

ТТК

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

№3
(53)

МАЙ-
ИЮНЬ

2019

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ



Работники ГПКК «Лесосибирск-Автодор»
проводят масштабные дорожные
работы к 400-летию Енисейска

Капитан
из поселка
речников



День защиты **ДЕТЕЙ** В КрайдЭО
САМЫЙ северный мост в крае
ЛЕТО спортивных побед

СОДЕРЖАНИЕ

Александр Сафонов По дороге к юбилею	4
Мобильные светофоры – ремонт без аварий	6
Людмила Соловьева Посевная – дорогам не помеха	8
Сергей Колин Дело всей жизни	10
Анна Ильина Праздник радости и веселья	12
Любовь Светлова Самый северный мост в крае	14
Андрей Володин Студенческое братство	16
Алена Кротова Александр Сиротинин: «Работаем стабильно»	17
Людмила Ерофеева Лето наших побед	18
Надежда Кубрак Транспорт с акцентом на экологичность	25
Мила Владимирова Татьяна Иванова: «Люблю пассажиров»	27
Сергей Никольский Завтра начинается сегодня	28
Сергей Чурилов Не поле перейти...	30
Андрей Володин Шира ждет в гости	32
Николай Сергеев «Шелковый путь» – в Красноярске!	34



ТК

Издается
при информационном
содействии
министерства
транспорта
Красноярского края

Учредитель
и издатель
ООО «Автомобильно-
транспортная газета»

Главный редактор
Э.З. Алборов

Заместитель
главного редактора
Л. Ерофеева

Адрес редакции
и издателя:
660049,
г. Красноярск,
пр. Мира, 30,
а/я 25533.
Тел./факс
(391) 227-27-27,
e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан
в ООО «Полиграф-
Аванта»,
660028, г. Красноярск,
ул. Телевизорная, 1, стр. 26
Объем 36А4.
Тираж – 2300 экз.
Транспортный комплекс
Красноярья
№3 (53)
май-июнь 2019
Время подписания
в печать:
по графику 18.00
фактически 18.00
Дата выхода 10.07.2019
Цена свободная

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

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

16+

R Рекламный
материал

Использование
материалов
журнала
без письменного
разрешения
запрещено.



По дороге к юбилею

Совсем скоро, в начале августа, Енисейск отметит свое 400-летие. К этой круглой дате приковано много внимания. Указом президента юбилей старейшего города в Красноярском крае включен в перечень федеральных мероприятий 2019 года.

Сейчас город стремительно меняется. Идет глобальная реставрация памятников архитектуры – купеческих особняков и старинных храмов. Вместе с этим проводятся масштабные дорожные работы. О деятельности в этом направлении рассказал директор Енисейского филиала «Лесосибирск-Автодор» Олег Анашкин.



– Олег Витальевич, каким образом ваше предприятие участвует в подготовке Енисейска к 400-летию?

– Енисейский филиал в основном занимается изготовлением асфальтобетонной смеси для ремонта дорог в городе, а укладывают его специалисты нашего головного предприятия, которое расположено в Лесосибирске. Уже выпущено 6 тысяч тонн асфальтобетона. Работа по асфальтированию у нашего филиала идет только на автодороге Енисейск-Пировское – это двухкилометровый участок в черте города, который ведет к аэропорту. По нему едут те,

кто прибывает в Енисейск авиатранспортом. Кроме асфальтирования на участке будут построены 3 автобусные остановки с навигационными.

В целом филиал планирует этим летом выпустить около 22 000 тонн асфальта для благоустройства Енисейска и подъездных путей к нему. На сегодняшний день нашим асфальтом покрыто уже 28 тысяч квадратных метров – это не только дороги, но и площадки на улицах Худзинского, Рабоче-Крестьянская, Марковского, Кирова. Кроме этого, нашей асфальтобетонной смесью покрыто 3 600 квадратных метров тротуаров в Енисейске.

Впереди еще много работы – больше половины плана. Выполнить его нам необходимо к середине июля. Дальше должны прийти бригады, которые наносят дорожную разметку. Подготовились мы хорошо. Техника, материалы, работники – все это есть. Я думаю, сбоям быть не должно.

– Вы сказали: «План – 22 000 тонн асфальта». Для вашего филиала это считается большим объемом?

– Да, это рекордный объем для нашего асфальтобетонного завода. Завод, расположенный возле села Озерное, появился в 2016 году. Первый год был тестовым – сделали совсем немного асфальта, в 2017 году выпустили 13 500 тонн асфальтобетона, в 2018 году – 14 300 тонн.

– В этом году Енисейский филиал работает интенсивнее, чем обычно? Если да, то увеличивался ли штат?

– Подготовка к юбилею Енисейска – большое и серьезное дело. Если сравнивать с прошлым годом, конечно, мы работаем интенсивнее. Но штат не увеличивали. Мы планируем



свою работу так, чтобы успеть выполнить все задачи без увеличения штата. Есть определенные трудности, но они решаются в рабочем порядке.

– Кроме проекта «Енисейск 400», есть еще какие-то направления в работе по дорожному ремонту и благоустройству в этом году?

– Нет. Енисейск для нас сейчас самое глобальное направление. Остальная работа ведется в рамках содержания дорог. Но есть упор на определенные вещи – уборка мусора, правка знаков, срезание кустов, которые ухудшают видимость на поворотах. В этом году у нас более щепетильный подход к содержанию.

Подготовка к большому юбилею Енисейска идет не только в самом городе. Активная работа ведется на трассе Красноярск-Енисейск. Об этом рассказал генеральный директор дорожного предприятия «Лесосибирск-Автодор» Игорь Михайлов.



– Игорь Анатольевич, какие работы выполняет «Лесоси-



бирск-Автодор» в рамках подготовки Енисейска к 400-летию?

- У нас есть большой двухлетний контракт стоимостью 150 млн рублей. В рамках этого контракта предприятие проводит реконструкцию центральной части города. Работа идет на улицах Ленина, Горького, Кирова, в переулке Партизанском. Начали в прошлом году, и основной объем уже выполнен, примерно 80%. Сделано асфальтирование, остается закончить тротуары, кюветы, очистные сооружения, смонтировать электрику. В первых числах июля завершим. Думаю, что к этому времени подрастут новые уже посаженные газоны.

Параллельно с этим есть контракт по ремонту улично-дорожной сети, который охватил ряд дорожных участков, прилегающих к центру - это участки на улицах Рабоче-Крестьянской, Марковского, Худзинского, Кирова. Кроме асфальтирования, наше предприятие чистит и углубляет кюветы, строит тротуары из брусчатки и асфальта, укладывает водопропускные трубы и проводит озеленение. По этому контракту, к сожалению, было большое понижение в цене во время торгов, но мы его взяли, так как серьезно готовились к выполнению этих работ. С точки зрения экономики контракт сложный, но мы настроены сделать все достойно и на долгие годы.

- Есть ли сложности в работе?

- Сложность в том, что приходится работать в условиях постоянного движения. Город живет активной жизнью. Параллельно с нами работают другие ремонтные организации - на Соборной площади, на детском стадионе, на объектах реставрации. Мы перекрыли центральную часть города, но коллегам нужно достав-

лять материалы, приходится координировать действия. Однако скоро все должны закончить свои работы, и в конце июня зайдут бригады, которые сделают дорожную разметку в центре Енисейска, после чего можно будет открыть движение. Уверен, графики сорваны не будут.

Отмечу, что дорожные работы в самом Енисейске для нашего предприятия - это только часть подготовки к юбилею города. Есть такое понятие «гостевая дорога». Она начинается в Красноярске и заканчивается в Енисейске - ее протяженность 330 км. Мы содержим больше половины этой дороги. И в рамках содержания проводится весомый перечень работ. Сплошной и ямочный ремонты, отсыпка обочин, ремонт и замена знаковой информации - уже поменяли въездные карты в Казачинском и Енисейском районах. Меняются остановочные площадки и павильоны, туалеты. Идет уборка мусора. В большом объеме очищаются обочины от леса, здесь мы взаимодействуем с работниками лесного хозяйства. В Енисейск поедет много гостей, они должны видеть порядок.

К подготовке «гостевой дороги» относится ремонт двухкилометрового участка на трассе «Енисейск-Пировское» - это путь от города до

аэропорта. А также ремонт восьмикилометрового участка енисейского тракта, который проходит через село Верхнепашино. Плюс ремонт двух участков в Казачинском районе.

- Этот сезон, учитывая проект «Енисейск 400», более напряженный, чем предыдущие?

- Когда мы ожидаем дома гостей, хлопочем, готовимся. Естественно, подготовка к юбилею Енисейска сделала нагрузку сверхнормативной. Задействованы все сотрудники, отпуска перенесены на другие периоды. Привлекаем к «гостевой дороге» специалистов из других подразделений - из Пировского участка, Мотыгинского филиала, подключаем работников с севера, которые обычно трудятся на зимниках, привлекаем подрядные организации. Работа колоссальная. Нам надо качественно и в срок выполнить намеченные планы.

- Игорь Анатольевич, в целом на сколько процентов выполнен ваш план подготовки к юбилею Енисейска?

- Больше половины работ уже сделано. Хотя уборка мусора - это ежедневное мероприятие. Только убрали, смотришь, уже снова пакеты какие-то валяются. Присутствует не совсем корректное отношение к туалетам, которые стоят на остановочных площадках. Надеюсь, что напряженная работа по наведению порядка, которую мы сейчас ведем, изменит поведение людей. Я верю, что они поймут - порядок надо беречь. Конечно, когда заходишь в развлекательное помещение, где куча мусора, нет желания соблюдать чистоту, но когда попадаешь в атмосферу чистоты - складывается совсем другое ощущение.

Хочу отметить, что в подготовке «гостевой трассы» «Лесосибирск-Автодор» плотно работает с главами районов и поселений, которые оказывают нам поддержку. Думаю, что подготовка к юбилею Енисейска пройдет «на отлично».

Александр САФОНОВ
Фото Сергея БОЛОТОВА



Мобильные светофоры – ремонт без аварий



Наиль Азмухаматов

Чтобы этого избежать, изменившееся движение нужно регулировать. Есть вариант сразу заложить в смету приобретение мобильных светофоров. Дальше возникает вопрос: какие именно брать? Не все мобильные светофоры удобны в эксплуатации и соответствуют ГОСТам, а светофор, установленный не по ГОСТу, в спорном случае будет аргументом против вас.

Какими бывают преимущества и недостатки разных моделей? Нас консультирует директор компании «Айтехник» Наиль Камилевич Азмухаматов.

Простота и гибкость настроек

– Удобство настроечных параметров – один из важнейших факторов. Я считаю оптимальным вариант, при котором два человека нажатием буквально нескольких

С приходом лета начались дорожные ремонты. Перекрытие, сужение дороги, закрытие полос – все это факторы, повышающие вероятность ДТП.

Любой подрядчик, занимающийся ремонтом дорог или мостов, меньше всего хочет, чтобы на его участке и по его вине случались аварии.

кнопок запускают светофоры, согласно инструкции, – рассказывает Наиль Камилевич. – Чем проще и понятнее интерфейс, тем меньше вероятность ошибки. Кроме того, часто для смены цикла в мобильных светофорах закрепляется конкретное время. Это упрощает работу производителям, но усложняет дорожникам. Мы пообщались с заказчиками и поняли, что оптимальный вариант – сделать этот параметр настраиваемым. Сейчас в наших мобильных светофорах можно задать любой временной интервал. Важно также, чтобы был режим «езде красный», он применяется для полного перекрытия дороги. Если нужно дать проехать крупной технике или осуществить провоз габаритных материалов, а также чтобы экстренно остановить движение в случае аварийной ситуации. Это дает возможность полностью закрыть участок и произвести необходимые работы.

В устаревших моделях требуется заходить в контроллер, набирать программу, искать ключи. Но в современных моделях достаточно подойти к светофору, нажать одну клавишу, и светофор будет приведен в запрещающий или разрешающий режимы.

Внешний вид

Сейчас ГОСТ регулирует не только яркость мобильного светофора, но и такие параметры, как высота его установки, наличие светоотражающего экрана, цвет стойки. Компания «Айтехник» производит светофоры с двухцветными черно-желтыми стойками, полностью соответствующими ГОСТу. Стойка складная, и это

позволяет установить светофор на нужную высоту. Также в комплектацию входит светоотражающий экран и дополнительный световозвращающий экран.

За счет этого наши светофоры «пробивают» даже сильный туман. Мы уже проверяли их в таких условиях. Летом, когда туманы бывают часто, это очень актуально.

Синхронизация

Еще один принципиальный, а во многих случаях проблемный момент – обеспечение связи между двумя светофорами. Если вы приобретаете светофоры, синхронизирующиеся через сотовую или радиосвязь, будьте готовы к помехам. За городом по разным причинам они возникают постоянно. А нарушение координации мобильных светофоров – одна из возможных причин ДТП, при этом велика вероятность, что виновной в этом случае будет признана организация, проводящая дорожные работы. Нам уда-



лось обойти эту проблему, максимально упростив систему взаимосвязи светофоров, достаточно настроить их, следуя инструкции, и дальше светофоры будут синхронно работать без помех.

Низкий объем энергопотребления

Регулярно возникают запросы на светофоры с солнечной батареей. Мы производим такие светофоры, но обычно их не рекомендуем. Безусловный плюс – экологичность. Но есть и серьезные минусы. Это в первую очередь цена. Использование солнечной батареи удорожает светофор почти в 2 раза. К тому же, оборудование получается очень непростым в обслуживании. Скажу честно, проще раз в год купить 2 аккумулятора, чем обслуживать дорогой, технически сложный агрегат с высокой парусностью. В нашем Красноярском крае ветровая нагрузка достаточно серьезная, и привередливое оборудование регулярно выходит из строя. У качественных мобильных светофоров достаточно низкое энергопотребление, поэтому при обычных условиях аккумулятор можно подзаряжать примерно раз в 3 суток постоянной работы.

Мы работаем над производством мобильных светофоров с 2014 года. И за это время сумели создать модель, которая очень популярна у дорожных служб, работаем с дорожниками Красноярского и Алтайского краев, сейчас ведем переговоры еще с несколькими регионами. Конкурентная цена, технические преимущества, полное соответствие ГОСТам – все это есть у светофоров производства компании «Айтехникс».



Общественный транспорт

Наследие Универсиады

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

Сертификаты на право получения автобусов представителям автотранспортных предприятий Красноярска и края вручил губернатор края Александр Усс.

– Сегодня мы передали краевой столице 43 современных комфортабельных автобуса ПАЗ и ЛиАЗ, которые были приобретены за счет краевого бюджета для нужд Универсиады. Это наследие Игр, которое уже завтра начнет служить жителям города. Новенькие машины перейдут на службу всем красноярцам и выйдут на городские маршруты общественного транспорта. Очень важная деталь – все новые автобусы соответствуют экологическим стандартам и позволят заменить машины, давно выработавшие свой ресурс, – сказал глава региона. – При этом сегодня мы сможем обновить не только автопарк Красноярска, но и края: современный автобус, а это тоже наследие Игр, будет направлен в муниципальные образования региона.

43 новых автобуса будут работать на маршрутах номер 31, 37, 26 и 12. Мэр Сергей Еремин отметил, что это первая масштабная замена подвижного состава общественного транспорта Красноярска за последние 8 лет: «Кроме этих 43 автобусов недавно в лизинг мы приобрели еще 25. Вместе с муниципальными предприятиями автобусы обновляют и частные перевозчики. Так, с 2016 года ими было обновлено порядка 600 автобусов. Все новые автобусы имеют единую комплектующую базу, поэтому их проще обслуживать. Теперь важно сохранить динамику обновления автопарка в среднем на 10 % в год».

Наследие Универсиады осталось не только в столице, 51 автобус направят в районы края для пассажирских перевозок по регулярным муниципальным и межмуниципальным маршрутам.

Сергей РУЧКИН



Посевная — дорогам не помеха

АО «Каратузское ДРСУ» – своего рода уникальная организация, совмещающая, казалось бы, очень разные виды деятельности – сельское хозяйство и дорожные работы. Однако такой симбиоз уже долгие годы позволяет предприятию стабильно и продуктивно работать.

– Прошлый год наше предприятие завершило в плановом режиме. Основную часть прибыли, около 100 млн, принесла реализация сельхозпродукции, около 50 млн мы заработали, выполняя дорожные работы, – рассказал директор Каратузского ДРСУ Олег Владимирович Лихоузов. – Самыми крупными объектами были автодорога Каратузское–Ширьштык, где мы укладывали 3 км асфальта, и ремонт улично-дорожной сети в селе Каратузское, общая сумма контракта по которому составила около 10 млн рублей.

В нынешнем году Каратуз-

ское ДРСУ планирует отработать с результатом не хуже. Предприятие выиграло тендер на благоустройство придворовых территорий в селе Каратузском.

– Работать будем на 5 объектах, – поясняет главный инженер Василий Васильевич Гатилов, – продолжим заниматься благоустройством улиц села Каратузское, заасфальтируем пять улиц на общую сумму около 9 млн рублей. Также ведем работы на переходящем объекте с прошлого года – автодороге Каратузское–Ширьштык, где необходимо сделать двухслойное покрытие 3,5 км дороги, на сумму 30 млн. рублей.

В целом, по словам директора, работа привычная, из новинок – применение адгезионной добавки для повышения качества битума.

– Вся техника на ходу, в рабочем состоянии, – отмечает Олег Владимирович. – Периодически мы обновляем парк, покупаем новые машины. В этом году в планах приобретение КДМ, автогрейдера, но это уже будет зависеть от того, с какой прибылью закончим год. Пока работаем на той технике, что есть, для поставленных задач ее вполне достаточно.

Рабочих рук тоже хватает. В сред-

нем на предприятии трудятся 150 человек, на летний период, когда выполняется максимальный объем работ, коллектив увеличивается до 250 человек. Средний возраст работников – 40 лет, людей предпенсионного возраста мало.

– Мы постоянно обучаем работников дополнительным специальностям, отправляем на повышение квалификации, открываем новые категории водительских прав. Это помогает использовать рабочее время максимально эффективно, – уверен директор Каратузского ДРСУ. – Например, комбайнер летом работает на асфальтоукладчике, водитель совмещает функции каткиста и т.д.

К концу мая Каратузское ДРСУ уже завершило ямочный ремонт на краевых автодорогах Каратузского района, к основному сплошному ямочному ремонту дефектных участков автомобильных дорог пока не приступали – еще не завершена посевная кампания, на которой задействованы работники.

– Сельское хозяйство для нашего предприятия является настоящим подспорьем. У нас на содержании находится 318 км автомобильных дорог, но финансирование на них





выделяется небольшое, и если бы не доход от реализации сельхозпродукции, нам пришлось бы тяжело, – объясняет Олег Владимирович. – В 2004 году, когда закрылся дорожный фонд и резко сократились отчисления на дорожную отрасль, было принято решение заняться земледелием, тем более, что в это время в Каратузском районе закрылись основные крупные хозяйства, и земля осталась брошенной. Начинали с малого – с 700 га. Сейчас у нас порядка 15 тысяч га: 5 тысяч используется под выращивание рапса, 3 тысячи – сои, около 3 тысяч отдано под зерновые. Основное внимание уделяем производству масличных культур, поскольку это более выгодно. В последние годы наше предприятие по урожайности первое на юге и четвертое в крае.

Людмила СОЛОВЬЕВА
фото автора

Александр Штейн,
водитель КДМ
Каратузского ДРСУ, всегда
серьезно и ответственно
подходит к своей
работе, поскольку знает,
что от этого зависит
безопасность на дорогах.

– До Каратузского ДРСУ я водил автобус, а еще раньше была служба в МВД, – рассказывает Александр. – Меня всегда тянуло к работе «за баранкой», отец тоже работает водителем, вот с детства и привык к машинам. И все же первый рабочий день в ДРСУ был очень сложным. Хоть и прошло уже восемь лет, воспоминания очень яркие. Я пришел в январе, и меня сразу же поставили на старенькую КДМ чистить дорогу от снега. Машина – КамАЗ – непривычная, трасса незнакомая, не знаешь, где находятся опасные участки дороги. Страшно было. Но буквально через неделю все дороги выучил. Теперь уже все наработано, даже не сбавляя скорости иду, ничего не задевая, аккуратно.

За день, бывает, проходим и до 200 км, особенно если случаются непредвиденные ситуации. Например, день отработаешь, а сменная машина сломалась – выходишь снова, поскольку от этого зависит безопасность на дорогах.

Традиционно у дорожников большой объем работы летом, но самым сложным сезоном Александр считает

Важная работа



все же зимний период, когда ситуация на дорогах постоянно держит в напряжении – погодные условия сложные, снег может выпасть в любой момент, при этом из-за ветра трассу заметает буквально сразу же после прохождения техники, поэтому чистить приходится по несколько раз в день, особенно на сложных участках.

Несмотря на это, Александр Штейн доволен своей работой, и на вопрос о минусах только пожимает плечами, отмечая лишь положительную сторону:

– Считаю, что быть дорожником престижно. У нас большая, стабильная организация, хорошее начальство, слаженный коллектив и достойный заработок. Да и работа при этом общественно-полезная. Весной мы занимаемся сельским хозяйством, посевами, зимой дороги в порядке содержим. Вот, бывает, прочистишь трассу, и на душе спокойно – и автобус проедет, и скорая, если понадобится. Важную работу делаем.

Артем ГОВОРОВ
фото автора

ДЕЛО всей жизни



Говорят: «Дорогу осилит идущий». А мне недавно довелось познакомиться с человеком, которому больше подходит перефраз этого выражения: «дорогу осилит строящийся». Не каждый, конечно, но вот на счету главного специалиста отдела МРО КрУДор Александра Михайловича Андрияшина много километров дорог построенных и отремонтированных.

После службы в армии он, долго не раздумывая, подал документы для поступления в Красноярский Политех на автодорожный факультет. Почему не раздумывая? Сыграла роль любовь к технике, к транспорту. Да еще служить ему пришлось в ГДР – а там дороги были не в пример лучше, чем в СССР, особенно в глубинке. Родился Саша в Раздолинске, что неподалеку от Мотыгина. И среднюю школу заканчивал в этом райцентре, так что, можно сказать, собственными ногами по-

весьма пригодились именно в строительстве дорог, деле, которому посвятил Александр Михайлович всю свою жизнь.

Есть такая песенка, в которой рефреном звучит: «от сессии до сессии живут студенты весело, а сессия всего два раза в год!» Но у старосты группы, комсомольца Андрияшина так не получалось. Предметов много, лекции пропускать нельзя, да и пригляд за группой нужен. Не все же отслужили в армии, многие пришли со школьной скамьи, в голове ветер

в выходные дни организация досуга бойцов и поездок отрядной агитбригады по селам и деревням, поиск продуктов для кормления вечно голодных молодых растущих организмов – да много чего, что хорошо знают студенты, побывавшие в стройотрядах. Отряд хорошо поработал, недаром каждый получил в среднем по 550 рублей – очень неплохие деньги в 70-е годы прошлого века.

После четвертого курса Александр решил поехать на практику, зная, что это весьма пригодится для работы над дипломом. Попросился в родное Мотыгино, и его отправили в ПДУ 24-35, где сразу назначили дублером мастера.

– У мастера – два участка, ему разрываться приходится, мотаться то туда, то сюда, – вспоминает Александр Михайлович. – Поэтому мастер и поставил меня на одно звено руководить всеми работами. Встречались по утрам в конторе на планерке, где я ему давал всю «точковку» – кто сколько сделал, и он по моему листку подписывал путевки...

Вот этот опыт в дальнейшей работе здорово пригодился тогдашнему практиканту. После защиты диплома (Александр, к слову, вошел по всем показателям в десятку лучших выпускников курса из восьмидесяти человек) и прохождения военных сборов для присвоения звания лейтенанта, Александр Михайлович приехал в Мотыгино уже настоящим мастером. Вернулся вместе с молодой женой, землячкой Любой. Свадь-

5 апреля 2019 года исполнилось ровно 20 лет с того момента, как Александр Михайлович Андрияшин пришел работать в КрУДор. А 3 мая этого года он отметил личный юбилей – 65 лет

знакомился с проблемами дорог – асфальтированных-то тогда в районе вообще не было, только гравийно-щебеночные да проселки. Так что выбор вуза и профессии был осознанным.

– Вообще, получилось очень хорошо с Политехом, – говорит он, – мы получили специальность «инженер-строитель», а до нашего выпуска здесь готовили инженеров путей сообщения.

Студенты изучали все типы стройматериалов, строительство фундаментов, возведение зданий, устройство тоннелей и взлетно-посадочных полос, что в дальнейшем

гуляет – мало ли куда может занести неоперившегося юношу? Но группе удалось сплотить, успеваемость у всех студентов была высокой. Наверное, потому и стал Александр после третьего курса комиссаром легендарного стройотряда Политеха «Гренада». Ребята участвовали в строительстве Енисейского тракта, базировались в Большой Мурте. Делали водоотводы, укрепительные полосы, ставили бетонные ограждения – то есть будущие инженеры узнали изнанку труда рядового дорожного рабочего. Но на плечах комиссара лежало еще множество дел и хлопот:

бу они сыграли на последнем курсе.

– Люба моя так же предана своему делу – медицине, как и я – дорожному строительству, – с гордостью говорит Александру Михайловичу.

Вообще, о своей семье он рассказывает с теплой улыбкой. Это и понятно: дочь Оксана пошла по стопам мамы, закончила Красноярский медицинский институт, служила в МВД, стала майором. Сын, Егор, закончил КрасГАСА, работает в ведомстве стройнадзора. Что, впрочем, означает глубочайшее знание предмета – других там не держат. Подрастают внук и внучки, в которых «дедуля» с «бабулей» души не чают. Хотя как-то странно называть дедом человека, полного сил и желанием работать на избранном им поприще, которому он отдал без малого полвека.

Сейчас Александр Михайлович озабочен сменой кадров. Считает, что будущих мастеров – дорожных инженеров учат недостаточно хорошо. Бывает, спрашивает у молодых мастеров: а забросят тебя в тайгу и велют построить дорогу через непролазную чащобу и болота... Справишься? Ребята тушуются, говорят: «Вряд ли получится». А вот у Александра Михайловича получилось! Когда он в декабре 1979 приехал в Мотыгино, недолго ему удалось там пожить с женой и маленькой дочкой. В мае вызвал начальник и сказал: «Ты у нас единственный мастер с такими знаниями, нужными для строительства дороги в тайге (дело в том, что и диплом Александр защищал как раз по такой теме: инженерные изыскания). Остальные в чертежах мало разбираются. Отправляйся строить дорогу «Пашино-Машуково».

– Дали мне лодку «Казанку», мотор «Вихрь», ключи от лодочного гаража, – Александр Михайлович хмурит лоб, вспоминая ту первую, самую памятную свою дорогу, – и бригаду бульдозеристов. Потом прибавилась еще бригада по отсыпке дорожной «одежды». Приходилось в два приема переезжать с берега на берег.

Переплыли через Ангару на баржах три бульдозера, грузовик с высокой проходимостью ЗИЛ-157. И началась работа. В тайге сами организовали «вахту» – два вагончика да кухню под навесом. Приходилось в пять утра вставать и до 12 ночи строить первый участок будущей дороги. Кстати, при отсутствии геодезиста мастеру самому приходилось все разбивочные работы делать самому. А в пятницу возвращались домой, в Мотыгино. Только если бригада отдыхала, то мастеру приходилось сдавать отчеты в бухгалтерию, отправлять почту, получать тушенку, закупать другие продукты на следующую неделю. И уже в октябре первые семь километров дороги сдали! Так проходило каждое лето в течение четырех лет. Дорогу протяженностью 30 километров сдали, что называется, «под ключ». Сельчане были очень рады – по «зимникам» летом не наездишься. Да и зимой-то, кроме как на лесовозе, не получится добраться из Машуковки в Пашино. Если взглянуть на карту – станет понятно, что дорога эта была необходима.

Много чего было потом, но эта, самая памятная стройка, осталась в сердце навсегда.

Сергей КОЛИН
Фото автора

Ремонт федеральной трассы

В этом году в крае отремонтируют 60 километров федеральной трассы «Енисей». Работа пройдет на участках автодороги в Балахтинском, Новоселовском и Ермаковском районах.

Речь идет об участках федеральной автодороги в Балахтинском (км 82 – км 115, км 183 – км 191), Новоселовском (км 234 – км 241) и Ермаковском (км 500 – км 510).

На 11-километровом участке трассы между Дивногорском и Верхней Бирюсой ремонтируют водопропускные трубы, укрепляют обочины, а затем дорожники приступят к устройству нового покрытия и замене барьерного ограждения. В Новоселовском районе верхний слой покрытия участка с 247 по 257 километры восстановят в ходе поверхностной обработки.

Помимо этого, до конца сезона будет отремонтирован мост через ручей Терский на 247 км автодороги «Енисей».

НАЦПРОЕКТ

Новый пешеходный мост

Как рассказали в пресс-службе краевого правительства, в этом году в Красноярске начнется строительство надземного пешеходного перехода через Николаевский проспект. Возведение объекта пройдет в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

В 2019 году на месте строительства проведут археологические работы. Также в этом году проведут монтаж и устройство пролетных строений. Завершить строительство планируется в 2020 году.

Длина перехода – до 62,55 м, ширина 3 метра. Интенсивность движения по пешеходному переходу составит шесть тысяч человек в час.

С обеих сторон от перехода предусмотрены тротуары. С восточной стороны – в направлении школы №73 по улице Мелькомбинатская, 2. С другой стороны тротуар соединится с существующим тротуаром к улице Дачной. Пролетные строения выполнят из алюминиевых сплавов. Сооружение станет третьим алюминиевым пешеходным переходом в Красноярске.

Строительство обойдется примерно в 13 миллионов рублей.

Основная проблема, которую решает возведение надземного пешеходного перехода, – обеспечение доступности жителей микрорайона «Студенческий» к школе №73, библиотеке музеев России и усадьбе Г.В. Юдина.



ПРАЗДНИК РАДОСТИ И ВЕСЕЛЬЯ

1 июня, День защиты детей, – самый светлый и радостный день в году. В АО «КрайДЭО» стало доброй традицией относиться к этому празднику с особым вниманием. Вот уже несколько лет в актовом зале предприятия проводится фестиваль детского творчества.

Не стал исключением и этот год. Безусловно, гвоздем праздника был концерт, подготовленный детьми и внуками работников КрайДЭО. Однако только лишь концертом программа фестиваля не ограничивалась. Были здесь и игры, и чаепитие, и даже контактный зоопарк – из «Роева ручья» в гости к самому юному по-

колению красноярских дорожников приехали кролик, шиншилла и настоящий павлин. Павлин с важным видом сидел на жердочке и невозмутимо рассматривал ребятишек, которые, в свою очередь, рассматривали его. И абсолютно всем – и детям, и взрослым – было интересно, раскроет ли он свой шикарный хвост.

– Вряд ли, – объясняет один из сопровождающих зоопарк сотрудников «Роева ручья» детский психолог Иван Настенко. – Павлины распускают его в трех случаях: перед самкой – чтобы показать себя во всей красе и завоевать ее сердце, перед другим самцом – чтобы продемонстрировать свое превосходство или же в случае угрозы. Сейчас птица ощущает себя в безопасности, поэтому и хвост в сложенном состоянии.

Действительно, более безопасно и уютного места, несмотря на веселую музыку и царившие здесь шум и гам, в этот день в КрайДЭО было не найти. Ребятишки, одетые в свои самые лучшие наряды, чувствовали

себя вольготно, раскованно и безмятежно. Многие были в концертных костюмах. Еще бы! Впереди их ждали сцена, аплодисменты и восторг публики – мам, пап и бабушек, пришедших на праздник со своими ребятишками или внуками.

– Сегодня мне больше всего нравится то, что буду выступать! – весело говорит пятилетняя Маша Овсянкина, одетая в яркий желто-голубой костюмчик. – А еще мне нравится танцевать. Сегодня мы будем танцевать миньонов!

На праздник Маша пришла не только с папой Александром Сергеевичем – он работает главным энергетиком в аппарате управления АО «КрайДЭО», – но и с целой группой поддержки. Машенька уже год занимается в танцевальном кружке, и сегодня она и пять ее подружек покажут всем, чему же они научились за это время.

С корреспондентом журнала «Транспортный комплекс» своими творческими планами поделился и



Давид Юсубов, сын заместителя генерального директора АО «КрайДЭО», директора Красноярского филиала «КрайДЭО» Самеда Юсубова.

– Я уже не первый раз участвую в концерте, и сегодня буду рассказывать стихотворение на английском языке, – говорит Давид. – Мы с мамой его специально выучили для этого праздника. Она и бабушка сегодня пришли вместе со мной, чтобы меня поддержать.

Давид, в красивой клетчатой рубашке, импозантном галстуке-бабочке и светящихся кроссовках выглядел очень элегантно. Ни отнять, ни прибавить – настоящий лондонский джентльмен!

...Но вот начинается концерт. Стихи, песни, танцы – в нем было все! И даже фокусы, которые показывали приглашенные на мероприятие артисты. Самым главным на сцене – разумеется, после детей – был Гудвин, волшебник Изумрудного города. А по совместительству – профессиональный ведущий детских праздников Николай Ющенко. Высокий, статный, в украшенном блестящими зеленым камзоле, на сцене он высылся среди ребятшек, словно Гулливер.

– Детский творческий фестиваль в перечне наших мероприятий занимает одно из важнейших мест, – рассказывает председатель профкома Владимир Глушинский. – Он проводится у нас уже четвертый год, полюбился всем и стал традиционным. К празднику мы тщательно готовимся – украшаем зал, печатаем специальные дипломы. Так как у нас не конкурс, а фестиваль, то награды

полагаются всем участникам, чтобы никто не ушел обиженным.

Ежегодно в программе фестиваля – свыше тридцати детских выступлений, а всего за эти годы в нем приняли участие больше 100 детей. Формально для участников существует ограничение по возрасту – от трех до четырнадцати лет, но на самом деле выступить может каждый ребенок, который захочет. Были здесь и двухлетние артисты, и пятнадцатилетние.

К тому же продемонстрировать свои таланты приглашаются дети работников всех филиалов предприятия, а не только тех, кто живет в Красноярске. В том числе и из самых отдаленных районов – в этом году, например, гости пожаловали даже из Кежемского, а профсоюзный комитет помог обеспечить им приезд. Не было, правда, дзержинцев – вот уже много лет в этом филиале для детей организуют свой собственный праздник.

Заключительным аккордом мероприятия стало чаепитие. На столах, сервированных веселой детской посудой, стояло угощение на любой вкус. Торты, пирожные, пицца, газировка, соки и чай – кому что только нравится!

Что и говорить, радостное настроение в этот день было у всех, в том числе и у организаторов. И неудивительно: все их труды, переживания и хлопоты окупились сторицей – детским смехом, радостью и весельем.

Анна ИЛЬИНА
фото Вячеслава ПЕНЕРОВА



Самый северный мост в крае

В правительстве РФ утвердили сроки строительства моста в районе поселка Высокогорский Енисейского района. Автомобильный мост через Енисей станет первым крупным инфраструктурным объектом в реализации проекта Ангаро-Енисейского кластера, подразумевающего промышленное развитие Приангарья.



О том, как будет выглядеть и когда появится новый мост, рассказал Николай Лукьянов, заместитель руководителя Управления автомобильных дорог по строительству.

– Николай Михайлович, идея построить мост через Енисей в Приангарье не нова. Когда впервые возник этот проект?

– Активная работа по данному объекту была начата в 2011 году, когда была пройдена техническая экспертиза и был подготовлен проект моста.

Однако на уровне обсуждения этот вопрос поднимался еще

в начале 2000-х годов, поскольку все понимали, что правобережье Енисея и Ангары почти не освоено. Мотыгинский, северная часть Енисейского и Северо-Енисейский районы находятся в труднодоступной зоне, с ними нет круглогодичного сообщения. При ледоставе и ледоходе население остается оторванным от «большой земли». Автомобильный мост призван повысить транспортную доступность этих территорий, а также даст толчок для промышленного развития Приангарья.

На данный момент правительством Российской Федерации утверждены окончательные сроки для строительства моста – объект вошел в «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года».

– Почему произошел такой большой «разрыв» от возникновения идеи до строительства?

– Отчасти это вопрос приоритетов и финансирования. В тот период времени в Красноярском

крае шло масштабное строительство других важных крупных объектов: 2005–2008 гг. – мост через Енисей (обход Красноярска), 2008–2011 гг. – мост через Ангару в Богучанах, 2012–2015 гг. – Четвертый мост в Красноярске. Правительством края предпринимались попытки найти альтернативные источники финансирования для моста в Енисейском районе, привлечь инвесторов в рамках государственно-частного партнерства, однако все это не увенчалось успехом. Предполагаемый срок возможной окупаемости достаточно большой, поскольку объект дорогой – на данный момент сумма строительства находится в пределах 9 млрд. рублей.

– Эта сумма будет выделена из федеральных средств в рамках нацпроекта?

– Не только. Бюджет консолидированный – половину необходимо средств выделяет федерация, половину – Красноярский край. Причем, по объекту федеральное финансирование будет выделено в рамках 2021–2023 гг., поэтому необходимое территориальное финансирование краевое правительство планирует заложить в бюджет на 2020 и на плановый период 2021–2022 годы.

– Есть ли необходимая инфраструктура для нового объекта?

– По проекту мостовой переход имеет минимальные подходы – строительство в створе моста подходов в объеме 0,83 км для

Николай Лукьянов родился в Гусь-Хрустальном районе Владимирской области. Школу окончил в Нижнеингашском районе, куда переехал с семьей. В 1986 году окончил КИСИ, дорожный факультет по специальности «инженер-строитель». По распределению устроился на работу в подразделение МСУ при ПРСО «Красноярскавтодора» на должность мастера. Прошел путь до заместителя главного инженера МСУ. 1 ноября 1994 года перешел в отдел эксплуатации автомобильных дорог начальником подотдела искусственных сооружений в Красноярский краевой государственный дорожный фонд.

включения сооружения в работу и реконструкция в месте примыкания существующих автодорог Красноярск-Енисейск – 1,21 км и Нижний склад-Высокогорский 0,86 км. А вот дальше необходимо будет строительство или реконструкция прилегающих автомобильных дорог. Уже есть конкретные проекты, пройденные экспертизы, но финансирование пока не предусмотрено, во всяком случае, в нацпроект эти дороги не заложены. Будем изыскивать средства. Но, в любом случае, этот мост не будет «в никуда». Та же золотодобывающая компания «Полюс» будет заинтересована в развитии инфраструктуры, поскольку, имея круглогодичную доступность территории, сможет избежать расходов на создание перевалочной базы для грузов, завезенных в короткий период навигации. Кроме того, мост нужен и для развития других производственных проектов, например, для создания лесосырьевой базы ЛДК. Вообще, северная территория богата разными полезными ископаемыми, и с повышением транспортной доступности открываются широкие перспективы ее промышленного освоения.

- Николай Михайлович, когда запланировано начало строительных работ?

- Первые поступления финансирования из федеральной и краевой казны – в пределах 2,5 млрд. рублей – запланированы на 2021 год, сумма большая, и освоить ее за год не так просто. Театр начинается с вешалки, а стройка – со строительной площадки. Поэтому мы решили заблаговременно подготовить правую и левую строительные площадки, не исключено, что предварительные работы начнутся уже в этом году. Археологи

Самым северным разводным мостом в мире является Северодвинский мост – автомобильный, железнодорожный и пешеходный мост в городе Архангельске через реку Северная Двина.

Проект моста был разработан в институте Ленгипротрансмост. Строительство моста началось в 1958 году, завершено – в 1964 году. 5 ноября 1964 года по Северодвинскому мосту прошел первый железнодорожный состав и колонна автомашин. 25 января 1965 года состоялось открытие железнодорожной станции Архангельск-Город и началось регулярное железнодорожное сообщение по Северодвинскому мосту.

Длина моста – 1094 м, расстояние от воды до моста – 13,4 метра. По мосту проложена двухполосная автомобильная дорога, однопутная неэлектрифицированная железнодорожная линия и пешеходная дорожка. Для прохода высоких судов мост чаще всего разводится ночью.

должны провести обследование территории и выявить наличие или отсутствие объекта археологического наследия.

- Строительство будет круглогодичным, без перерывов?

- Конечно. Будут проведены все необходимые мероприятия, позволяющие работать круглый год, без перерывов на ледоход и другие капризы северной погоды.

- Автомобильный мост в районе поселка Высокогорский Енисейского района станет самым северным на территории нашего края. А в чем еще его уникальность?

- Мост уникален по многим параметрам. Например, длина пролетного строения больше 100 метров – это редкость, у нас же по проекту – 210 метров, высота опор, глубина их заглубления и т.д. Длина моста составит почти 1200 метров, он будет иметь 11 опор, часть из них будет устанавливаться с плавсредств (оборудование будет стоять не на земле, а на шпунтовом ограждении, на мостиках для

бурения). Согласно проекту мост будет металлическим – как сборная решетчатая конструкция пролетных строений, так и само полотно. Разработкой проекта занималась фирма «Трансмост» из Санкт-Петербурга. У нее очень большой опыт работы, с 30-х годов, мы же сотрудничаем с этой организацией с начала 90-х.

- Николай Михайлович, как вы считаете, будут ли сложности с поиском подрядчика?

- Условия проведения конкурса будут достаточно серьезными. Поскольку это достаточно крупный объект и уникальное сооружение, подрядчику необходимо будет иметь достаточный опыт работы с подобными объектами. У нас в крае таких фирм-мостостроителей нет, да и по стране их не так много, поэтому, скорее всего, искать участников конкурса придется издалека. Будем надеяться, что появится достойный подрядчик, который воплотит в жизнь важный для развития севера нашего края объект.

Любовь СВЕТЛОВА



Студенческое братство

В конце июня по доброй традиции в Красноярске состоялась встреча выпускников автодорожного факультета политехнического института СФУ 1979 года.

- Мы собираемся вместе каждые пять лет, - рассказал заместитель председателя Законодательного Собрания Красноярского края Сергей Филиппович Зяблов, окончивший Политех сорок лет назад. - Мне очень приятно, что многие из нашего выпуска вот уже на протяжении нескольких десятков лет находят время и возможность собраться вместе, вспомнить годы юности. Такая дружба дорогого стоит. Вызывает гордость, что большинство выпускников 1979 года посвятили свою жизнь единой избранной профессии, многие достигли профессиональных высот, заняли руководящие посты в дорожной сфере, например, Юрий Георгиевич Есин, Александр Никитич Огурень и другие. Искренне надеюсь, что мы тем же составом, в добром здравии и с отличным расположением духа встретим и пятидесятилетний юбилей нашего выпуска.

Программу мероприятия очень тщательно продумывал и разрабатывал оргкомитет под председательством Сергея Филипповича Зяблова.

- Николаевский мост, «Платинум-арена», «Бобровый лог», Свято-Успенский мужской монастырь, «Беретская поляна» - мы постарались

показать изменившийся в лучшую сторону за последние годы Красноярск, - пояснил Юрий Георгиевич Есин, член оргкомитета встречи выпускников. - По отзывам участников, всем очень понравилось. Было приятно пообщаться в кругу старых друзей. Много забавных случаев из студенческой жизни вспомнили наши преподаватели Игорь Яковлевич Богданов, Федор Харитонович Юрков, Владимир Васильевич Капранов, пришедшие на встречу выпускников. Каждому есть что вспомнить, есть чем поделиться с товарищами. Сорок лет прошло с момента наших первых шагов в профессии, и все эти сорок лет вложены нашим выпуском в дорожную сферу.

- К сожалению, нам не часто удается собраться вместе, поэтому для каждого из нас так важна традиция встречи выпускников автодорожного факультета 1979 года, - отметил Александр Никитич Огурень. - Это отличная возможность пообщаться, укрепить давние узы студенческой дружбы, которая с годами становится только крепче.

Нужно сказать, что выпускники автодорожного факультета работали на строительстве автомобильных до-

рог не только в Красноярском крае, но и в городах огромного Советского Союза, где и нашли свое призвание. Так, выпускник автодорожного факультета 1979 года Геннадий Павлович Ли приехал на юбилей выпуска из Волгограда, где занимает пост руководителя муниципального дорожно-ремонтного управления.

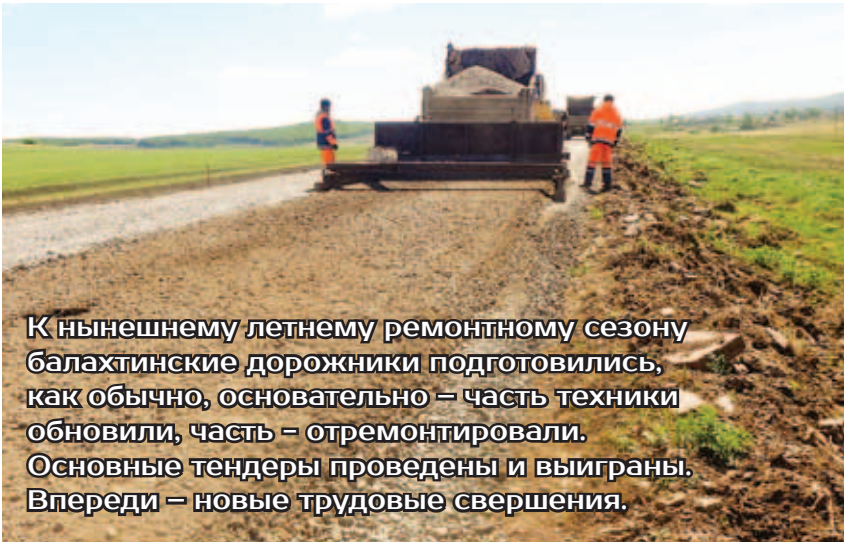
- После окончания института по распределению я работал в «Красноярскавтодоре», в Большемуртинском ДРСУ, - вспоминает Геннадий Павлович. - В 1983 году переехал в Волгоград, где продолжаю трудиться в дорожной сфере. Я каждый раз с большим удовольствием приезжаю в Красноярск на встречу выпускников-дорожников, общаюсь с друзьями юности, вспоминаю студенческие годы, стройотряды. Когда по возвращении делюсь с коллегами впечатлением от встречи, они удивляются и по-доброму завидуют нашей многолетней дружбе и сплоченности. Спасибо Сергею Филипповичу Зяблову - главному «мотору» нашей команды единомышленников, за такую замечательную возможность собраться в кругу друзей.

Андрей ВОЛОДИН



Александр
Сиротинин:

«Работаем стабильно»



К нынешнему летнему ремонтному сезону балахтинские дорожники подготовились, как обычно, основательно – часть техники обновили, часть – отремонтировали. Основные тендеры проведены и выиграны. Впереди – новые трудовые свершения.



– Главным достижением прошлого года для нас стала победа в тендере на содержание участка федеральной трассы «Енисей» с 15+000 по 445+600 км. Этот объем обеспечил нашему предприятию уверенность в будущем на 5 лет вперед, – отмечает Александр Сиротинин, директор Балахтинского ДРСУ. – Сейчас ГПКК «Балахтинское ДРСУ» и все филиалы – Шарыповский, Новоселовский, Ужурский – работают стабильно, выполняя поставленные задачи. Содержание федеральной трассы предполагает очень серьезные требования по качеству оказываемых услуг, поэтому постоянно совершенствуем свое мастерство, чтобы идти в ногу со временем.

В нынешний год предприятие вошло уверенно.

– Стараемся придерживаться разработанной и утвержденной программы, – отмечает заместитель директора Андрей Орехов. – В прошлом году большой объем работ провели в Балахтинском районе, в этом году на очереди дороги Ужурского и Новоселовского районов. Основные тендеры проведены и выиграны, сейчас идут торги по ремонту улично-дорожных сетей.

Самый крупный объект этого года – капитальный ремонт 8 км федеральной автомобильной дороги Р-257 «Енисей». Работа для нас не но-

вая, поэтому особых сложностей не прогнозируем. Кроме того, у нас три ремонтных объекта в Ужурском районе, ремонт УДС в Ужуре, Шарыпово, Балахте и Новоселово. При ремонте участка федеральной трассы в Новоселовском районе будем использовать шероховатую поверхностную обработку, этот вид работ мы выполняем не часто, в среднем раз в два-три года, поэтому уделим ему особое внимание.

Коллектив в течение года сохраняется в обычном количестве, в Балахтинском ДРСУ – 124 человека, в целом с филиалами – 368 человек. К лету, когда объемы и виды работ увеличиваются, набираем дополнительно людей. Ежегодно стараемся обновлять технику, поскольку требования к качеству выполняемых работ высоки. К примеру, приобрели оборудование для заливки трещин, импортный асфальтобетонный завод. В нынешнем году планируем купить КДМ, автогрейдер, погрузчик, а также дополнительное оборудование по содержанию дорог.

– Несмотря на то, что мы не получаем инвестиции от государства, а сами зарабатываем средства, выигрывая тендеры, все же находим возможность часть прибыли направлять на пополнение технического парка, без этого невозможно работать в современных условиях, – уве-

рен директор Балахтинского ДРСУ. – Федерация идет на шаг вперед и по уровню финансирования, и по предъявляемым требованиям. Например, особое внимание уделяется лабораторным испытаниям состава асфальтобетонных смесей. Для этого требуется дополнительное лабораторное оборудование, очень дорогостоящее. На самом деле, это серьезный вопрос. На совещании под председательством министра транспорта края Константина Димитрова, которое состоялось в преддверии Зимней Универсиады, я озвучил эту тему и предложил создавать совместные лаборатории, объединяя два-три предприятия. Считаю это вполне разумным, поскольку каждому предприятию по отдельности не вытянуть приобретение оборудования. К примеру, один только прибор, необходимый для проверки асфальтобетона на колейность стоит порядка 10 млн рублей. В целом же для того, чтобы полностью оснастить современную лабораторию, требуется не менее 25-30 млн рублей. Пока мы справляемся своими силами, часть оборудования приобрели, также обращаемся к сторонним организациям, но вопрос остается открыт. Надеемся, уже в ближайшем будущем мы сможем решить его совместными усилиями.

Алена КРОТОВА

Лето наших побед

С 24 по 26 мая состоялась XVI отраслевая спартакиада министерства транспорта Красноярского края.

В этот раз традиционное спортивное мероприятие проходит не зимой в «Красноярском загорье», как обычно, а весной в санаторно-оздоровительном комплексе «Солнечный Тесь». 18 команд, более 350 человек приехали в Минусинский район, чтобы блеснуть своими спортивными талантами и одержать победу. И вот они заходят на стадион: оживленные, в ярких формах команды Министерства транспорта Красноярского края, КруДора, Ачинского ДРСУ, Балахтинского ДРСУ, ДРСУ-10, Большемуртинского ДРСУ, КрайДЭО, Рыбинского филиала КрайДЭО, группы компаний БРИЗ, Красавиапорта, группы компаний Мостремстрой, Гражданпроекта, Краевого АТП, Краевого пассажирского автотранспортного предприятия №7, ПассажирРечТранса, НБС-Сибирь, Каратузского ДРСУ и САТП.

Спартакиаде быть!

– Приветствую вас в Минусинском районе, – обращается к спортсменам министр транспорта края Константин Димитров. – Рад видеть, что наша спортивная семья в этом году пополнилась сразу двумя но-

вичками – САТП и Краевое АТП. Это здорово. Вижу ваш драйв, настрой и это очень импонирует. Надеюсь, нам удастся не только одержать спортивные победы, но и пообщаться, а также настроиться на летний рабочий сезон. Всем спортивных успехов!

– В этом году в связи с зимней Универсиадой было серьезное обсуждение – проводить ли отраслевую спартакиаду Минтранса, – поясняет председатель Красноярской краевой территориальной организации Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев. – Константин Николаевич Димитров и Наиль Файылович Минахметов единодушно подтвердили: спартакиаде быть! Спасибо им и всем руководителям организаций-участников за этот спортивный праздник.

– Судя по вашему хорошему настроению, мы не ошиблись со временем и местом проведения спартакиады, – отмечает в приветственной речи председатель Ассоциации «Дорожники Красноярья» Наиль Минахметов. – Поэтому ждем побед и отличного праздника!

XVI отраслевая спартакиада ми-

нистерства транспорта Красноярского края открыта.

И буквально сразу же команды приступают к разминке – соревновательную программу открывает встречная эстафета – первый из предстоящих десяти видов состязаний.

На дорожку выходят участники команды Краевого АТП и сборной КрайДЭО. И спортсмены, и зрители замерли в ожидании старта. Выстрел. И вот спортсмены рванули вперед, болельщики свистят, выкрикивают кричалки, аплодируют – каждый старается поддержать соревнующихся. К середине эстафеты становится ясно, что победа в руках сборной КрайДЭО. С большим отрывом дорожники финишируют, оставляя за спиной транспортников. Затем еще несколько забегов, и ведущий объявляет лучшее время, принадлежащее команде «БРИЗа», – минута и одна секунда! Однако наслаждаться победой некогда – все участники уже идут в спортивный зал, чтобы сразиться в меткости в дартсе. В этом виде соревнования участвует вся команда – каждый должен набрать максимальное количество баллов, чтобы принести команде победу. И



вот дротики летят в цель. Разброс – от десятки до «молока». Судьи подсчитывают результаты на каждой цели, а в это время «отстрелявшиеся» спортсмены проходят на вторую половину спортзала – там четверым участникам (двум женщинам и двум мужчинам) от каждой команды нужно за минуту как можно больше раз перепрыгнуть через скакалку. Детское на первый взгляд развлечение не так-то и легко дается спортсменам. Но вот последняя команда завершает упражнение – первый день соревнований окончен.

– Это настоящий праздник для всех нас, – отмечает Сергей Заварзин, председатель профкома ДРСУ-Ю. – Открытие прошло просто замечательно, «Тесь» умеет принимать гостей. Здорово увидеть знакомые лица, но еще лучше, что к нам присоединились новые люди, думаю, они хорошо вольются в нашу спортивную команду.

Футбольные баталии

Новое утро спортсмены начинают в бассейне – в этом году впервые в спартакиаду включены соревнования по плаванию. «Водная» эстафета проходит на «ура».

Едва успевая обсохнуть, спортсмены уже вновь оказываются на свежем воздухе – впереди соревнования по метанию валенка. Теперь дело за руководителями предприятий-участников спартакиады. Просто удивительно, как, сменив офисные костюмы на спортивную форму, руководители с задором и искренней радостью запускают в полет валенки. Едва ли не со свистом пролетает отметку в тридцать метров «снаряд», заброшенный генеральным директором АО «ПассажирРечТранс» Иваном Шевченко. Такой результат сложно было превзойти.

Программу дня продолжает самый, наверное, зрелищный вид состязания – мини-футбол. Сначала



Константин ДИМИТРОВ,
министр транспорта Красноярского края:

– Санаторий «Солнечный Тесь» не только оправдал, но даже превзошел ожидания – основной бор, река, отличная погода. Отмечу хорошую организацию мероприятия – все четко по графику, никаких временных сдвигов. Еще один плюс летней спартакиады – приходит много болельщиков, так как погода благоприятствует. Поболеть за участников приходили отдыхающие здесь люди. Летняя спартакиада показала, что все команды подошли к подготовке ответственно, практически все в фирменной форме, с плакатами и флагами, готовые к новым спортивным свершениям. Наша команда Минтранса тоже готовилась к состязанию, хотя из-за напряженного графика сложно найти свободное время для занятий спортом. Вообще, даже процесс подготовки к соревнованию стимулирует к образованию актива внутри предприятия, а когда люди приезжают сюда, выплескивают накопленные переживания, общаются, заряжаются энергией – это самый лучший настрой на предстоящий летний рабочий сезон.

Оценив нынешнюю спартакиаду и посоветовавшись, мы приняли решение, что на следующий год наш спортивный праздник будет проходить здесь же.



Андрей ЖУРАВЛЕВ,
руководитель КГКУ «КрУДор»:

– Я очень доволен нынешней спартакиадой, и как зритель, и как участник. Азартно прошли соревнования по метанию валенка, некоторые участники показали отличные результаты, понравился дартс – я вообще люблю состязания на точность. Впервые прошли состязания по плаванию и сразу же вызвали у всех неподдельный интерес и положительные эмоции. Важно, что люди смогли пообщаться в неформальной обстановке, узнать друг друга с новых сторон, раскрыть свои таланты, это отлично сплачивает коллектив и помогает в работе.

команды соревнуются в групповом этапе, определяя тех, кто сойдется на поле в полуфинале. Отовсюду несутся ликующие возгласы болельщиков, переживающих за своих. В матче за третье место сойдутся команды НБС-Сибирь и сборной КрайДЭО. Со счетом 3:1 «бронзу» завоевывает КрайДЭО.

В финальном матче остаются ко-

манды БРИЗА и Балахтинского ДРСУ. Оба соперника показывают слаженную игру, никто не хочет отступать. Но все же спортсменам БРИЗА удастся мобилизовать усилия и буквально вырвать у балахтинцев победу.

– Трудный полуфинал, – делится капитан футбольной команды «БРИЗ» Владислав Орлов. – Мы состязались с традиционно сильным соперником –



командой КрайДЭО, потеряли много сил, поэтому и финал выдался сложным. Помогло то, что мы готовились, играли в нескольких турнирах в городе, поэтому команда у нас сыгранная. Единственное, не было вратаря, его заменил полевой игрок, поэтому в финале мяч пропустили. В целом, чувствовали на поле себя уверенно.

Второй соревновательный день завершается смотром-конкурсом творческих талантов «Кто на что горазд». И действительно, выступления команд подтверждают название конкурса, представляя на суд зрителей и песни, и стихи, и даже философское размышление в исполнении команды КруДора. После того, как команда ДРСУ-10 показала фаер-шоу, зрители, кажется, готовы уже ко всему, но Гражданпроекту удается удивить всех своим номером. Еще бы, театр теней увидишь не каждый день. Зрители с неподдельным интересом следят за путешествием девушки в Красноярск, мастерски представленным командой Гражданпроекта. Судейской команде нелегко выбрать победителя среди такого разнообразия талантов, но в итоге для награждения за третье место на сцену поднимается команда Гражданпроекта. Диплом и приз за второе место получает команда ДРСУ-10. Победу в творческом конкурсе одерживают новички – команда САГП – за веселый скетч про собеседование супергероев мира Марвел для устройства на работу в их организацию.

Кто же победит?

Последний день спартакиады участники встречают в сосновом бору санатория – здесь для них ор-

ганизована трасса для кросса. Бегут спортсмены в нескольких категориях – женщины, мужчины и спортсмены 40+. Небольшая разминка, и вот дан первый старт – девушки исчезли среди сосен, но буквально через пару минут, преодолев положенный километр, к финишу приближается первая участница – Анастасия Шаматова из команды КруДора. Ее время – 2 минуты 27 секунд – в итоге так никто и не смог превзойти. У мужчин трасса чуть длиннее – два километра, но и они справляются с заданием на удивление быстро.

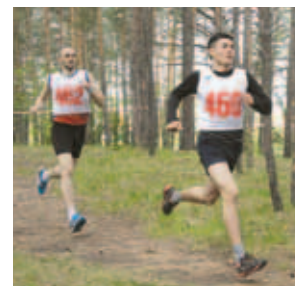
– Я уже шестой раз приезжаю на отраслевую спартакиаду, в этом году впервые в качестве болельщика, – рассказывает Марина Савкова, кладовщик ДРСУ-10. – Нравится видеть это чувство сплоченности, которое проявляется здесь очень ярко, все поддерживают друг друга, переживают за коллег – здорово быть частью всего этого. Понравилась организация мероприятия – все четко, без заминок, по-спортивному.

Экватор сегодняшних состязаний – соревнование по распиловке бруса на время. Команды заботливо «расчехляют» привезенные с собой пилы, осматривают брус на наличие сучков, а болельщики с нетерпением ждут начала состязания, готовые аплодисментами и кричалками поддержать свои команды. Первыми у брусев оказываются команды Краевого АТП и КрайДЭО. И буквально только судья дает знак начинать, как команда КрайДЭО уже победно вскидывает руки – 8,58 секунды! Соперникам будет нелегко превзойти такой результат. В итоге, так оно и выходит – в состязании за первое место между Рыбинским филиалом

КрайДЭО и сборной КрайДЭО, лидеры подтверждают свой результат, справившись с брусом за 8,48 секунды, и одерживают победу.

– В зимних спартакиадах я участвовала не раз, а вот в летней впервые. Понравилось все! – делится в перерывах между состязаниями Наталья Савелова, инженер ПТО ДРСУ-10. – Вся команда в восторге от мероприятия. Хорошая организация спортивного праздника, все четко по плану, без срывов, кормили вкусно, досуг был хорошо построен. Я участвовала в соревнованиях по дартсу, прыжкам на скакалке и в эстафете. В целом довольно, но все же стоит еще немного потренироваться, чтобы улучшить результаты к следующей спартакиаде, в которой я настроена обязательно поучаствовать.

Завершает трехдневную соревновательную программу одно из самых ярких и зрелищных состязаний – перетягивание каната. Командам дается две попытки, и в основном победители, за редким исключением, выигрывают со счетом 2:0, однако в состязании за бронзу команда «БРИ-ЗА» выигрывает у Мостремстроя со счетом 2:1. До последнего сохраняется интрига в состязании за 1 место между Рыбинским филиалом КрайДЭО и ДРСУ-10. Одержав первую победу, минусинцы, видимо, расслабились и позволяют на второй попытке Рыбинскому филиалу перетянуть канат на свою сторону. Кто же победит? В третьем решающем этапе команда Рыбинского филиала применяет специальную технику (выматывая соперника) и... вот она, победа!!! Состязания завершены – время подведения итогов и награждения лучших из лучших. А пока судьи подсчитыва-



ют очки, ведущий разыгрывает среди участников и болельщиков ценные призы, предоставленные организатором спартакиады – Ассоциацией «Дорожники Красноярья».

За заслуженным «золотом» под громкие аплодисменты несколько раз выходит команда группы компаний «БРИЗ» – в их «активе» победа в футболе и во встречной эстафете, в перетягивании каната лучшие – Рыбинский филиал КрайДЭО. Сборная КрайДЭО буквально не сходит с пьедестала почета – команда показала лучшие результаты в дартсе, прыжках на скакалке, распиловке бруса, плавании и легкоатлетическом кроссе.

В общекомандном зачете третье место у Рыбинского филиала КрайДЭО, второе – у группы компаний «БРИЗ». Первое место завоевала сборная КрайДЭО.

– Эмоции льются через край, – делится генеральный директор КрайДЭО Андрей Иванов. – Наша команда уже не первый год участвует в спартакиаде, всегда стараемся добиваться высоких результатов. Вот и в этот раз стояла задача подтвердить статус победителя, завоеванный в прошлой отраслевой спартакиаде. Команда не подвела, все молодцы! Отмечу, что у нас на предприятии пропагандируется здоровый образ жизни, поддерживается спорт, проводятся соревнования между филиалами, поэтому наши работники традиционно показывают высокие результаты в спорте. Я как руководитель стараюсь максимально участвовать во всех соревнованиях, показывая пример.

Людмила ЕРОФЕЕВА



Евгений НАЙДЕНКО,
директор ДРСУ-10:

– Было очень волнительно, когда наше предприятие определили как принимающую сторону. Наблюдая, как все четко и организованно проходит у Александра Филипповича Сиротина, принимающего у себя зимние отраслевые спартакиады, я думал, что все будет проще простого. Оказалось, не так-то и легко организовать такое масштабное спортивное мероприятие. Но мы справились. Отдельные слова благодарности всем участникам – все очень ответственные, позитивные, культурные люди. Как нам сказал руководитель санатория «Солнечный Тесь», задачи приятней, чем проводить отраслевую спартакиаду Минтранса, у него не было.



Александр ПЕТРОВ,
директор Ачинского ДРСУ:

– Настроение отличное! Хорошо, что отраслевую спартакиаду в связи с проведением Зимней Универсиады не отменили, все очень ждут этот спортивный праздник. Ведь это не только драйв, спортивные победы, здоровый образ жизни и отличный отдых, это и общение без галстуков, где можно поговорить с коллегами в неформальной обстановке, обсудить какие-то вопросы. Кроме того, это по-настоящему интересное зрелище. Я вот с азартом слежу за футболом, да и сам с удовольствием проверяю свою меткость в дартсе.



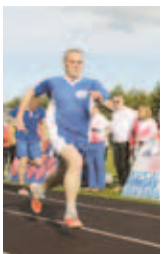
Александр СИРОТИНИН,
директор Балахтинского ДРСУ:

– Я давнишний участник всех отраслевых спартакиад, в этот раз впервые в качестве болельщика. Это отличная возможность полюбоваться спортивными баталиями, поскольку обычно наше предприятие выступало принимающей стороной, и было не до того. Все нравится, команды молодцы – отлично справились с задачами, несмотря на результаты, каждый из участников – чемпион.





Моменты





спартакиады



Улицы Красноярска ремонтируют

По информации пресс-службы мэрии, в Красноярске продолжается ремонт дорог в рамках национального проекта, инициированного Президентом страны, «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Сейчас работы проводятся на 12 объектах, еще на восьми специалисты принимают меры по оптимизации дорожного движения и снижению мест концентрации ДТП.

На всех объектах строители работают по графику, без задержек.

В Кировском и Свердловском районах ремонт идет по

улице Парашютной. В ближайшее время дорожные работы планируется начать по улице Кутузова. В Октябрьском и Железнодорожном районах дорожники работают на улицах Новосибирская, Курчатова, Карбышева и Чкалова, примерно с 5 июля начнут ремонт по улице Революции.

В Советском районе подрядные организации приступили к укладке асфальта по улице Спандаряна, а также демонтируют старые бордюры по улице Краснодарской. В июле начнется ремонт по улицам Урванцева и 3 Августа. На правобережье также активно проводят замену бортового камня и устройство тротуаров по улицам Глинки и Мичурина, на последней уже начали укладывать асфальт.

Красноярский аэропорт – в числе лучших

Международный аэропорт Красноярск награжден специальной премией за высокую маркетинговую активность в области авиационного маркетинга и признан экспертами самым динамично развивающимся в Евразии.

8 июля в рамках II Евразийского форума NETWORK состоялось церемония награждения лучших компаний в области авиационного маркетинга и по итогам коммерческой деятельности в 2018 году.

Как рассказали в пресс-службе Международного аэропорта Красноярск, аэропорт отмечен как один из лучших по результатам деятельности. В 2018 году аэропорт Красноярска преодолел исторический рубеж в 2,5

млн пассажиров, увеличил выручку от реализации услуг на 30%.

Все эти успехи связаны с запуском в декабре 2017 года нового пассажирского терминала площадью 58 тыс. кв. метров, перевода международных рейсов, а также запуска обновленного терминала повышенной комфортности. Системная работа по вводу новых мощностей позволила успешно обслужить гостей и участников Всемирной зимней студенческой универсиады.

Помимо аэропорта Красноярск, награды получили аэропорты Внуково, Калуги, Толмачево. Среди авиакомпаний лучшими стали S7, NordStar, «Россия» и AirBridgeCargo.

НЕКРОЛОГ



6 июля 2019 года на 73 году окончил свой жизненный путь **Леонид Макарович ШАБАЛИН**. Ушел из жизни один из самых беспокойных, талантливых и благородных представителей нашей творческой профессии.

Пога с многосторонне образованным умом, перестало биться сердце редкой нравственной чистоты и благородства.

Отличительными чертами Леонида Макаровича была демократичность, чуткость и внимательность к людям. Он пользовался заслуженным авторитетом и большим уважением со стороны всех, кто его знал, работал и общался с ним. Друзья и коллеги любили его и ценили его человеческие качества.

Леонид Макарович ШАБАЛИН, родившийся в Железногорске Красноярского края, прошел интересный путь от рабочего до талантливого журналиста, окончив в 1975 году Иркутский госуниверситет. Многие годы посвятил журналистике, работав спецкором Иркутского телерадиокомитета по БАМу, собкором областной газеты «Восточно-Сибирская правда» на Западном участке БАМа – г. Усть-Кут. Вернувшись на родину, работал корреспондентом в газете «Красноярский рабочий», 5 лет посвятил работе собкором газеты «Труд» по Красноярскому краю, республикам Тува и Хакасия. Работал ведущим специалистом (куратор СМИ) Красноярского крайсовета, после – в радиоконпании «Местное время». Профессиональное журналистское сообщество высоко оценило вклад Леонида Макаровича в профессию, отметив премией Союза журналистов СССР. Неоднократно становился лауреатом творческих конкурсов Союза журналистов СССР. Накопленный творческий потенциал и опыт помогли стать учредителем и главным редактором нескольких газет, в том числе «Автомобильно-транспортной газеты».

Смерть, она, как давно сказано, придает жизни главное – смысл. И это верно прежде всего для тех, кто остается жить

В сердцах всех, кто знал, общался и работал с Леонидом Макаровичем, он всегда останется сильным и мужественным человеком, неизменно внимательным к своим ученикам и коллегам, добрым и отзывчивым другом.

Транспорт с акцентом на ЭКОЛОГИЧНОСТЬ

Два месяца назад «у пульта управления» трамвайного депо МП «Гортранс» встал новый молодой, энергичный руководитель – Дмитрий Котов.

– Я с детства любил машины и мечтал связать свою жизнь с транспортом, – рассказывает Дмитрий Александрович. – Поэтому после школы подал документы в Красноярский автотранспортный техникум. После его окончания в 2007 году продолжил обучение в Политехническом институте СФУ на факультете транспорта.

Параллельно с получением специальности инженера Дмитрий Александрович совмещал работу механиком в автобусном гараже «Сибирской губернии». Затем перешел в фирму «КрасБус». По сравнению с прежним местом работы нагрузка возросла в несколько раз – на линию каждый день выпускали около 150 единиц техники. За девять лет работы в этом автобусном парке молодой специалист прошел путь от линейного механика до главного инженера. Два месяца назад Дмитрий Котов возглавил трамвайное депо МП «Гортранс».

– Вхождение в новую должность начал со знакомства с коллективом, поскольку именно на этих людях и держится вся организация, – поясняет Дмитрий Александрович. – Коллектив депо насчитывает 350 человек. Кадрового голода предприятие не испытывает. При этом большая часть работников трудится здесь уже не один десяток лет. Приходя в депо, они остаются надолго. Соответственно, коллектив уже слаженный, дружный, как единый механизм, каждый добросовестно выполняет обязанности на своем месте. Мне повезло возглавить настоящую семью профессионалов.

Непосредственно погружение в ежедневную работу депо начал с ремонтной службы, поскольку мне это близко по предыдущей деятельности. Изучил, каким образом и сколько человек проводят ремонт, по каким причинам вагоны возвращаются с линии в депо, повторяются ли эти причины. Понимание всех этих во-

просов поможет минимизировать возвраты подвижного состава с линии.

Нужно сказать, задача актуальная, поскольку подвижной состав депо уже выработал свой ресурс и нуждается в замене на новые модели. Самый «новый» вагон 2009 года выпуска, в основном же эксплуатируется подвижной состав еще советского производства.

– Мы прилагаем максимум усилий, чтобы вагоны были в хорошем техническом состоянии и отвечали требованиям комфорта, – поясняет заместитель начальника по эксплуатации Евгения Шилак. – Раз в два года каждый вагон проходит плановый ремонт, где мы стараемся по возможности модернизировать старую конструкцию своими силами.

Несколько лет назад был опыт модернизации двух вагонов: 251-го и 235-го в ЭВРЗ, однако ремонт одного подвижного состава обошелся в 20 млн. рублей – затраты оказались почти сопоставимы с покупкой нового вагона. Нужно ли говорить, что такое «обновление» старых вагонов не перспективно. Вот и получается, что подвижной состав изнашивается и списывается, а новых «вливаний» нет.

– Когда я пришла в трамвайное депо инженером по безопасности движения тридцать лет назад, парк насчитывал свыше 150 вагонов, – вспоминает Евгения Викторовна. – Мы ежедневно выпускали на линию в первую смену 79 бригад, во вторую – 69. Ходили вагоны-«двойники» (сцепка из двух вагонов), и при этом все равно салон был полон, пассажиры едва вмещались.

Затем, с активным развитием городских автобусных перевозок



30 апреля 1958 года на линию вышел первый красноярский трамвай



и увеличением количества личного транспорта востребованность трамваев сократилась. Сейчас парк трамвайного депо насчитывает 60 вагонов, 30–38 из них каждый день выходят на линию, остальные находятся в резерве на случай внезапных поломок.

– У нас сформировался свой пассажиропоток, ежемесячно услугами трамваев пользуется свыше 263 тысяч человек, – отмечает заместитель директора по эксплуатации. – Благодаря отдельным линиям вагоны передвигаются по городу значительно быстрее, чем другой общественный транспорт или личные автомобили. С учетом постоянных пробок на дорогах для горожан это весомый плюс. А если учесть тот факт, что электротранспорт экологически чище (что особенно актуально для нашего мегаполиса), то не возникает и сомнения, что развитие данного вида транспорта в Красноярске актуально. Сейчас у нас достаточно небольшая маршрутная сеть только на правом берегу. На мой взгляд, было бы целесообразно завести трамваи на левый берег, в активно строящиеся микрорайоны: Взлетку, Солнечный. Кроме того, возможно соединить трамвайными линиями Красноярск с городами-спутниками: Сосновоборском, Березовкой, откуда каждый день большое число жителей добирается в столицу края на работу и обратно.

– В администрации города есть конкретные планы по изменению транспортной схемы Красноярска, в том числе идея создания скоростно-

го трамвайного сообщения, интеграция электротранспорта в городскую транспортную сеть для повышения ее эффективности, строительство трамвайных линий на Октябрьском и Коммунальном мостах, – отметил директор трамвайного депо МП «Гортранс». – Считаю, что с активным развитием острова Татышев как центра культурной и спортивной жизни Красноярска запуск скоростных трамваев по выделенным линиям через Октябрьский мост даст возможность большому числу горожан посещать это место.

– Вопрос развития электротранспорта упирается в финансирование, потребуются немалые вложения для прокладки трамвайных линий, строительства контактной сети, закупки новых подвижных составов, – отмечает Евгения Викторовна. – Однако для нашего мегаполиса с его огромными расстояниями, проблемами постоянных пробок и сложной экологической обстановкой это разумная альтернатива метро, на строительство которого требуется баснословная сумма. Кроме того, в сравнении с метрополитеном трамвайное сообщение не так затратно и по содержанию. В целом система уже отлажена, есть хорошая база для развития, а главное специалисты с огромным опытом работы. Учитывая все эти составляющие, надеюсь, что в ближайшем будущем мы увидим новый расцвет электротранспорта, который станет красноярским «легким метро».

Надежда КУБРАК

Президент Владимир Путин во время визита в Красноярск на открытие Универсиады провел встречу с губернатором Александром Уссом. Как рассказали в пресс-службе губернатора и правительства Красноярского края, особое внимание Владимир Путин и Александр Усс уделили теме строительства метро в Красноярске. Президенту страны был представлен актуализированный проект – комплексная схема развития транспортного обслуживания жителей краевой столицы.

«Прежде всего за эти месяцы мы радикально пересмотрели подходы к транспортной схеме Красноярска и пришли к выводу, что обычное строительство метро в его прежнем устаревшем варианте вряд ли можно считать эффективным решением. Я глубоко убежден, что мы не можем развивать наземные скоростные виды транспорта по центральной части города. Проект включает в себя пять подземных станций метро. У нас всего три базовые улицы. Поэтому центр мы должны пройти под землей. Дальше метро может быть построено наземным способом. Учитывая новые технологии, которые предлагаются сегодня к реализации, можно построить пять подземных станций и четыре наземные», – сообщил губернатор.

Кроме этого, планируется модернизировать трамвайные линии на правом берегу для того, чтобы запустить там скоростной трамвай с переходом через Октябрьский мост на левый берег, сделать стыковки к основной линии метро. Продолжится развитие проекта «Городская электричка».

«Таким образом, у нас получается комплексное решение: метро, скоростные трамваи и городская кольцевая электричка. Будем надеяться, что в течение этого года у нас появится окончательная ясность по срокам и перспективам реализации этого исторического проекта», – подытожил Александр Усс.

Татьяна Иванова: «Люблю пассажиров»



В июне состоялось награждение красноярцев по итогам городского конкурса «Лучший по профессии». Татьяна Иванова, водитель трамвая МП «Гортранс», стала победителем в номинации «Лучший работник в транспортной сфере».

В 1985 году Татьяна Владимировна вышла замуж, и на работе к свадьбе ей подарили...новый вагон!

– Когда я вышла замуж, нам как раз поступили несколько новых подвижных составов, и начальство решило к свадьбе сделать мне подарок – закрепить за мной один из этих вагонов – 170-й. Когда я пришла на работу, диспетчер не хотела давать мне вагон, сказала: «Как это тебе, молодому водителю, отдали новенький вагон? Нет, здесь какая-то ошибка!» Пришлось руководству вмешаться.

Сейчас я вожу 168-й вагон. Конечно, он уже не новый, но на ходу, редко подводит. Каждый день езжу по разным маршрутам, самый любимый – семерочка «КрасТЭЦ-ул.Щорса-Предместная». Спокойный маршрут. Сейчас стало сложнее ездить – машины часто выскакивают на пути, подрезают, раньше такого не было: и личного транспорта было меньше, и трамваям всегда приоритет давали. Едешь себе и едешь. Теперь же нужно внимательно наблюдать даже за ситуацией во втором ряду, не то, что в соседнем.

И все же, по словам Татьяны Владимировны, свою работу она не променяла бы ни на какую другую. 35 лет стажа на одном месте говорят сами за себя. За эти годы Татьяна Владимировна была удостоена не одной грамоты и благодарственного письма. Среди федеральных наград – нагрудный знак «100 лет Российскому трамваю». А недавно она стала «Лучшим работником в транспортной сфере» Красноярска. На вопрос, что нужно делать, чтобы стать лучшим в своем деле, пожимает плечами: «Просто честно трудиться на своем месте».

Мила ВЛАДИМИРОВА

Свой трудовой путь Татьяна Владимировна начала 35 лет назад. В трамвайное депо ее привел случай или судьба.

– Я родилась в Зеленогорске, там же школу окончила, и когда встал вопрос о получении профессии, растерялась, – вспоминает собеседница. – По радио случайно услышала о том, что в Красноярске принимают на курсы водителей трамваев, занятия начинаются с сентября. А я трамвай и в глаза до этого не видела, но решила, что пойду. Собрала вещи и поехала поступать. Полгода мы изучали теорию, затем было 246 часов практики. Моим наставником была пожилая женщина-водитель, которая меня даже за управление не пускала, посадит рядом, едет, песни мне поет. Так 100 часов мы с ней и откатались. Как бы я допуск получала, не знаю, но судьба надо мной сжалась. В одно прекрасное утро прихожу на практику, а моя наставница в отпуск ушла, мне дали другую, молодого водителя Татьяну Рудько. Захожу к ней в вагон, она мне говорит: «Ну, садись за управление, ты же уже 100 часов отъездила». Конечно, поначалу было волнительно, но с опытом пришла и уверенность в своих силах, и интерес к профессии.

На линию самостоятельно я вышла через 7 месяцев обучения – в апреле. С тех пор вот и вожу людей. Мне все нравится в моей работе, люблю пассажиров. Сейчас пассажиропоток уже не такой большой, но все

**В 1985 году
Татьяна Владимировна
вышла замуж,
и на работе к свадьбе
ей подарили...
новый вагон!**

равно есть «свои» пассажиры, которые каждый день пользуются нашими услугами. А раньше даже водили вагоны-«двойники», так полные набивались! На Шинный завод много рабочих ездило, в Технический поселок. А что на ДК 1 мая было! Народ шел и шел. Маршрут по Октябрьскому мосту был не очень популярен, но если бы продлили линию еще на пару остановок, отбоя бы не было от пассажиров. Люди сами об этом говорили. Жаль, что эту линию закрыли.

Завтра начинается сегодня



– Знаете песню «Кораблик – Барочка, два островка»? С этих слов началось наше знакомство с капитаном Алексеем Бояринцевым. Услышав в ответ: «кто ж из красноярцев ее не знает», капитан продолжил: – Так вот, эта песня родилась у Льва Ошанина в путешествии по Енисею, именно на нашем теплоходе «Валерий Чкалов»!

Да, капитану есть чем гордиться за свой корабль и свой экипаж! Трехпалубник на плаву уже 66 лет – а не потерял своих ходовых качеств заботами капитана и всей команды. Тем и славилось Красноярское речное пароходство: сплоченностью, спаянностью всего коллектива. Команда есть команда! И пусть сейчас оно разделено на несколько обособленных предприятий, но в «ПассажирРечТрансе» дух коллективизма, чув-

Бояринцева и его команды корабль в отличном техническом состоянии. Он модернизирован, на борту работает система ГЛОНАСС – то есть судно соответствует всем современным требованиям Российского Речного Регистра. Иначе его просто не выпустят в плавание. Тем не менее, здесь мечтают о новом теплоходе. Руководство обещает заменить устаревшие суда. И не в механике дело: современность требует более

по Енисею, насладиться отличной кухней двух ресторанов на борту теплохода, а главное – полюбоваться прекрасными сибирскими пейзажами, проплывающими за бортом «Валерия Чкалова». Экипаж во главе с капитаном делает все, чтобы пассажиры не скучали.

Алексей Бояринцев – из династии енисейских речников. В годы Великой Отечественной войны дед, Григорий Алексеевич Бояринцев, работал капитаном. О нем хорошо написал в своих книгах писатель Иван Булава, бывший генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство». Кстати, и о внуке, капитане третьего поколения, написал таймырский литератор и журналист Хабир Харисов. Целую главу в своей книге «Белая птица над Енисеем» (издана в Краснодарском книжном издательстве) он посвятил капитану Алексею Бояринцеву и самому теплоходу «В. Чкалов».

Родился Алексей в поселке речников – в Подтесово. Так что раздумывать, куда пойти учиться, не пришлось. Сразу после школы – в Красноярское речное училище. Поработал третьим штурманом на теплоходе «Вячеслав Шишков» класса «река-море» до призыва в ряды Вооруженных сил. В армии тоже служил на флоте – только Тихоокеанском. После службы вернулся в родное Енисейское речное пароходство вторым штурманом на

Алексей Михайлович Бояринцев награжден медалью «300 лет Российскому флоту», знаком «Отличник Речного флота», грамотами и благодарственными письмами руководства Красноярского края и ОАО «ПассажирРечТранс»

ства дружеского плеча сохранился. Да и как иначе, если, например, командный состав «Валерия Чкалова» много лет вместе. И в передрыгах на великой реке приходилось побывать, но капитан накануне праздника не захотел вспоминать что-то плохое.

– Давайте сегодня о хорошем, – сказал Алексей Михайлович.

Хорошего – много! Хотя теплоход был построен в 1953 году и срок его эксплуатации истек еще в 1998, благодаря неусыпной заботе капитана

комфортабельных условий в первую очередь для пассажиров. А «В. Чкалов» предназначен для перевозки одновременно 250 пассажиров. Хотя и здесь можно неплохо устроиться. Если денег не жалко – пожалуйста, для вас каюта «люкс»! И до Дудинки можно дойти с полным комфортом. Впрочем, и в каютах других категорий также предусмотрены все удобства. Так что можно воспользоваться и эконом-классом, тем не менее, испытать все прелести путешествия

теплоход «В. Чкалов», поступил в Новосибирскую академию водного транспорта на заочное отделение, успешно закончил его – и началось движение по карьерной лестнице. Уже 15 лет Алексей Бояринцев – капитан. Дети выросли при нем: брал с собой во время навигации, но жалеет он лишь об одном: ни разу не довелось побывать в школе ни 1 сентября, в День знаний, ни на последнем звонке. Служба есть служба, особенно если это дело всей жизни.

По мнению капитана Бояринцева, сейчас смена кадров на речном транспорте – серьезная проблема. Если раньше люди шли сюда за романтикой, за впечатлениями, то те-

перь наступило время прагматизма. Зачастую в речное училище приходят ребята из проблемных семей. Нет в них той жажды познания мира, которая была в его поколении. Поэтому он и вся его команда очень много внимания во время навигации уделяют практикантам. Надеются, что повлияют на формирование мировоззрения молодых, которые впитывают царящее на теплоходе отношение к работе, к Енисею, к пассажирам. Неудивительно, что многие выпускники, прошедшие школу навигации в команде теплохода «Валерий Чкалов», после окончания Красноярского речного училища связывают свою судьбу с Енисеем.

Алексей Михайлович, как и всякий интеллигентный человек, считает, что без прошлого нет будущего. Поэтому он бережно собирает книги о Енисее и его людях – недаром нашу беседу начал с песни на слова Льва Ошанина. На корабле действует фотовыставка, посвященная истории Енисейского речного пароходства, собраны и фотографии дня сегодняшнего, пусть они кажутся буднями – но именно сегодняшние будни формируют день завтрашний. Счастливого пути, «Валерий Чкалов»!

Сергей НИКОЛЬСКИЙ

Фото из архива капитана Алексея БОЯРИНЦЕВА и теплохода «В.Чкалов»

ПАРАД СУДОВ

Праздник речников

5 июля в Красноярске в День работников морского и речного флота прошел парад судов.



северный завоз. Надеюсь, что все намеченные планы будут выполнены. Спасибо вам большое за ваш труд, так держать!

– Со следующего сезона мы возобновляем полномасштабные туристические круизы по Енисею. Мы будем реконструировать порты, строить новое и обновлять, – отметил губернатор Красноярского края Александр Усс.

К поздравлениям присоединился председатель комитета по промышленной политике, транспорту и связи Красноярского края Владимир Демидов, выразив особое уважение ветеранам отрасли.

Завершилась официальная часть церемонией награждения. Губернатор вручил почетные грамоты и благодарности сотрудникам отрасли.

– Енисейский флот всегда отличался своим техническим состоянием и внешним видом от всех бассейнов, – уверен президент Ассоциации судовладельцев Енисейского бассейна Иван Булава. – Флот ремонтируется, обновляется в меру потребности. Особое внимание сейчас обращается на состав грузового флота. В пассажирском флоте лидерами остались «В.Чкалов», «А. Матросов». Это «старички», но и техническое, и внешнее их состояние на уровне.

Праздник речников продолжился концертом под открытым небом. На набережной царил оживление – горожане с удовольствием слушали музыку, фотографировались на фоне парадных судов, отовсюду раздавались приветствия давно не видевших друг друга ветеранов, искренние поздравления с праздником. А для самых маленьких гостей работала детская площадка.

Любовь СВЕТЛОВА

Традиция отмечать его на набережной была заложена в 1980 году, и вот уже почти 40 лет работники отрасли и горожане с удовольствием приходят сюда, чтобы насладиться величественным зрелищем стоящих на якоре судов. Особые гости – ветераны, за плечами которых десятки лет, отданные Енисею.

– Я каждый год прихожу на парад судов, – делится Иван Ильин, более 40 лет отработавший в Енисейском речном пароходстве сначала помощником, а затем капитаном-механиком. – И каждый раз душа плачет, что флот есть, а тебя на нем нет. Но зато это редкая возможность встретиться с товарищами, с которыми вместе учились и работали.

Пока горожане наслаждались музыкой, руководители предприятий Енисейского бассейна, губернатор Красноярского края и почетные гости совершили обход на теплоходе – поприветствовали экипажи судов Енисейского речного пароходства, стоящих в парадном строю.

Официальную часть мероприятия открыл генеральный директор ООО «Норникель –Енисейское речное пароходство» Олег Шпагин:

– Уважаемые речники и дорогие ветераны! Поздравляю всех с замечательным праздником речного и морского флота. Благодаря вам полным ходом идет очередная навигация на Енисее, почти завершен



Не поле перейти...

ВЛАДИМИР ТАМБОВЦЕВ — подполковник милиции в отставке, ветеран МВД, Отличник милиции, кавалер Знака «За безупречную службу» всех трех степеней. За участие в разработке Правил дорожного движения РФ приказом министра внутренних дел РФ был награжден премией.

Жизнь его начиналась, как и у большинства представителей нашего поколения, обычно. Окончил школу в родной Миндерле, в 1969-м году призвали в армию. Наверное, служба и определила дальнейшую его судьбу.

После окончания «учебки» Владимиру Тамбовцеву присвоили звание «младший сержант» и отправили в гвардейский мотострелковый полк командиром отдельного автомобильного взвода. Должность – офицерская, но в армии прошли сокращения, и характеристики из школы сержантского состава позволили поручить командование подразделением молодому «срочнику». А случилось это в Даурии, в полутора километрах от границы. Служба, конечно, «малиной» не казалась – огромная ответственность легла на плечи командира. За боевую и политическую подготовку вверенного ему взвода, за техобслуживание машин, а главное – за жизнь бойцов. В ежедневных хлопотах и стараниях два года службы пролетели незаметно. И вот – долгожданный «дембель»! Вернулся старшина в родную Миндерлу. Не-

веста дождалась, сыграли свадьбу, и уговорила Аля переехать в город. Устроился в Красноярске шофером в домоуправление, получил служебную квартиру. Тут – конфуз, вызвали в райком комсомола: ты что, товарищ, взносы не платишь? Ответил, что в коллективе домоуправления лишь он один – комсомолец, все остальные давно перешагнули 27 лет. Пожурили: в Уставе ВЛКСМ сказано, что

И сейчас Владимир Ильич живет насыщенной жизнью: на рыбалку с сыновьями и внуками ездит, успевает грибов заготовить на зиму. А вот зимой... Главная страсть отставника – горные лыжи

тогда взносы платят в райкоме. А в конце неприятного разговора вдруг спросили: не желаешь ли, старшина-гвардеец, продолжить службу, только уже в милиции?

– В ГАИ, ближе к профессии – готов, – вспоминает Владимир Ильич, – но вакансий там не оказалось, тем разговор и закончился.

Но вскоре осенним вечером раздался звонок в дверь. Открываю –

майор милицейский, серьезный такой. Думаю, где «накосячил»? Ан, нет – майор представился: Герасимов Семен Михайлович, замполит дивизиона ГАИ. Видимо, ему из райкома сообщили обо мне, он заинтересовался и предложил работу в ГАИ.

Так начался новый этап жизни Владимира Ильича. В феврале 1974 года он стал инспектором ГАИ в звании старшего сержанта. А в 79-м, после командировки в Горький, где получали для Красноярской ГАИ автомобили «Волга», на разводе дежурный подозвал и сообщил, что его срочно вызывают в краевую ГАИ. В кабинете начальника полковника И.Д. Тищенко увидел еще несколько офицеров, в том числе начальника РЭО ГАИ В.Я. Леухина.

– Задавали множество вопросов, а в конце аудиенции Илья Дмитриевич говорит: мы тебе предлагаем новую должность – работу в РЭО ГАИ, транспорт регистрировать, экзамены принимать, удостоверения выдавать, – Владимир Ильич нахмурился, – бумаг – великое множество, ответственность – большая. Потяну ли?

Зря опасался. За семь лет вырос до должности зам. начальника РЭО ГАИ края по экзаменационной работе. Но засидеться на бумажной должности не дали. Перевели сначала командиром взвода в батальон ДПС, через три месяца назначили заместителем командира батальона по службе.

– Самая тяжелая должность из всех, какие у нас в ГАИ бывают, – смеется Владимир Ильич.

Семь лет не жил дома, только ночевал. В семь утра – уже на работе, в 11 вечера – еще на работе! Ночью или под утро приходилось по вызову дежурного на происшествия выезжать. Должность оказалась с «двойным дном»: заместитель комбата по

службе – он же начальник штаба. То есть разработка программы действий батальона во время массовых акций: демонстраций, ярмарок, спортивных мероприятий на его плечах. Вместе с помощником ежедневно составляли книгу нарядов всех трех смен, плюс – проведение смотров: строевых, огневых и физподготовки личного состава... Владимиру Ильичу предложили стать замначальника дорожно-

патрульной службы ГАИ края. И вновь двойная нагрузка: заместитель – он же начальник отделения розыска. Должность – подполковничья. Ответственности Владимир Ильич никогда не боялся. Потому что согласился, не раздумывая. До самого конца службы в 1998-м году проработал. При увольнении возникли сложности: никак не хотели расставаться с офицером, имеющим блестящий послужной список и командировки в «горячие» точки страны. В Назрани, например, в подчинении нашего земляка было три блок-поста. Сулили чин полковника, но Владимир Ильич не согласился: устал от нервоотрепки 90-х.

За годы службы случилось всякое. Запомнились все «крутые» эпизоды. Об одном стоит рассказать подробнее.

– В 70-е как-то оформлял дорожные происшествия. Вдруг по радию дежурный: выдвигайся в район Базаихи. Там – авария, – вспоминает собеседник. – Поехал. Смотрю, в стороне от дороги две женщины стоят, а

чуть поодаль

мужчина с женщиной отношения выясняют, энергично так жестикулируют. Я остановился спросить у женщин, не видели ли они аварию. И вдруг одна из них как закричит! Машинально пригнулся – рядом в ствол березы вошел топор! Оказывается, муж с женой ссорились, и ему подумалось, что жена милицию вызвала. Я – за ним, а он через речку – в лес. Ладно, думаю, не попал же. Пусть живет. Аварию не нашел – видно, полюбовно разъехались. Еду в город, перед мостиком ИЖ-49, парень за рулем без каски. Я рукой помахал – спросить, не видел ли он все-таки аварию. Парень трезвый, но что-то нервничает. Спрашиваю: документы есть? Да, говорит, полез в «бардачок» и достает... огромную отвертку! И бьет меня в грудь. Я отпрыгнул, только рубаху он зацепил, порвал. Скрутил его, подмогу по радию вызвал. Ребята приехали, увезли. Оказалось, из психбольницы парень сбежал...

Вот так – за один день два нападения.

Заслуженный отдых пришлось не по душе отставнику. Он-то себя «в отставке» от полнокровной жизни не считает! Несколько лет проработал дежурным автомехаником на КРАЗе. А тут друзья-сослуживцы подсказали – освободилось место администратора в Железнодорожном районном суде Красноярска. Подумалось Владимиру Ильичу: не зря же закончил юридический факультет Омской школы милиции. И квалификация позволяет: советник юстиции 2 класса. Когда исполнилось 60, попал под «грабли» возрастного ценза, как и всем госслужащим, пришлось писать рапорт-заявление: «Прошу продлить...» И вот что интересно: если обычно это надо делать ежегодно, то Тамбовцеву прод-



С коллективом в день 65-летия ГАИ

лили срок службы сразу на пять лет! Тем не менее, когда исполнилось 65, пост пришлось покинуть. И что ж – заслуженный отдых? Выход нашелся. Опять друзья подсказали: есть место кассира-контролера на штрафстоянке. Иногда разговорится с напарником, сугубо гражданским человеком, вспоминая годы службы. Тот удивляется: сколько же всего пришлось пережить ветерану МВД! И сейчас Владимир Ильич живет насыщенной жизнью: на рыбалку с сыновьями и внуками ездит, успевает грибов заготовить на зиму. А вот зимой... Главная страсть отставника – горные лыжи. И сыновьям своим привил эту любовь, все вместе катаются в урочище Каштак. Младший, Илья, пошел по стезе отца: капитан полиции, в РЭО ГАИ работает. Старший Саша тоже 10 лет отработал в милиции после окончания ВШМ, но друзья уговорили заняться бизнесом... Не получилось, сейчас водит маршрутный автобус. А вот внуки в спорте пошли дальше и деда, и родителей. 16-летний Богдан – кандидат в мастера спорта, второклассница Яна заняла второе место на чемпионате России по горным лыжам в своей возрастной категории.

Жизнь продолжается... Отставки не будет!

Сергей ЧУРИЛОВ
Фото автора и архив семьи Тамбовцевых.



Владимир Тамбовцев с сослуживцами

Штраф по электронке

В Красноярском крае заработал новый сервис по рассылке электронных штрафов ГИБДД.

По информации пресс-службы КГКУ «КрУДор», любой житель Красноярского края может перейти на получение заказных писем от госорганов в электронном виде. Услугу можно подключить в Личном кабинете на сайте Почты России <https://zakaznoe.pochta.ru> или на сайте Госуслуг.

Пользователь мгновенно получает извещение о штрафе по SMS и/или электронной почте (на выбор) и может

прочитать письмо с любого устройства в формате PDF.

Электронное заказное письмо будет находиться в Личном кабинете на сайте <https://zakaznoe.pochta.ru> и на портале государственных услуг, доступ к которым имеется только у клиента. При входе в Личный кабинет электронные письма переходят в статус полученные, что приравнивается к получению письма в почтовом отделении под роспись. Вся информация передается по защищенным каналам связи.

Если клиент зарегистрировался и получил электронное письмо, бумажное уже не придет. От услуги можно отказаться и снова получать письма в бумажном виде.

ШИРА ЖДЕТ В ГОСТИ

На базе отдыха «Красноярский дорожник» у озера Шира стартовал очередной сезон, семнадцатый по счету. О том, как отдыхается дорожникам этим летом, рассказал директор базы отдыха Владимир КОЗЛОВ.



– Сейчас, в июле, база заполнена практически полностью. А вот в начале июня подвела неустойчивая погода, уверенно отдыхающие начали заезжать только с середины месяца, – отметил Владимир Васильевич. – Отдохнули уже полторы тысячи человек. Думаю, за июль-август мы «наверстаем» упущенное, и количество гостей базы будет не меньше, чем в прошлом году – около четырех тысяч человек. Хотя, конечно, я не оставляю надежду, что свой летний отдых в «Красноярском дорожнике» проведут не менее пяти тысяч человек, но погода каждый раз вносит свои коррективы. Это вполне реальная цифра, вместимость базы позволяет отдыхать такому количеству отдыхающих в комфортных условиях, не тратя баснословных денег. Кстати, еще Сергей Зяблов, при строительстве этой базы, обращался к руководителям с советом отправлять сюда на

отдых не руководящий состав, а в первую очередь простых работников, которым не всегда удается выкроить время на длительный отдых.

К примеру, Юрий Сиротинин, водитель Новоселовского ДРСУ, только второй раз за 13 лет работы приехал на базу.

– Летом у дорожников самая горячая пора, надолго вырваться отдохнуть не удастся, некогда, – рассказывает Юрий Николаевич. – А тут база рядом с домом, и отдых комфортный, озеро лечебное. Приехали с женой, ей тоже все очень нравится. Хотя у нас тоже красиво, но тут совсем другая обстановка, можно отлично отдохнуть.

Действительно, база отдыха с каждым годом становится более уютной. Особое внимание Владимир

Васильевич уделяет озеленению территории.

– Земля у нас солончаковая, растения плохо приживаются, но мы не оставляем работу по посадке деревьев, – отмечает директор базы. – Большую помощь оказал нам директор Емельяновского дорожно-строительного техникума Владимир Калачев. Он привез сюда несколько десятков деревьев, которые мы посадили. К сожалению, только часть из них прижилась.

К слову, дом Емельяновского дорожно-строительного техникума на базе отдыха появился не так давно, одним из последних.

– 6 лет назад, в один из моих приездов сюда, Владимир Васильевич спросил, когда уже

у нашего техникума появится свой дом. И я прямо при нем позволил своему главному бухгалтеру, – поделился Владимир Петрович. – Конечно, дело это не быстрое. На разработку проекта, выделение финансирования и строительство у нас ушло около трех лет. И вот уже первые отдыхающие, сотрудники и студенты техникума, побывали здесь, всем понравилось, созданы все бытовые условия для комфортного отдыха. Приняли решение, что будем проводить здесь слеты, привозить сюда студентов. Коллектив у нас большой: почти 300 работников и 800 студентов. Думаю, что дом пустовать не будет.

Те дома, что были построены гораздо раньше, тоже не остаются без хозяйского внимания. Разрушающееся со временем дерево заменяется, домики благоустраиваются.



Александр Петров с внуком



Владимир Козлов с Владимиром Колачевым



- Недавно был благоустроен дом Канского филиала № 2 КрайДЭО, спасибо генеральному директору ГП «КрайДЭО» Андрею Иванову и председателю профкома Владимиру Глушинскому за помощь в этом вопросе. Дом не только благоустроили, но и сделали в нем ремонт, — пояснил директор базы.

Не отстает и Канский филиал №1 КрайДЭО. Всегда у них все отремонтировано, покрашено, уютно. Недавно пристроили к дому отличную веранду.

- Я каждый год отдыхаю на Шира с того времени, как у нас здесь появился дом, — рассказывает водитель Канского филиала №1 КрайДЭО Павел Чечура. — Моей семье очень нравится. Моя супруга с внучкой ездили в Сочи, и внучка после этой поездки заявила, что будет отдыхать только в «Красноярском дорожнике». Да и жена сказала, что не нужно нам море, и здесь хорошо. Жаль, что времени маловато выделяют: семь, максимум десять дней. Оно и понятно, коллектив большой, все хотят здесь отдохнуть. Всегда с гордостью рассказываю знакомым о поездках на Шира, о том, что наше руководство позаботилось о нашем отдыхе.

Отдельно нужно сказать, что во многом в благоустройстве базы отдыха участвуют помощники — руководители дорожных предприятий. По словам директора «Красноярского дорожника», всегда навстречу просьбам идет директор Новоселовского филиала Балахтинского ДРСУ Александр Плясунов. Ежегодно для организации отдыха ветеранов выделяет автобус директор Ачинского ДРСУ Александр Петров. К слову, традиционно от его организации приезжают отдыхать больше всего ветеранов.

- Я всегда поддерживал идею создания базы отдыха, потому что по се-

бе знаю, как иногда затягивает работа и насколько важно отдыхать, — рассказывает Александр Петров. — Когда приезжаешь в «Красноярский дорожник», понимаешь — вот он, настоящий отдых. Место здесь по-настоящему благодатное, кругом озера, и сама территория базы очень уютная. Стараемся отправить сюда как можно больше своих работников и ветеранов. Считаю, что социальная поддержка людей, многие годы отдавших предприятию, — это один из важных элементов того, что предприятие стабильно работает и будет развиваться.

А вот своеобразный показатель качества отдыха на базе — это с каждым годом увеличивающееся количество детей.

- Скоро уже детей здесь будет больше, чем взрослых, — с улыбкой отмечает Владимир Козлов. — В прошлом году из 4 тысяч отдыхающих было 800 детей. Люди приезжают большими семьями, один раз приехала компания, где на две семьи было аж 9 детей! Здесь ребятишкам раздолье, есть где порезвиться и поиграть, а родители могут не переживать о безопасности своих детей.

- Мы приезжаем сюда всей семьей уже третий год, — рассказывают супруги Денис и Наталья Савеловы (Наталья работает инженером ПТО в ДРСУ-10). — Всегда планируем для поездки на Шира несколько дней в июле, когда вода уже достаточно прогревается. Дети в восторге от этого места, и мы тоже. На базе чисто, обслуживающий персонал отзывчивый, всегда помогут, если какие-то вопросы возникают. Наш дом, как и большинство, очень комфортный, с удобствами: есть вода, душ, туалет, холодильник и плитка. До воды далеко, но ничего, прогуляться можно. На территории ни соринки, есть

куда убрать мусор. А банька какая! В общем, все отлично!

Хотя база отдыха с каждым годом становится более благоустроенной и получает восторженные отзывы отдыхающих, Владимир Козлов с ностальгией вспоминает времена, когда «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» возглавлял Сергей Зяблов.

- Все руководители дорожных организаций ждали производственного совещания в начале летнего сезона, которое проходило на базе «Красноярский дорожник», — поясняет Владимир Васильевич. — Это был не только отдых, но и возможность в неофициальной обстановке обсудить насущные рабочие вопросы. Но и сейчас нашу базу не обделяют вниманием краевые власти. В 2007 году у нас побывали депутаты Заксобрания края во главе с председателем Александром Уссом. Они вручили базе «Красноярский дорожник» флаг с гербом нашего края. Три года подряд у нас проходило собрание молодежной организации «Лидер». А в 2015 году на базе останавливались участники автопробега инвалидов-колясочников из Хакасии. Надеюсь, что в недалеком будущем будет поддержана инициатива (как в свое время было с ветеранами) перед началом учебного года отправлять на отдых от дорожных организаций матерей-одиночек с детьми. Здесь не только чудесное озеро, полезный воздух, но есть и музеи, куда можно было бы отправиться на экскурсию. С одной стороны это социальная политика предприятия, а с другой — своего рода профориентация, когда подрастающее поколение видело бы, что предприятия дорожной сферы заботятся о своих сотрудниках. Приезжайте на свою базу отдыха, вас тут ждут.

Андрей ВОЛОДИН
Фото автора



Семья Савеловых с друзьями



Павел Чечура с семьей



Юрий Сиротинин с супругой

«Шелковый путь» – в Красноярске!

1 июля в Красноярске на центральной площадке ТРЦ «Планета» состоялась встреча красноярцев с участниками ралли «Шелковый путь» из братской Беларуси – командой «МАЗ-СПОРТавто».

Мы попросили технического руководителя команды Григория Пацкевича поделиться своими впечатлениями – ведь они проехали почти через пол России! Такие встречи состоялись в Казани, Екатеринбурге, Челябинске, Омске, Кемерово – и теперь в Красноярске.

– Мероприятие проводим совместно с брендом моторных масел G-Energy производства компании «Газпромнефть – смазочные материалы». Знакомим людей с этим видом спорта, с нашей командой и брендом моторных масел. Поломок в дороге не было – машины к участию в ралли мы готовили сами, да и вообще МАЗ – надежный автомобиль! Знаете, я был удивлен хорошим качеством дорог. Плохих дорог очень мало – потому передвигаемся быстро, все намеченное успеваем сделать. Наша команда существует с 2010 года. Именно на МАЗах участвуем в соревнованиях подобного уровня. Были серебряными призерами ралли-марафона «Дакар» в 2018 году, победили в ралли в Туркменистане, выиграли гонку в Марокко. В ралли «Шелковый путь» в 2013 году стали бронзовыми призерами. И вот с этим багажом едем тремя спортивными автомобилями на очередной «Шелковый путь». Если честно – возлагаем большие надежды! Такой

пробег по городам России перед началом главной гонки мы решили провести впервые. Дается, конечно, нелегко – приходится преодолевать большие расстояния. Но дело того стоит – к нам проявляют немалый интерес. Оказывается, в России нас знают, многие за нас болеют. Это очень приятно – в том числе и сфотографироваться на память с россиянами. Кстати, не зря проводим акцию совместно с G-Energy. Дело в том, что мы этот российский бренд рекламируем не просто так – во всех наших автомобилях во всех узлах залиты жидкости производства именно G-Energy! Мы с ними работаем уже на протяжении пяти лет – и нареканий не возникает.

В пробеге по России и в самом ралли-марафоне нас сопровождает мобильная лаборатория G-Energy компании «Газпромнефть – смазочные материалы», которая в течение 10 минут позволяет оценить качество любого масла – на износ, на появившиеся в процессе эксплуатации примеси. Таким образом можно выяснить, как долго масло сохраняет свою работоспособность и даже какие узлы авто требуют проверки и ремонта! Все желающие автовладельцы смогли в этот день проверить состояние своего автомобиля

по каше масла и получить рекомендации от специалистов мобильной лаборатории. Чем не преминули воспользоваться и мы, а после проверки решили впредь пользоваться маслом бренда G-Energy.

Три часа длилась встреча. Прекрасное шоу организовал официальный дистрибьютор «Газпромнефть – СМ» в Красноярске – ООО «Современные смазочные материалы». Тут были и песни, и танцы, а главное – общение с сибиряками, которые ценят марку МАЗ. Нашим гостям очень понравилось то, что на дорогах России встречается много МАЗов. И теплый прием в каждом городе дал им заряд бодрости – несмотря на усталость – для участия в ралли «Шелковый путь». Короткий отдых – и отправка в Иркутск, а 6 июля оттуда стартуют участники гонки. Маршрут ралли откроет новые локации, участников ждут 10 этапов и скоростные участки по Восточной Сибири, таежным лесам России, дорогам Монголии, пустыне Гоби и китайским равнинам. Финиш ралли намечен на 16 июля в живописном городе Дуньхуань (КНР).

Успеха вам, ребята!

Николай СЕРГЕЕВ
Фото Эдуарда АЛБОРОВА

