эмульсии.

– В этом году мы по рекомендации краевого управления автодорог первыми в крае смонтировали на асфальтоукладчик установку по распределению вяжущих материалов, – рассказывает Геннадий Васильевич. – Что она дает? Все, даже неспециалисты, знают, что перед тем, как укладывать покрытие, надо пролить участок дороги битумом – провести подгрунтовку. И по этому разлитому битуму, пока не пойдет асфальтоукладчик, машины продолжают ездить. Дело не только в том, что

они битум по всей дороге растаскивают, – на покрытом битумом участке колеса скользят, автомобили теряют управление – а тут и до аварий недалеко. Теперь же асфальтоукладчик сам, благодаря новой установке, непосредственно перед укладкой выполняет подгрунтовку, ровным слоем распыляя битумную эмульсию.

Что и говорить, технический прогресс на месте не стоит, и пусть не так быстро, как хочется, но дошел он и до Большемуртинского ДРСУ. Кстати, уточнение: экспериментальный «гаджет», о котором идет речь, отечественного производства, его выпускает санкт-петербургская фирма «Бастион», и устанавливаться он может только на отечественные же асфальтоукладчики, коих в крае у дорожных организаций подавляющее большинство.



Асфальтобетонщик Алексей Строй

В общей сложности в уходящем ремонтно-строительном сезоне дорожники Большемуртинского ДРСУ выполнили работ без малого на 207 млн. 270 тыс. рублей. Помимо работ на Енисейском тракте (участки 112-118 км, 127,6-138,6 км, 48-50 км, 53-55 км), проведен ремонт автодорог Миндерла – Сухобузимское – Атаманово 9-15 км, Большая Мурта – Юксево, Малый Кантат – Айтат – Верхняя Казанка. Неплохим подспорьем стала работа по прямым договорам – по содержанию улично-дорожной сети в селах и деревнях Большемуртинского района, в том числе, естественно, в Большой Мурте, по ремонту улиц в деревне Лакино и на строящемся крупнейшем в крае свинокомплексе «Красноярский».

Но основное для ДРСУ, конечно, ремонт и содержание автодорог. Чтобы качественно справляться с этой важнейшей задачей, руководство предприятия много внимания уделяет обновлению технического парка. Самое серьезное приобретение было сделано два года назад – роторный дробильный комплекс ПКС-80. По сравнению со старой конусной дробилкой, которая, впрочем, продолжает успешно работать, у него и производительность намного выше, примерно раз в 5, и качество получаемого материала лучше. Для нового комплекса в прошлом году дорожники приобрели новый большегрузный экскаватор и китайский фронтальный погрузчик СЭМ-652. Также в прошлом году на Старцевском и Шилинском участках предприятия появились два новых грейдера, а на Сухобузимском – комбинированная дорожная машина.

Увы, содержание автодорог – это не строительство и не капремонт, запретельных прибывлей оно не принесит, и обновление автопарка идет не так быстро, как хочется. Старую, «заслуженную» технику никто со счетов не списывает. Специально для нее в головном предприятии в Большой Мурте работает ремонтная служба, есть свои слесари, сварщик. Того же автоэлектрика в районе днем с огнем не найти, а у дорожников он есть. Одна беда – сказывается близость большого города, и молодежь на предприятие устраивается неохотно, предпочитая работу в Красноярске: и зарплата больше, и нагрузки меньше.

– Это, пожалуй, одна из основных наших проблем, – признается Абрамкин. – Хотя молодые, конечно, к нам приходят. И экскаваторщиками, и бульдозеристами, и дорожными рабочими. Да и ветераны наши полны сил, сто очков фору любому дадут, сказывается опыт. Например, Александр Михайлович Боловцов, прораб на АБЗ. Мы с директором нашим Александром Александровичем Зайковым и Боловцовым примерно в одно время пришли на предприятие – 30 лет назад, когда Енисейский тракт только строился.

В 1984 году два бывших одногруппника автотранспортного факультета Красноярского политехнического института (так назывался вуз до всех реорганизаций) вместе с десятком других выпускников пришли в специально образованное в 1977 году для строительства автодороги Красноярск – Енисейск ДСУ-5 к Александру Многогрешнову. Много воды за эти годы утекло, почти никого из той группы молодых на

предприятию не осталось – только Александр Зайков, вот уже 30 лет занимающий должность директора ГП КК «Большемуртинское ДРСУ», и Геннадий Абрамкин. Да выпускник Красноярского автотранспортного техникума (специальность «Строительство и содержание автомобильных дорог» – и такая была в техникуме в те далекие годы) Александр Боловцов. Начинал Александр Михайлович мастером, потом его перевели на «землеройку» – как называли строители возведение земполотна будущего тракта. В конце 1980-х годов на асфальтобетонном заводе освободилось место, и Александра Михайловича перевели туда. И вот почти четверть века он не изменяет ни ставшему для него вторым домом предприятию, ни родному АБЗ. Работы хватает – и летом, в самую жаркую для дорожников пору, и зимой – на дробилке и на заготовке и хранении противогололедных материалов.

Енисейский тракт – дорога северная. Гололеды, снегопады, метели – для нее дело обычное. За сезон до 6 тысяч кубометров противогололедной смеси тратит Большемуртинское ДРСУ.

– Без этого никак, – говорит Александр Михайлович. – Автомобили мощные, скоростные, а водители какими были, такими и остались. Беспечными. Не каждый вспоминает, что раз на дороге появилась наледь, то следует снизить скорость. Так что лучше пересыпать, чем недосыпать.

Дорог в районе много, а ответственности за безопасность движения с дорожников никто не снимал и никогда не снимет.

Анна ИЛЬИНА.



Асфальтобетонщик Владимир Ивасин



Заместитель директора Геннадий Абрамкин и прораб Александр Боловцов





Директор ГП КК «Каратузское ДРСУ» Николай Димитров

Коридор среди полей

Уже в следующем году государственное предприятие «Каратузское ДРСУ» предложит жителям двух южных районов края кратчайший и более надежный маршрут.

Дорожник – это профессия, которую выбирают люди мобильные, их не пугают расстояния, даже если при строительстве новых объектов самым оптимальным способом ведения работ становится вахта, требующая предельной собранности.

Так, собственно, и случилось на ремонте дороги общего пользования, что связывает Шушенский и Каратузский районы между Дубенским и селом Верхний Суэтук. Аукцион на право работ здесь выиграло ГП КК «ДРСУ-10», а непосредственными исполнителями подряда стали коллеги, каратузские дорожники.

Сберечь мечту!

После получения этого заказа директор ГП КК «Каратузское ДРСУ» Николай Димитров принял грамотное решение: для успешного проведения работ на удаленном от производственной базы объекте, определенном по

контракту на три года, самое разумное – вахтовый метод.

В итоге местом расквартирования каратузских механизаторов под началом молодого мастера по ремонту дорог Владимира Савченко стало здание бывшего аэропорта шушенского села Казанцево. Если принять за организационную основу шестидневную рабочую неделю, посчитал субподрядчик, можно максимально использовать погодные условия, создав хороший задел, чтобы на переходящем объекте осталась для работы «косметическая малость».

Как выяснилось, расстояние здесь имеет значение не только применительно к организации строительно-дорожных работ. Удачными теперь уже от объекта оказались и карьеры для добычи материала, необходимого при сооружении земполотна.

– Эту грунтовую дорогу пришлось начинать практически с

нуля, на нескольких километрах мы были вынуждены выкорчевывать кустарники и деревья, прежде чем снять растительный слой и заняться подготовкой покрытия, – рассказывает главный инженер ГП КК «Каратузское ДРСУ» Василий Гатилов.

Скальный грунт возили КамАЗами за несколько десятков километров, правда, это сильно не сказалось на ритмичности работы транспортного цеха, разве что отразилось на себестоимости. Но тут уж ничего не попишешь.

Не лучше сложилась ситуация с подвозкой наполнителей дорожного покрытия. Ближайшего песчано-гравийного карьера тоже не нашлось: где его взять среди полей? А на тот, что когда-то действовал за околицей Казанцево, сельская администрация посмотрела с некоторым пристрастием и возможностью слегка заработать на природной ренте. В самом деле, ведь если дорожники здесь, у заброшенного припойменного водоема реки Ои, черпают гравийную смесь, почему бы им его не обустроить, соорудив маленький пруд, капитально укрепив берега?

Исполнитель работ пошел на-



Мастер по ремонту дорог Владимир Савченко

встречу этим пожеланиям: к маленькой, но все же мечте соседей, таких же сельчан, нужно относиться с пониманием, бережно. Но пока на этом месте – только добывающее производство. Бульдозерист Роман Коваленко готовит фронт работ, экскаваторщик Сергей Половкин выбирает гравий – взятую из земли массу тут же доставляют на участок за десятки километров. До работ по благоустройству далеко, но есть надежда, что к концу будущего года на месте старого карьера появится приличный зарыбленный водоем.

Глядишь, и вспомнят люди добрым словом тех, кто сотворил здесь рукотворную красоту.

По главной улице с оркестром

Но если уж говорить о социальной значимости реанимируемого проселка Дубенское – Верхний Суэдук, можно не стесняться самых лестных оценок, только подчеркивающих благое дело, за которое наконец-то взялись дорожники. Почему наконец-то? Дело в том, что необходимость создания межрайонного сообщения на сложном участке, стиснутом отрогами Саян, озвучивали без малого четверть века назад. Дорога в гравийном исполнении должна была уже тогда значительно сократить для жителей отдаленных сел Шушенского и

Каратузского районов выход к южному транспортному узлу края – Минусинску. По самым скромным подсчетам, примерно на 70 километров.

За строительство действительно взялись, но дело бросили, когда до победного окончания оставалось всего ничего. Отрезок протяженностью около 15 километров так и пребывал в незавершенном состоянии, покрываясь постепенно буйной растительностью. На свой страх и риск «самопальный» маршрут фермеры проложили прямо вдоль полей, в результате дорога из гравийной стала проселочной и, естественно, абсолютно непроезжей в распутицу.

В межсезонье Верхний Суэдук, населенный эстонцами, далекими потомками лютеран, которые в начале XIX века были сосланы в Сибирь-матушку, оказывался практически отрезанным от «большой земли». Его жители всегда стойчески переносили трудности. По крайней мере, какого-то упадка, усугубленного бытовым пьянством, даже в самые худшие годы, то есть с наступлением злополучных гайдаровских реформ, Верхний Суэдук не испытал. Возможно, вера и богатые традиции предков помогли.

Это подтверждает и невероятный факт существования в глухом поселении знаменитого духового оркестра, которому больше столетия. Коллектив, носящий звание народного, – гордость Каратузского района. Музыканты-любители выступали с концертами во многих европейских городах и столицах, им аплодировал король Швеции. Знала бы августейшая особа, что непритязательные оркестранты живут в такой глухомани, куда по прямому пути даже гравийной дороги нет.

Среди жителей маленькой сибирской Эстонии немало фермеров, но есть и представитель славной дорожной профессии – Константин Кивистик, который трудится в ДРСУ на «Кировце» и занят в основном на содержании дорог. Зима в Каратузском районе на особицу: осадков здесь выпадает вдвое больше, чем у соседей в Шушенском, а роза ветров такая, что любая поземка переметает путь даже поперек. Чтобы избежать заносов, приходится на мощных тракторах нарезать протяженные снежные валы. Здесь

от механизатора требуется знание профилей обслуживаемых участков дороги, всех ее проблемных мест, а с этой сверхзадачей Константин Янович успешно справляется. Плохо работать он и его односельчане не умеют, да и не хотят.

Если учесть, насколько желанна эта дорога для жителей Верхнего Суэтука, можно даже не сомневаться: окончание на ее незавершенном отрезке всех видов ремонтно-строительных работ станет грандиозным сельским праздником, сопоставимым с не менее значимым для лютеран Яновым днем.

По такому торжественному случаю очень кстати будет именной народный оркестр.

На смену тонкой нитке

На современном атласе автомобильных дорог Красноярского края, вышедшем в свет 10 лет назад, маршрут из Дубенского в село Верхний Суэдук обозначен тонкой черной ниткой. Впрочем, обычный проселок, использовавшийся с большей нагрузкой только в период уборочной, каких-то иных картографических отметок, думается, не заслужил. Не та у него классификационная категория, да и ехать здесь даже на самой крутой машине совсем не с руки.

И только благодаря стараниям дорожников проселочный маршрут постепенно превращается в надежный транспортный коридор, способный связать воедино два южных района Красноярья. А если преобразуются автотрассы, прирастает каждый год краевая транспортная сеть, стало быть, дело идет к тому, чтобы появился у наших автомобилистов новый дорожный атлас. Безусловно, изменения, которые за это время произошли на магистралях огромного региона, в нем будут предельно отражены.

И теперь уже не просто нитка, а жирная черта, выделенная желтым цветом и обозначающая долготную грунтовую дорогу с перспективой на асфальтобетонную, соединит небольшие населенные пункты юго-восточных муниципальных образований, наглядно демонстрируя транспортную доступность сибирской глубинки.

Андрей НИКОЛЬСКИЙ



Умеют же люди работать!

Главный инженер ГП КК «ДРСУ-10» Владимир Вахрушев, рассказывая о предприятии, на слова был скуп, яркими достижениями не хвалился, но и красок не сгущал. Говорил о работе, словно дорожные указатели расставлял. Вот Шушенский филиал по экономическим показателям хорошо идет, Ермаковский филиал поставленные задачи выполняет, Курагинский свои объемы сделал, сейчас в Щетинкино работает, а то, что немного отстают, так это не его вина.

– Причина простая и старая, как мир. Уж сколько филиал пробивает увеличение лимитов на зимнее содержание дорог, он там крайне не реален, как зима, так сплошные убытки, – говорит Владимир Григорьевич. – Район там непростой – таежный, снежный. А проезжаемость надо обеспечивать круглосуточно. Он же не бросит дороги чистить. А денег нет. Лимит маленький. Надо на зимнее содержание увеличивать.

Уже потом, в Курагино, говоря все о тех же пресловутых лимитах, директор Курагинского филиала ДРСУ-10 Владимир Ортиков привел нам в пример одну цифру: 5 миллионов рублей убытков понесло предприятие в первом квартале года, и это притом что люди день и ночь, не покладая рук работали. Но вернемся в кабинет главного инженера.

– Сейчас основные работы мы ведем на федеральной трассе М-54, – продолжал рассказ Владимир Григорьевич. – Кладем там щебеночно-мастичный асфальтобетон со стабилизирующей добавкой. До этого мы таких покрытий не делали. Сдача объекта намечена на 30 октября. Времени осталось не так много, так что все силы брошены туда, подключили в помощь Ермаковский и Шушенский филиалы. Если поедете на дорогу, все сами увидите.

А мы для того и приехали. По пути заехали в Шушенское. Директор Шушенского филиала Анатолий Георгиевич Лямин подтвердил:

– Сейчас мы работаем в комплексе с ДРСУ-10, оно выиграло подряд на М-54, на капитальный ремонт участка дороги. Все

наши механизаторы и водители работают там, свои-то объекты мы уже закончили. У нас карьер свой, дробильно-сортировочный комплекс свой, естественно, это очень существенное подспорье, во многом влияющее на нашу экономику. Свои материалы, что ни говори, не покупные. Так что с утра везем на объект свой щебень, потом те же водители возят асфальт. Увидите их на дороге.

Увидели. Водитель КамАЗа Николай Соколов ждал своей очереди на разгрузку на обочине дороги. И тех пять минут, пока его коллега загружал асфальтоукладчик, хватило нам, чтобы узнать, что работает он в ДРСУ 18 лет, из них 14 лет на КамАЗе. Летом, как сейчас, возит щебень да асфальт, а зимой, как сам говорит: «Цепляю отвал и поехал чистить».

– Как вам работается в связке с минусинцами? – спрашиваю его.

– Люди везде хорошие, – поглядывая, не подошла ли его очередь, ответил он. – Если что непонятно, объясняют. У них технология отличается от нашей, привычной. Асфальтоукладчик совсем другой, способ укладки тоже. Разгрузка происходит быстрее, если у себя нам приходится четыре-пять подъемов делать, то здесь мы за два подъема высыпаем и отъезжаем. В общем, есть отличия, тем более что здесь рельеф горный и неровный, приходится машину продергивать, чтобы легче было идти асфальтоукладчику. При погрузке асфальта тоже свои нюансы. Завод новый, производительность большая, грузит быстро, все время надо быть начеку, все время продвигать машину, чтобы успеть и чтобы не было пересыпов через

борт. Очень внимательным надо быть. Все, мне пора, – увидев, как сделавший свою работу КамАЗ вырывается на дорогу, чтобы начать очередную ходку на АБЗ, свернул разговор Николай.

КамАЗ довольно фыркнул, съезжая с обочины: кому хочется простаивать.

Как говорится в таких случаях, работа кипела. Все механизмы размеренно делали свою работу. От свежееуложенного асфальта исходило тепло, хоть руки грей в этот по-осеннему зябкий день. Прораб ДРСУ-10 Алексей Гогорев, как сам он выразился, дорожник в первом поколении, когда речь зашла о сроках окончания работы на участке, уверенно сказал, что все идет по плану и в конце октября дорога будет сдана.

Стоявший неподалеку машинист асфальтоукладчика и одновременно бригадир Антон Каретников, как выяснилось позже разговорчивый, склонный к шуткам молодой человек, без тени иронии произнес:

– Раз прораб говорит, значит закончим. Скажет, как отрежет.

Такая характеристика чего-то стоит, подумал я, задавая прорабу очередной вопрос: как ему тут работается? Имея в виду и профессиональный интерес к производственному процессу, и его отношения с коллективом.

– На федеральной дороге всегда интересно работать, – ответил Алексей. – Хотя и требования жестче. Новые технологии применяются, например, геосетка. Хотя, – поправил он сам себя, – это уже не новая технология. На ремонте новые технологии применяются реже, чем на реконструкции, но все же. Вот здесь мы кладем щебеночно-мастичный асфальтобетон, я с ним впервые столкнулся. Раньше были простые, плотные мелкозернистые асфальтобетоны. Разница в том, что это покрытие быстрее остывает, сам по себе материал другой за счет добавок, надеюсь, долговечнее. В общем, постоянно приходится учиться. Хорошо, что есть у кого, у тех, кто старше. Главный инженер у нас опытный, если что-то непонятно, с



Главный инженер ГП КК «ДРСУ-10» Владимир Вахрушев



Прораб Минусинского ДРСУ-10 Алексей Гогорев с бригадой Антона Каретникова

ним советуюсь. И у рабочих спросить не грех, у них опыт, они руками все прощупывают, детально могут что-то подсказать.

– Мастера в Минусинске все молодые мужики, – вспомнились слова главного инженера. – Работяги, никто не волынит. Да и коллектив у нас сплоченный, много молодежи до тридцати лет или немного старше. Работают без выходных, субботы практически все работали, в этом году и воскресенье прихватывали.

– В сезон каждый день дорог, – говорит бригадир Каретников. Ему 27 лет. В его бригаде шесть человек, почти все старше его. – Семь лет работаю в дорожной отрасли. Пришел «на лопату», рабочим. Но вообще-то я тракторист, поэтому отправили учиться в Емельяново и поставили «руководить» катком. Три года проработал, потом помощником машиниста асфальтоукладчика стал. В итоге стал машинистом, учился в Кызыле. И так мне понравилось учиться, что я в институт поступил, учусь на инженера по строительству автомобильных дорог.

– На всю жизнь с дорогой?

– Ну да, пока прощаться не собираюсь. Машины не скоро начнут летать по воздуху, вижу в своей работе перспективу.

Заговорили о технике: не подводит ли иностранная электроника?

– Это четвертый асфальтоукладчик в моей жизни, – ответил Антон. – Мы его в мае получили. 300 мото-часов – ни одной поломки, только замарать успели. Прекрасная, умная машина, специалисты нарадоваться не могут. Дополнительно приобрели систему нивелирования и выравнивания дороги. Поверхность выравнивает до миллиметра. До этого у меня

был «Фогель» 1995 года, и он до сих пор в строю. Катки у нас хоть и старенькие, но на прекрасном ходу. Технику ведь любить надо, следить за ней, тогда она и служит долго.

– Техника изношенная, устаревшая. – Это я вновь возвращаюсь к разговору с главным инженером ДРСУ-10 Владимиром Вахрушевым. – Амортизация почти нулевая. Но мы, хоть потихонечку, приобретаем новую. Не советское время, когда все централизованно обновлялось. Сегодня это возможно только за счет прибыли.

– А как с прибылью дело обстоит?

– Что планируем, то и обеспечиваем. В Шушенский филиал приобрели погрузчик и бульдозер, кадэмки на Идринский участок и в Курагинский филиал. Техника, в основном, под объемы приобретается. А хотелось бы, конечно, больше.

ДРСУ-10, кроме асфальтоукладчика, о котором мы уже говорили, приобрело в этом году мобильный асфальтобетонный завод. Сейчас он работает на ермаковском участке дороги, а при необходимости его легко перебазировать в любое другое место. Об этом рассказал варщик асфальтобетонной смеси Игорь Захаренко. Он же исполняет на заводе обязанности мастера. До этого почти десять лет отработал в ДРСУ слесарем. К новым обязанностям приступил 1 августа, а до этого своими руками его же и собрал. Бригаде из четырех человек понадобилось для этого полтора месяца.

– Завод нам в контейнерах пришел из Китая. Собрали, установили, обкатали, асфальт варим и отгружаем.

– А где учились? – Спрашиваю.

– А зачем учиться? Если есть желание, любой научится, есть же инструкции. Что было непонятно, спросил у китайцев, они к нам приезжали, остальное сам постигал. По техническим данным производительность завода 80-120 тонн в час. Сегодня мы поздно начали, все-таки не лето, пока разогрели, запустили... Но около шестисот тонн сделали. Одиннадцать машин в круг работали. Вот эта машина была сороковая. Вообще КамАЗы, когда работа идет, делают до семи ходок, отдыхать некогда. Мы 1 августа завод запустили, за полтора месяца 16 тысяч тонн асфальтобетонной смеси сварили.

– Мобильный завод, думаю я, себя оправдает, – говорит главный инженер. – Это когда мы его с нуля собирали, много времени ушло. А теперь мы модулями можем его на другое место транспортировать. Там только фундамент надо подготовить. На разборку, перевозку и сборку на новом месте от силы две недели уйдет.

– Мы стационарный завод за три дня разбирали и за шесть дней ставили, – будто вступая в заочную полемику с начальником, говорит Игорь Захаренко. – А с этим максимум за неделю справимся. Он практически не закреплен, так стоит на основании, не приваренный, ни анкеров, ничего нет.

Возвращаясь из командировки, еще раз с комфортом и удовольствием проехали по отремонтированному участку дороги, помечтали, когда же все дороги в нашем обширном крае станут такими же удобными и гладкими, и мысленно благодарили дорожных строителей ДРСУ-10. Умеют же люди работать!

Сергей ЛЫТКИН



Сложности районного масштаба

В Курагинский филиал ГП КК «ДРСУ-10» приехали ранним утром. Туман окутал поселок, густой пеленой скрывая дома, едва давал разглядеть дорогу. На втором этаже управления горел свет, шла производственная летучка. Из гаража выехал КамАЗ. Водитель вышел из машины, в руках его неведомо откуда появился веник, и он стал подметать невидимый отсюда мусор. Познакомились. Евгений Руденко работает на предприятии пять лет. Приехал на два дня из командировки. Семь дней работал на отсыпке дорожного полотна на дороге Минусинск – Кускун, в районе станции Сисим.



Директор Курагинского филиала ГП КК «ДРСУ-10» Владимир Ортыков

– Сейчас подремонтируемся и опять туда, – говорит водитель. – На вахте живем в Щетинкино, там у нас хорошие условия: гаражи, стояночный бокс, общежитие, столовая своя. Повара тоже вахтовым методом работают, Галина Евстигнеевна и Елена. Готовят вкусно.

Из дверей управления стали выходить люди. Летучка закончилась. Спешим увидеться с директором филиала, еще с вечера договорились встретиться пораньше, ему сегодня обязательно надо побывать в Щетинкино, съездить в Красноярск и вечером вернуть-

ся. Путь неблизкий. Курагинский филиал обслуживает почти 600 километров автомобильных дорог. По численности он самый большой из филиалов ДРСУ-10. Коллектив – 120 человек.

– У нас район сложный в обслуживании – тайга, а зимой снега такие, что вдвойне сложнее, – говорит Владимир Ортыков. – Производственную программу по ремонту дорог в этом году мы выполнили. Провели лабораторные испытания – качество хорошее. Сделали ремонт дороги между Ирбой и Каменкой. В районе Щетинкино ремонт щебеночного покрытия, в тайге. К сожалению, не было объемов по асфальтированию улично-дорожной сети, о которой много говорят, но денег почему-то не выделяют.

– Даже у нас в Курагино дороги оставляют желать лучшего. В поселке 15 тысяч населения. В Ирбе и Каменке по шесть тысяч – туда вообще ничего не дают, – горестно заключил Владимир Алексеевич. – Но главная наша беда – это лимиты на зимнее содержание дорог. Потому что огромные затраты несем именно здесь, в Курагинском районе. Когда подводил итоги года, прибыли практически нет. Как приобретать новую технику? Хотя в прошлом году взяли в лизинг прицепщик КДМ, в позапрошлом – погрузчик. В этом году планировали приобрести автогрейдер и

кран, не знаю, что из этого получится. Амортизация практически вся уходит на ремонт и запчасти, техника-то старая.

Впрочем, какие бы ни были проблемы, работают курагинские мужики и днем, и ночью, ведь без дорог людей не оставишь. Говорил мне об этом и механик филиала Игорь Будин:

– У нас такая работа дорожная. Здесь много автобусных маршрутов, участки дорог очень сложные, много подъемов, все это надо обслуживать, чтобы был безопасный проезд для людей. У нас уже в сентябре и мороз, и снег не редкость, что уж говорить о зиме. Я на предприятии сравнительно недавно, три года, до этого начальником Курагинской ГИБДД был. Ушел в отставку, пригласили сюда, я по образованию механик, дело знакомое. Люди здесь хорошие, ответственные, я это и раньше знал, приходилось по прежней работе общаться, а теперь, когда близко узнал, могу сказать, что героические. Я бы отметил династию Масловых. Сергей Петрович и Андрей Петрович на грейдере работают, а раньше отец их здесь работал. Иван Иванович Маслов, тракторист. Прекрасные люди. Водители Анатолий Бегунович и Алексей



Водители Анатолий Бегунович и Евгений Бурученко



Герасимов разве что не ночуют в своих кадээмках.

Анатолий Бегунович пришел на предприятие в 1995 году. Два года отработал на автозаправке, а потом перешел в автопарк.

– И по сей день работаю, – говорит он. – Вот и вся трудовая биография. Работа круглый год сложная. Весной отсыпка дорог, кюветов. Где-то наводнение идет – там сышем. Потом это плавно переходит в асфальт. Он у нас

тоже всегда допоздна. Асфальт заканчивается, начинаются снега. И тут уж, как бог даст, тогда и выходной будет. Вот сейчас еще раз съездим в командировку и будем переоборудоваться под снег.

– Работаем, куда пошлют, и когда это надо, – включился в разговор подошедший к нам тракторист Михаил Килин.

Он, как и Бегунович, приехал на два дня с вахты. Завтра оба

снова уедут в Щетинкино, до снега надо еще многое успеть сделать. У него в управлении два трактора. Для механизаторов это в порядке вещей. Денег, если кто подумал, это особых не принесит, но польза для предприятия очевидная.

– Коллектив у нас хороший, и механизаторы, и водители, к сожалению, не всегда есть возможность платить им такую зарплату, которую они заслуживают, – говорит Владимир Ортиков. – Особенно зимой – тайга, Артемовская дорога, Чибижек, Черемшанка, там всегда снега большие. Отдельно выделять никого не хочу. Скажу напоследок, что в Щетинкино у нас дорожно-строительный участок и в Кордово, там мастером трудится Анатолий Савин, уже много лет работает. Возглавляет участок, который в тайге находится, там самые большие проблемы с содержанием, особенно с зимним. Вот ему грейдер надо купить, может быть, в лизинг взять, но грейдер туда нужен.

Уезжали из Курагино, пробиваясь сквозь все тот же плотный туман, осеннее солнце лишь слегка высветлило его. Природа готовится к зимнему сну, подумалось мне, чтобы напрочь лишить сна дорожников. Ну да им не привыкать.

Григорий СЕРГЕЕВ



Механик Игорь Будин



Тракторист Михаил Килин



С копейки рубль растёт

Правила хозяйствования, которых придерживается Почетный дорожник, директор Ермаковского филиала ГП КК «ДРСУ-10» Иван Архипов.



Дипломную работу по строительству и эксплуатации автомобильных дорог в Красноярской государственной архитектурно-строительной академии Иван Архипов защищал в не очень подходящее для учебы время, когда ему, студенту-заочнику, перевалило за сорок. Что характерно, на финишную прямую в получении высшего образования он вышел практически синхронно с сыном Андреем, ныне маститым дорожником, а тогда, в 2000 году, только дипломником и начинающим молодым специалистом.

Отцы-командиры

Когда возникала потребность, отец консультировался у сына-студента. А чего тут стесняться? Учиться и одновременно возглавлять предприятие, постоянно думая про хлеб насущный для коллектива, – вряд ли все это давалось Архипову-старшему просто.

Впрочем, Иван Степанович никогда не искал проторенных путей, предпочитая по крупицам

набираться опыта у именитых личностей, с кем когда-либо приходилось пересекаться.

– Мне всегда везло на людей, – любит повторять Архипов, называя в первом ряду своих наставников патриарха дорожной отрасли Петра Старовойтова.

В семидесятых годах прошлого века именно Петр Алексеевич давал юному Архипову путевку в жизнь, выступив руководителем дипломного проекта учащегося автодорожного техникума. Пригодились и дельные советы практика, установка вникать в дорожное дело глубоко, изнутри. А блестящую фразу мастера: «Дорожник – это не только образ жизни, это национальность», способный ученик запомнил крепко, на все годы.

Иван Архипов успел поработать на хозрасчетном ремонт-

но-строительном участке в Уяре и дублером мастера, и машинистом скрепера, и бульдозеристом. Вхождение в профессию, основанное на знании рабочих специальностей, стало хорошей жизненной школой, равно как и служба в армии.

В танковом взводе, выполнявшем боевые задачи в составе Северной группы войск на территории нынешней Польши, Иван Архипов служил под командой молодого лейтенанта Валерия Герасимова, который хорошо понимал солдата, воспитывая из неотесанных новобранцев будущих отличников боевой и политической подготовки. Ныне тот лейтенант – человек в стране известный, начальник Генерального штаба Вооруженных Сил РФ, генерал армии. А с толковым командиром, интеллект которого высоко оценила Родина, даже бывшие подчиненные должны стать если не стратегами, то лидерами. Иного не дано!

Философия труда

Условно трудовую деятельность Архипова можно разделить на два периода, и «демаркационной линией» здесь станет 1992 год, который ураганно прошелся по судьбам многих. Для Ивана Степановича в силу объективных причин он тоже был очень крутым. В его жизни наступили резкие перемены, когда Архипов возглавил дорожный коллектив в Ермаковском. Спривычным делом ему, завгару колхоза имени А.А. Ванеева, пришлось распрощаться, равно как и с сельскохозяйственным





производством вообще. А ведь сибирской деревне отданы были многие годы жизни. Вот потому-то Иван Степанович никогда не отречется от своего «непрофильного» прошлого, которое сформировало его как личность. Он знает, какой ценой достается хлеб, да и заработанные за эти годы методы руководства, конечно же, никогда не лишние в практике управления.

Эти методы не были драконовскими, как порой случается, если человек дорывается до власти и начинает «гнобить». Сам Архипов борьбу за дисциплину никогда не возводил в абсолюте. В любой провинности, которую совершил работник, ему как руководителю важно знать истинную причину. Стало быть, неминуем разговор по душам. А каким он будет, зависит от степени деяния. Но в любом случае Иван Степанович прекрасно понимает, что «даже лошадь, которая о четырех ногах, и та спотыкается».

– Надо уметь понимать людей, Пиночетом не хочется быть, – так обозначает свою философию руководитель. – Мои водители трудятся на износ, наматывая в день по 600 километров, приносят предприятию прибыль, я должен их не наказывать, а всячески поощрять.

Кому-то из чиновников с высоты занимаемого положения зачастую невдомек, как же это Архипов при средней заработной плате по предприятию 30 тысяч рублей может выписать передовикам не меньшую, а то и большую премию. А эти действия никак не расходятся с его генеральной линией: заботу о человеке люди всегда оценят, сработает моральный фактор, который позволит относиться к делу со всей душой. Надо ли удивляться, что, отправляясь на вахту за многие сотни километров от родных и близких и получив трудовую «автономию», предполагающую некоторую свободу действий, ермаковские водители КамАЗов приезжают на объекты, пащут как волы и при этом не «расслабляются», чего не скажешь о других.

Доверительные отношения в коллективе, здоровый микроклимат – в этом тоже секрет успеха предприятия, множившего прежде разве что убытки.

Мобильный кулак

Четыре года назад дорожники

Ермаковского достигли пиковых объемов производства – около 170 миллионов рублей выполненных работ. При постоянной численности небольшого коллектива, где трудится 50 человек, нетрудно подсчитать выработку на труженика: он на дорожном предприятии и швец, и жнец, и на дуде игрец, особенно управленческий персонал. Но ведь год на год не приходится, нельзя просто ждать и уповать на счастливый случай, как визит губернатора края Виктора Толоконского, благодаря которому на благоустройство улиц Ермаковского будет выделено 10 миллионов рублей.

Поиск партнера – процесс всегда сложный, здесь тоже нужно как следует попотеть, прежде чем обеспечить фронт работ. Как считает Архипов, с приходом молодого и энергичного руководителя ГП КК «ДРСУ-10» Константина Димитрова это направление деятельности получило новый импульс. География заказов постоянно расширяется. Дорожники филиала содержат проблемный участок трассы «Байкал» за Нижним Ингашом, трудятся удаленно, на расстоянии свыше 800 километров. На выезде работали и в прошлом году: по контракту с краевым министерством природных ресурсов и экологии чистили русло реки Большой Ирбейчик в Ирбейском районе, укрепляли берега реки Рыбной в Рыбинском районе. И много у предприятия подобных примеров.

Механизаторы филиала стараются внести свою лепту в общую копилку, и это тоже стратегия, выраженная Архиповым афористично:

– С копейки рубль растет.

Дорожники Ермаковского, реализуя задачу любой сложности, готовы работать на своей технике за многие сотни километров. Заказчик высокую марку филиала знает, потому и объемы есть.

Но, положи руку на сердце, разве можно было достичь такой мобильности, если бы не слаженная работа транспортного цеха? Разумеется, нет.

Одним из определяющих начинаний Ивана Степановича по оздоровлению предприятия стало поэтапное обновление парка техники. Все устаревшие КамАЗы, около двадцати единиц, средний возраст которых был свыше двад-

цати лет, прошли кардинальную реконструкцию с обновлением двигателей и заменой кабин. Если требовалось, «лечили» и ходовую. Прежними на автомашинах остались лишь номера.

Старая техника послужила предприятию еще раз, когда несколько лет назад десант филиала тушил горящий под Канском лигнин. Заработанные средства пополнили капитал, что пошел на техническую модернизацию и совершенствование производства. Кроме того, тогда же была создана еще и подушка безопасности. Думать о будущем – хороший признак!

– Вы не представляете, – говорил мне на прощание Иван Степанович, – самым трудным этапом в моей жизни стал юбилей. Я уже собрался уходить на заслуженный отдых. Так бы и случилось, но вовремя услышал, что думает по этому поводу родной коллектив. А все вместе мы еще поработаем на благо края!

Николай ЮРЛОВ





Где родился, там и пригодился



Директор Шушенского филиала
ГП КК «ДРСУ-10» Анатолий Лямин

Мы сидим в кабинете директора Шушенского филиала ГП КК «ДРСУ-10» Анатолия Георгиевича Лямина, и он неспешно рассказывает нам историю своей жизни.

– После техникума я шофером месяца три поработал в сельхозтехнике, пока меня в армию не призвали. А после службы меня сразу мастером поставили. Сельхозтехника все транспортные хозяйства района обслуживала. И трактора, и автомобили. Работа мне нравилась. В 22 года захотелось мне свой профессиональный уровень повысить. Семьи еще не было, а тяга к образованию была. Думал на заочный поступать по специальности. А в институте мне сказали: «Диплом механика у тебя уже есть, иди на дорожный факультет. Высшее образование будет, а там как знаешь». И, знаете, понравилась мне эта специальность. Механик, что – цех, замкнутое пространство. А здесь простор, и это меня вдохновило. Я ведь на дороге начал после первого курса, в стройотряде. И ни где-нибудь, а в Шушенском. Отряд был большой, 40 человек. Кстати, эту контору мы тогда и построили.

От студенческих воспоминаний голос у Анатолия Георгиевича потеплел, глаза засветились, и как будто даже морщины разгладились, словно не было этих почти тридцати лет, что прошли со дня окончания института.

– В этом районе я родился и прожил всю жизнь, за исключением времени учебы да службы в армии. В селе была школа-восьмилетка. Надо было либо в интернате среднее образование получать, либо в техникум идти. Семья решила выбрать второй вариант. И поехал я в Абакан. Поступил в политехнический техникум, выбрал отделение «Техническое обслуживание и ремонт автомобилей». У меня с детства была тяга к технике. Два родных дяди были шоферами, и это мне очень нравилось.

– В 1985 году я пришел сюда дорожным мастером, это был участок Минусинского ДРСУ-10. Встретили меня хорошо, все меня еще по стройотряду помнили, и мастера, и прорабы. Теорию я знал отлично, институт с красным дипломом окончил, на распределении был первым, мог выбрать любой город Советского Союза, но душа лежала к родным местам. А вот практику постигал здесь, учился у старых мастеров, но в основном у рабочих, у Виктора Ивановича Зотова, Сергея Тихоновича Окунева. Никогда не забуду их уроков.

А в 1989-м случилась мода директоров выбирать. Сам бы я, может быть, не решился, но народ меня подталкивал идти на выборы. Управление ставку делало не на меня, – были люди и старше, и опытнее. Но коллектив выбрал меня. В 1992 году мы отделились от ДРСУ-10, стали самостоятельным предприятием. А в 2011 году снова вернули нас под крыло ДРСУ, но уже, правда, в качестве филиала.

Вся моя трудовая деятельность прошла на этом предприятии. И так уж получилось, что почти все дороги в этом районе мне приходилось строить. Например, дорогу Каптырево – Иджа я практически сам проектировал и строил. Трудно дались мне эти 11 километров. Машины, в основном, были ЗИЛы с маленькой грузоподъемностью, их всегда не хватало. Привлекали совхозников и транспортные ор-

ганизации, откуда только могли, даже абаканские водители у нас в командировках работали. Техники не хватало, объектов было много. Дали мне бульдозер ДТ-75, а мне надо грейдер. Мне говорят: «Ну, нет грейдера». Их всего на предприятии два было. Нашли где-то прицепной грейдер. Я его прицеплю к трактору и сам становлюсь, рулю. А потом и все остальные дороги строил: и Каптырево – Субботино, и Синеборск – Дубенск, и подъезд к Синеборску, много... Майнскую ГЭС мы асфальтировали и Саяно-Шушенскую...

Какие картины, какие дороги пронеслись в эти минуты перед мысленным взором нашего героя, можно только догадываться. Много, думаю я, мог бы он рассказать, но где же взять столько времени. Еще до нашей встречи, по телефону сказал, что нет у него лишней минуты, все загодя написано. Кроме директорских обязанностей, есть у него еще и общественные. Третий созыв подряд избирают его земляки депутатом районного Совета.

– Я без общественной работы вроде и не жил. Еще в техникуме был профгруппоргом. В армии комсоргом роты. В институте ни от каких поручений не отлынивал. Вот депутатом стал, избрали меня заместителем председателя районного Совета. Теперь у меня два кабинета, здесь и в райсовете.

Помимо этого, Анатолий Георгиевич, добавлю от себя, является членом президиума краевого со-



вета профсоюзов работников дорожной отрасли, так что у профсоюзной организации предприятия со своим директором конфликтов не бывает.

– С коллективом у меня всегда были хорошие отношения. И сейчас они нормальные, не панибратские, а деловые. У нас все строится на взаимном уважении, понимании друг друга. Никого я не гоняю, не заставляю работать. Я просто ставлю задачу перед коллективом, объясняю, если надо, что и как сделать, и что они за это получают. У нас все шушенские, пришлых нет. Есть еще те, с кем я вместе начинал. Их, конечно, единицы. Я уже, наверное, самый старожил. Впрочем, есть и такие, кто до моего прихода работал. Например, инженер по нормированию труда Елена Георгиевна Чудновская и бывший оператор АБЗ Алексей Иванович Баев, он теперь сторожем работает. Коллектив постоянный 52 человека. У нас в свое время численность доходила до 120 человек. Но потом мы оптимизировались. Теперь за механизаторами закреплено по два-три механизма. И за водителями тоже. А за счет сокращения численности мы увеличили оплату труда. Они заинтересованы, чтобы вся эта техника работала без сбоев, она ведь их кормит. К примеру, есть у нас механизатор Сергей Бакулин. За ним закреплены грейдер, каток и два трактора – К-700 и МТЗ еще. Александр Вычужанин такой же многостаночник и многие другие, всех не перечислишь.

– Часто приходится слышать сетования на нехватку профессиональных кадров, говорят, что молодежь плохо идет в дорожники.

– Есть и у меня примеры. Ребята из Шушенского учатся в Красноярске, но почему-то не жаждут возвращаться в родные места. Даже те, кому мы давали направления. Был у нас на практике парень, понравился мне, я ему предложил работу, а он говорит: «У меня уже в городе есть предложение». Все рвутся в город. Но бывает, принимаем молодежь, учим. А вообще, у нас с кадрами проблем нет. Люди приходят, просят, знают, что у нас стабильно. Поэтому у меня желающих в два раза больше, чем на предприятии работает. Причем специалисты, водители, механизаторы. И если например, кто-то на пенсию уходит или по какой другой причине увольняется, мы без труда находим им замену. Грустно, когда люди уходят, хотя это и неизбежно. Но мы своих ветеранов не забываем, приходят и они к нам, испытывая в чем-то нужду. Разумеется, помогаем. В Шира готовы хоть всех пенсионеров сразу отправлять. Кто хочет, ездит, некоторые каждый год.

Когда Анатолий Георгиевич в очередной раз, как бы ненароком взглянул на часы, мы, наконец, сообразили, что время не резиновое, пора бы и честь знать. Однако от последнего вопроса удержаться не смогли:

– Что это мы все о работе, да работе. А как семья, дети, вы им

свою любовь к дороге передать сумели?

– Жена моя, Ольга Николаевна, дорожница. Работала на нашем предприятии, сначала геодезистом, потом перевели в ПТО, потом на кадры.

– Вы же и перевели...

– Ну да, конечно, – смеется Лямин. – Старшие сыновья тоже стали дорожниками. Артем главный инженер одной дорожно-строительной организации. Павел по образованию эколог. Одно время работал здесь в национальном парке «Шушенский бор». Но потом его пригласили в КрайДЭО в экологический отдел, и понял он, что никуда ему от дорожной стези не деться. Сейчас получает второе высшее образование, уже дорожное, работает в «Байкалуправтodore». Оба говорят, что скучают по Шушенскому.

– К отцу на работу просят?

– У меня вакансий нет. Ну, а младший, Константин, в школе учится, музыкой увлекается. Пойдет ли по семейным стопам, говорить рано. Пусть сам решает.

Подумалось, пусть решает. Пример отца, матери и двух старших братьев, хоть он, наверное, и не думает об этом сейчас, всегда будет перед глазами, а там, кто знает, может, и прирастет династия Ляминых еще одним дорожником. И в грохоте дорожной техники, и в шуршании шин по асфальту тоже ведь можно услышать музыку.

Федор СУХОВ



Уважаемые работники и ветераны автотранспортной отрасли!

Поздравляю вас с профессиональным праздником!

Автомобильный транспорт сегодня – важнейшее звено в развитии экономики региона и обеспечении, прежде всего, социально значимых перевозок.

Ежедневно, при любых погодных условиях тысячи автомобилей и автобусов по всему краю выходят на маршруты, чтобы бесперебойно доставить грузы, безопасно перевезти пассажиров. Профессионализм, терпение, внимание помогают вам достойно справляться со своими обязанностями.

Учитывая темпы экономического и социального развития края, необходимо идти в ногу со временем и оперативно решать ряд важнейших задач. Самое главное – повышать безопасность перевозок. Разрабатывать удобную пассажирскую маршрутную сеть. Особое внимание уделять обновлению парка подвижного состава и выпускать на линию комфортный и надежный транспорт.

В этот праздничный день самые теплые поздравления ветеранам отрасли. Вы заложили славные традиции, которые вместе со знанием и опытом передаются молодой смене.

Дорогие коллеги! Спасибо вам за труд, взаимопонимание и поддержку. Желаю вам и вашим близким крепкого здоровья, семейного благополучия. Ровных дорог, доброго и безопасного пути!

Сергей ЕРЁМИН,
министр транспорта
Красноярского края

С праздником,

В последнее воскресенье октября транспортная отрасль России отмечает День работника автомобильного и городского пассажирского транспорта. 25 октября, в канун этой знаменательной даты, в городском Дворце культуры «Кировский», более известном среди горожан как ДК автомобилистов, прошло торжественное собрание. На нем представители автотранспортных предприятий Красноярска и Красноярского края чествовали передовиков и ветеранов и подвели итоги профессионального (от праздника до праздника) года.

Представить нашу жизнь без автомобилей невозможно. Каждый день за руль садятся любители и профессионалы по всему миру, а День автомобилиста давно перешагнул рамки профессионального праздника и стал поистине народным. В этот день во Дворце культуры собрались заслуженные работники и ветераны отрасли, руководители крупных государственных и частных предприятий, входящих в региональное объединение работодателей автомобильного и городского электрического транспорта Красноярского края «Транспортный союз Красноярского края», представители краевой и городской администраций, руководители крупнейших государственных учреждений и ведомств, отвечающих за эффективность и безопасность дорожного движения, таких, как краевое Управление Государственной инспекции по безопасности дорожного движения и Межрегиональное УГАДН по Красноярскому краю, Республике Тыва и Республике Хакасия Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Высокая честь открыть мероприятие, как и полагается в подобных случаях, была предоставлена министру транспорта Красноярского края Сергею Ерёмину. Трудно переоценить роль автомобильного транспорта для развития экономики любого региона, тем более столь необъятного и богатого природными ресурсами, как наш край, подчеркнул министр. Каждый год автотранспорт перевозит сотни тысяч пассажиров и миллионы тонн народнохозяйственных грузов. Бесперебойная и безаварийная работа транспортников – залог дальнейших успехов и процветания красноярской земли.



друзья!

Немало достойных страниц вписали автомобилисты в 80-летнюю историю нашего края. Святая наша обязанность – сохранить достижения и имена отцов и дедов для потомков, чему в немалой степени будет способствовать музей транспорта Красноярского края, который создается в регионе по инициативе министерства транспорта края.

В этот день из рук министра транспорта Почетную грамоту «За многолетний добросовестный труд, в связи с профессиональным праздником – Днем работника автомобильного и городского пассажирского транспорта» получили руководители ГП КК «Балахтинское АТП», «Ужурское АТП», «Иланское АТП», «Заозерновское АТП», «Канское ПАТП», «Тасеевское АТП». Благодарственные письма министерства транспорта были вручены руководителям ГП КК «Казачинское АТП», ООО «Перевозчик», ООО «ПАТП» и другие.

От имени Межрегионального УГАДН по Красноярскому краю, Республике Тыва и Республике Хакасия Федеральной службы по надзору в сфере транспорта благодарственные письма вручал начальник управления Федор Семенов. Наград удостоились министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин, а также коллективы ООО «Автоколонна 1967-А», ОАО «Автоколонна 1967», ОАО «Ермаковскагроавтотранс», ГП КК «Иланское АТП», ГП КК «Ирбейское АТП».

Заметим, что Сергей Васильевич накануне праздника также получил благодарственное письмо от ЦК профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства (его министру вручил председатель территориальной (краевой) организации Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев).

Немало добрых слов в адрес автомобилистов края было сказано исполнительным директором РОР «Транспортный союз Красноярского края» Леонидом Семеновым. Среди награжденных Транспортным союзом – коллектив ГП КК «Тасеевское АТП», индивидуальный предприниматель Денис Куницин, ООО ТК «Сибирь» и другие.

Ольга ЗУБОВА





С заботой о жителях края

Пассажи́рские перевозки – один из наиболее социально значимых аспектов работы автомобильного транспорта. Сделать их максимально эффективными, причем не только с экономической точки зрения, – одна из важнейших задач, стоящих перед министерством транспорта Красноярского края. Ее решение транспортники связывают с началом масштабной реорганизации государственных автотранспортных предприятий, проведение которой было одобрено прошедшей в октябре сессией Законодательного Собрания края. Планируется, что вместо 17 самостоятельных государственных автотранспортных предприятий будет создано одно – мощное, консолидированное, с разветвленной филиальной сетью по всему краю. О плюсах и минусах намеченных изменений – наша беседа с министром транспорта Красноярского края Сергеем Ерёмным.

– Сергей Васильевич, не боитесь обвинения в гигантизме? Действительно ли уж необходима эта реорганизация?

– Вне всякого сомнения. При чем ее, как говорится, надо было провести еще вчера. Ситуация, сложившаяся в сфере автоперевозок в крае, безрадостная. Судите сами. В течение последних пяти-семи лет протяженность маршрутов Красноярского края, обслуживаемая государственными автотранспортными предприятиями Красноярского края, снизилась на 10 процентов – с 20,6 до 18,4 тыс. км. Более чем в полтора раза сократился пробег с пассажирами – с 33 165 до 20 211 тыс. км. Неуклонно увеличивается количество убыточных государ-

ственных предприятий – сегодня приносят доход менее половины из них.

Одной из причин снижения объемов транспортной работы можно назвать сокращение количества государственных автотранспортных предприятий Красноярского края. Непринятие антикризисных мер уже в ближайшем будущем рискует повлечь за собой необратимые процессы, результатом которых может стать дальнейшее банкротство государственных автотранспортных предприятий и как следствие отсутствие транспортного сообщения между населенными пунктами, а в ряде случаев и с краевым центром.

И еще несколько слов о недо-

статках структуры отрасли. Сегодня каждое государственное автотранспортное предприятие является самостоятельным юридическим лицом, что снижает возможность оперативного перераспределения технических и кадровых ресурсов. Из 61 муниципального образования в 23 отсутствуют краевые и муниципальные автотранспортные предприятия. Административная разобщенность препятствует формированию эффективных транспортных схем, обслуживанию маршрутной сети на основе единых маршрутов, эффективному использованию производственных площадей, различных видов техники. Затруднено взаимодействие с органами исполнительной власти на местах,



районными представительствами федеральных служб и ведомств. Существуют проблемы финансирования отрасли бюджетами всех уровней, отсутствует возможность перекрестного субсидирования между отдельными юридическими лицами.

Это так, вкратце, тезисно, чтобы вы могли составить представление об истинном положении дел.

– И какой же выход предлагает министерство?

– Простой и понятный. Создать вместо множества разобщенных предприятий одно – Государственное предприятие Красноярского края «Краевое АТП» и консолидировать у него на балансе подвижной состав, водителей и специалистов необходимой квалификации, производственные площадки для ремонта и стоянки автобусов, диспетчерское управление. Это, в свою очередь, позволит филиалам во всех районах края более рационально использовать транспортные средства при участии в конкурсах.

На базе АТП предлагается создать 18 филиалов – Ачинский, Манский, Балахтинский, Новоселовский, Шарыповский,

Красноярский, Канский, Иланский, Дивногорский, Тасеевский, Большемуртинский, Казачинский, Шушенский, Ужурский, Зазерновский, Краснотуранский, Ирбейский и Каратузский. Такая организация работы позволит повысить эффективность и конкурентоспособность предприятия в целом по краю. В конечном итоге будут обеспечены оптимизация расходов бюджета и стабильная занятость населения в городах и районах края. В первую очередь, выиграют от этого не только транспортники, но и пассажиры.

Среди достоинств организационно-правовой формы в виде единого государственного предприятия с развитой филиальной сетью можно назвать сохранение материально-технической базы госпредприятий. Будет обновлен подвижной состав, в результате чего сократятся расходы на ремонт автотранспорта. Консолидируем и закупочную деятельность, что позволит сэкономить до 20% средств благодаря большим объемам и планированию.

– Звучит убедительно. Даже странно, что ваши предложения встречают противодействие.

– В основном, они не нравятся тем, кто занимается частными перевозками на пригородных и межмуниципальных маршрутах. Боятся, что в лице крупного государственного предприятия получат конкурента, которого не смогут победить на торгах. Конечно, подобные опасения понятны, но не стоит забывать, что частники работают только там, где выгодно, предпочитая самые «сладкие» маршруты.

Социальная ответственность и законы рынка зачастую противоречат друг другу. Кто-то же должен возить в райцентры или Красноярск людей из отдаленных деревень. Если частник может позволить себе отказаться от маршрутов, не приносящих прибыли, то государственное предприятие – нет. Частнику это невыгодно, и у людей остается одна надежда – на государство. Максимально возможная транспортная доступность – не пустой звук, а один из основополагающих принципов нашей работы.

Кстати, предложенная нами реорганизация встретила понимание у краевого депутатского корпуса. Впервые мы озвучили свои предложения год назад, в октябре 2013 года на заседании комитета по промышленности и вопросам жизнеобеспечения Законодательного Собрания Красноярского края. В частности, уже тогда Сергей Зяблов, депутат Законодательного Собрания, заметил, что с этой реорганизацией край «опоздал на пятилетку». По мнению Сергея Филипповича, с которым я согласен, централизация – единственный путь к спасению государственного сектора транспортной отрасли.

Надо сказать, что депутаты очень серьезно и вдумчиво отнеслись к нашим предложениям. Был высказан ряд замечаний и пожеланий, которые мы учли в дальнейшей работе над концепцией реорганизации. Состоявшаяся в октябре сессия Законодательного Собрания в целом положительно оценила нашу работу и одобрила разработанную нами «дорожную карту» – план конкретных действий по реализации предлагаемых изменений. В активную фазу реорганизации краевых государственных автопредприятий вступит в начале 2015 года.

Елена АВРАМОВА

Там, где кончается асфальт...

Памятным событием для жителей Тасеевского района стал праздник в честь 75-летнего юбилея со дня основания автотранспортного предприятия – ГП КК «Тасеевское АТП».



В помещении АТП царило радостное оживление. На торжество приехали руководители пассажирских автотранспортных предприятий со всего Красноярского края. У людей – приподнятое настроение. В роли гостеприимного хозяина директор Сергей Варанкин шутил, искренне радовался каждому гостю.

По всем показателям – лидер

В Тасеево прибыли представители министерства транспорта Красноярского края – начальник отдела транспорта Константин Козлов, консультант Руслан Глухих, руководитель ГП КК «Красноярскавтотранс» Алексей Давыдов, председатель Красноярской территориальной организации Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев, представитель межрегиональной ассоциации автомобилистов Татьяна Плотникова.

Провели рабочее совещание, на котором Алексей Давыдов вручил грамоты директорам предприятий за призовые места в

краевом профессиональном конкурсе: Канского – Виктору Туруханову, Шарыповского – Михаилу Иноземцеву, Ачинского – Александру Блискавке, Шушенского – Надежде Черных.

Виктор Медведев рассказал о результатах переговоров с губернатором Красноярского края Виктором Толоконским.

– Главная задача заключается в том, чтобы не допустить в Красноярском крае приватизации государственных пассажирских автопредприятий, – подчеркнул Виктор Георгиевич. – Огромная территория, удаленность сел и деревень от городских центров, климатические условия – северюг – все это отличает наш край от других регионов страны. Поэтому только государственные пассажирские предприятия могут выполнять социальные задачи для местного населения, гарантированно осуществлять перевозку пассажиров. Губернатор намерен оказывать содействие, поддерживать транспортников. Сейчас краевое министерство разрабатывает программу по обновле-

нию подвижного состава. Теперь трехстороннюю комиссию по взаимодействию с профсоюзами возглавил председатель правительства Красноярского края Виктор Томенко.

Гости осмотрели автохозяйство. На территории, в боксах – везде чисто, убрано, порядок.

Сегодня в ГП КК «Тасеевское АТП» трудятся 58 человек: водители 28 автобусов, механики, слесарь, электрик, сварщик, работники бухгалтерии, сторожа. В первом полугодии услугами пассажирского транспорта воспользовались более 120 тысяч жителей района. Если сравнить с числом населения, то пассажиров перевезено в десять раз больше. В этом году предприятие сработало с прибылью, которая, в первую очередь, была направлена на развитие производства. Добавились три новых автобуса: два «Форда» и «ЛиАЗ», полученные в аренду. Открыты два новых маршрута на Красноярск.

Предприятие выиграло конкурс на получение специально оборудованного автобуса «ПАЗ» для перевозки инвалидов-колясочников. Появилась возможность открыть социальный маршрут до Канска. По договоренности с центром занятости населения направили на бесплатное обучение категории «D»



Автоэлектрик Юрий Лаппа



Директор Сергей Варанкин

пять водителей. Планируется увеличить длину маршрутов по Тасеево на 33 километра, чтобы рейсовые автобусы стали доступны жителям окраин села. Важное направление – подвоз учащихся в школы. Но главным показателем здесь считают качество работы.

Удивились гости, когда в котельной увидели паровозные котлы.

– Это реликвия, – объясняет Варанкин. – Таких котлов уже нигде нет. Но они в рабочем состоянии. Любопытно другое. В рамках программы по энергосбережению мы утеплили окна, двери. Север. А наши умельцы в котельной установили двигатель мощностью полтора киловатта, который качает и перекачивает столько же кубов воды, если бы здесь стоял двигатель мощностью 18 кило-

ват. Потрясающая получилась экономия!

Этот факт убедительно говорит о том, что люди к своей работе относятся заинтересованно, с выдумкой, творчески. Поэтому не удивительно, что Тасеевское АТП является признанным лидером среди пассажирских автопредприятий в Красноярском крае.

Следует сказать, что многие руководители впервые побывали в Тасеево. Поэтому с интересом было принято предложение посетить Тасеевский краеведческий музей, который в прошлом году отметил 95-летие со дня образования. Экскурсовод Екатерина Павловна Титова 36 лет занимается сбором и сохранением исторических экспонатов. Она с энтузиазмом знакомила гостей с бытом, жизнью, историческим прошлым села. Героические люди живут в Тасеево. Замечательный музей! Покидали его с волнением, чувством уважения и благодарности.

Ветераны поставили «отлично»

Торжественный вечер состоялся в Доме культуры. Поздравляли тех, кто делает пассажирский транспорт комфортным, удобным, безопасным и, самое главное, любимым средством передвижения местных жителей.

Юбилей! От имени министра транспорта Красноярского края Константин Козлов передал самые наилучшие пожелания, руководитель ГП КК «Красноярскавтотранс» Алексей Давыдов, председатель Красноярской территориальной организации Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев, представитель межрегиональной ассоциации автомобилистов Татьяна Плотникова вручили памятные награды.

На сцену поднимались руководители, представители различных районных организаций – подарки, слова благодарности, признание нелегкого водительского труда – нет сомнений в искренности.

– Тасеевское пассажирское автопредприятие – надежный партнер районной муниципальной власти, – подчеркнул глава Тасеевского района Олег Никаноров. – Одно из старейших, оно является гордостью нашего района. Мы его очень ценим.

Выступление участников ху-

дожественной самодеятельности, хора ветеранов труда добавили яркие краски в праздничное торжество.

С особым волнением переживали событие ветераны.

– У меня водительский стаж 44 года, – рассказывает Александр Александрович Арнст. – Работал шофером, а потом перешел на автобус. В будущем году мне исполнится 80 лет. У меня семь правнуков, восемь внуков. Всю жизнь отдал транспорту. Нынешнее поколение водителей не подводит нас, ветеранов, поэтому я счастливый человек. Спасибо руководителям, которые помнят о нас.

– А я в 1955 году после службы в армии пришел в автохозяйство и работал до 1993 года. До пенсии. Я был передовиком, – вспоминает Михаил Захарович Астахов. – И супруга Зоя Васильевна всю жизнь в АТП отработала. Больше 25 лет кондуктором. Уже 21 год, как на пенсии, но я частенько заглядываю в АТП – тянет.

– В конце декабря 1975 года вернулся из армии, а уже 2 января 1976 года устроился водителем в АТП, – рассказывает Александр Михайлович Ферапонтов. – Почему? У меня отец, Михаил Павлович, ветеран войны, старший брат здесь работали. Когда начинал, то думал: «Неужели мне всю жизнь так рано вставать?». Привык. В общей сложности 42 года за рулем, а на пассажирском транспорте более 30 лет. Сейчас вожу школьников. Мне через два месяца исполнится 60 лет, но я еще поработаю. Праздник понравился. Душевный.

– Всю жизнь работаю в автопредприятии, – признается Александр Викторович Федосеенко. – Как пришел в 1982 году из армии, так и тружусь. У меня одна запись в трудовой книжке. Здесь отец работал – Виктор Александрович, дядя тоже был водителем автобуса. А как замечательно спел нашу шоферскую песню Владимир Дмитриевич Глиос. Он из АТП на пенсию ушел. Опытный водитель. В автошколе инструктором был по вождению. Талантливый человек.

...Мы уезжали.

– В Тасеево заканчивается асфальтированная дорога, а дальше на север – зимник, – директор махнул рукой. – Счастливого пути!

Василий ВЕНГЕРОВ



Контролер технического состояния автомобилей Владимир Вахрушев