



АВГУСТ 2013

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ



С Днем
Воздушного
флота России!



С Днем
железнодорожника!

Анатолий КАСАТКИН

**Малая авиация:
надежды и перспективы**

Анатолий МИХАЙЛОВ

**Поедем на
электричке**

Сергей ЛЫТКИН

**Мы живем на
одной земле**

СОДЕРЖАНИЕ

Анатолий КАСАТКИН Поедем на электричке	6
Анатолий УРАЛЬСКИЙ Здравствуйте. Ваш билет...	8
Анатолий МИХАЙЛОВ Блеснули кассиры	9
Андрей АФАНАСЬЕВ Красноярск отметил День авиации	12
Александр КИЗЕЕВ Малая авиация: надежды и перспективы	14
Большая судьба России	17
Сергей НЕЛИДОВ Небо, ставшее домом	18
Дела министерские	19
Анатолий ФЕДОРОВ Лидер – имя собственное	20
Анна ИЛЬИНА Тепло родного города	22
Мария КЛИМОВА На природу – без опасности	23
Татьяна ДУДЧЕНКО Экономичный и безопасный	24
Сергей ЛЫТКИН Мы живем на одной земле	26
Сергей ДАНИЛИН Переправа, переправа, берег левый, берег правый...	28
Антон КРАСИЛЬНИКОВ Ветеранское лето	29
Елена АВРАМОВА Жизнь, достойная уважения	30
Федор СУХОВ Отдых на славу – работа в радость	31



В номере использованы фотографии Андрея АФАНАСЬЕВА, Яны КАЦИЯЕВОЙ, Юрия СУЕТОВА, пресс-службы ООО «Аэропорт «Емельяново»».

ТК

Издается
при содействии
министерства
транспорта
Красноярского
края

Учредитель
и издатель
ООО «Автомобильно-
транспортная газета»

Главный редактор
Э.З. АЛБОРОВ

Ответственный
секретарь
Елена АВРАМОВА

Директор по развитию
Сергей ЛЫТКИН

Специальный корреспондент
Анатолий КАСАТКИН

Адрес редакции
и издателя:
660049,
г. Красноярск,
пр. Мира, 30,
корп. 1, офис 510,
а/я 25533.
Тел./факс
(391) 227-27-27,
227-94-27,
e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан
в ООО «Издательская
группа «Всем, всем, всем!»,
660062, ул. Высотная, 2
Объем 28А4.
Тираж – 2300 экз.
Время подписания в печать
20.08.2013 в 16.00.
Цена свободная

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

R Рекламный
материал

Использование
материалов
журнала
без письменного
разрешения
редакционного
совета
запрещено.



С Днем железнодорожника!



Уважаемые железнодорожники, ветераны отрасли!

Сердечно поздравляем вас с профессиональным праздником!

Железная дорога является главной транспортной артерией нашего большого края, связывая воедино самые отдаленные его территории. По стальным магистралям перевозится более 80 процентов производимой в регионе продукции и сырья.

Профессия железнодорожника сегодня престижна как никогда. Не случайно на Красноярской железной дороге работает так много молодежи, а ее достижения отмечены на разных уровнях.

В ближайшие годы потребность в специалистах отрасли в нашем крае будет только расти. Это свя-

зано с перспективами развития магистрали. В регионе строятся новые дороги, возводятся искусственные сооружения, расширяется транспортная сеть.

Желаем всем, кто ответственно и профессионально трудится на Красноярской железной дороге, ветеранам и новому поколению славной когорты железнодорожников здоровья, счастья, удачи и успехов в труде на благо Красноярского края и всей России.



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



Уважаемые работники железнодорожного транспорта и ветераны отрасли!

Поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем железнодорожника!

Значение железных дорог для нашей страны невозможно переоценить. Именно стальные магистрали несут на себе основную нагрузку по перевозкам грузов и пассажиров.

Красноярская железная дорога – одна из ведущих дорог по своей технической оснащенности и объе-

мам грузоперевозок. Географически находясь в центре России, она ежегодно перевозит до 10 млн пассажиров и более 70 млн тонн грузов.

Железная дорога во многом определяет развитие экономики Красноярского края. От строительства новых путей зависит успех реализации крупных инвестиционных проектов.

Красноярская железная дорога – надежный социальный партнер правительства края: сегодня успешно реализуется ряд социальных проектов.

Именно вы связываете огромные просторы России артериями железных дорог. Именно благодаря вашим профессиональным ка-

чествам пассажиры вовремя прибывают на вокзалы, а грузы – до места назначения.

Со словами особой благодарности обращаюсь к ветеранам отрасли. Вами заложены славные трудовые традиции, продолжаемые нынешним поколением железнодорожников.

В ваш профессиональный праздник от всей души желаю вам и вашим близким здоровья и семейного благополучия. Гладкого пути вам и благодарных пассажиров. Пусть ваш труд будет всегда востребован и оценен по достоинству.

*Сергей ЕРЕМИН,
министр транспорта
Красноярского края*



Уважаемые коллеги-железнодорожники!

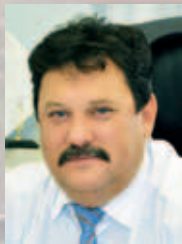
От имени речников Енисейского бассейна поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем железнодорожника!

Желаю всем успехов, долголетия, неиссякаемой энергии, крепкого сибирского здо-

ровья, семейного благополучия и процветания.

*На ваших плечах – километры путей,
Немного таких в этом мире людей,
Кто может узлы воедино свести
И в пункт назначения груз привезти,
Кто знает все станции по именам,
Кто к месту добраться поможет всем нам,
Проложит маршрут и оформит билет.
Желаем вам долгих и радостных лет!*

*Леонид ФЕДОРОВ,
генеральный директор
ОАО «Пассажирречтранс»*



Уважаемые коллеги!

Примите самые искренние поздравления с Днем железнодорожника!

Единая транспортная система Российской Федерации интегрирует различные виды транспорта и удовлетворяет потребности населения, экономики и государства в перевозках. Являясь частью этой уникальной системы, железные дороги делают доступным любой уголок земли.

Для обслуживания современных железнодорожных путей необходимы сотни специалистов, обладающих профессиональными навыками, умением оперативно и слаженно действовать в быстро меняющихся условиях современного ритма жизни.

Стук колес и гудок проносающегося мимо состава всегда будят мечты о путешествии. Именно вы помогаете людям и грузам быть в назначенное время в том или ином месте.

Желаем здоровья, материального благополучия, радости и мира вам и вашим близким.

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



Уважаемые работники и ветераны железнодорожного транспорта!

Примите искренние поздравления с профессиональным праздником – Днем железнодорожника.

На протяжении многих лет Красноярская железная дорога и Енисейское пароходство являются партнерами в осуществлении важной задачи по доставке грузов в самые отдаленные уголки Красноярского края и страны. От

наших четких совместных действий зависит во многом реализация важнейших экономических, инвестиционных и социальных программ края, уровень жизни и обеспеченности населения огромных территорий, промышленных гигантов страны.

И нам приятно отметить, что вы как наш важнейший партнер по организации доставки грузов на протяжении десятилетий сотрудничества нас не подводили, всегда четко и слаженно решали совместные задачи.

И сегодня мы гордимся вместе с вами, что Красноярская железная дорога является одной из лучших

дорог России. Принимая активное участие в строительстве промышленных объектов, вы в полной мере выполняете планы грузооборота, непрерывно ведете работу по повышению уровня обслуживания пассажирского и грузового комплексов.

Позвольте в день вашего профессионального праздника выразить благодарность за долголетнее партнерство и пожелать крепкого здоровья, новых достижений, счастья и благополучия вам и вашим близким.

*Александр ИВАНОВ,
генеральный директор
ОАО «Енисейское
речное пароходство»*



Дорогие железнодорожники!

От чистого сердца поздравляем вас с профессиональным праздником!

Трудовая деятельность работников железнодорожного транспорта опирается на прочные исторические традиции. Благодаря вам железные дороги России стали символом надежности, постоянного движения вперед и стремления к развитию, а профессия железнодорожника и по сей день остается самой востребованной и почетной в нашей стране.

Профессионализм и ответственность работников стальных магистралей помогают успешно решать самые сложные производственные задачи. Успехов вам в профессиональной деятельности, новых ярких достижений, новых открытий!

Мы желаем вам каждый день, каждый час, каждую минуту чувствовать, что ваш труд помогает лю-

дям жить счастливо. Спасибо за то, что делаете наши путешествия комфортными и безопасными. Пусть и дальше наши железные дороги остаются такими же востребованными, а их работники будут самыми счастливыми.

Особой благодарности заслуживают ветераны отрасли. Вы всегда были и остаетесь образцом высокой честности, порядочности и огромного трудолюбия. Вы являетесь примером преданного служения Родине для нашей молодежи. Ваш вклад в развитие железнодорожной отрасли, в развитие экономики страны трудно переоценить. Спасибо вам за доброту и заботу, мудрость и терпение, за ваш нелегкий труд на благо страны. Желаю вам счастья, семейного благополучия, успехов в делах и такого же чувства профессионального удовлетворения, которое вы с полным правом можете испытывать и сегодня.

С Днем железнодорожника!

*Петр ОВСЯННИКОВ,
генеральный директор ОАО «Краспригород»*



Дорогие железнодорожники! Уважаемые коллеги!

От всей души поздравляю вас с профессиональным праздником!

Трудно переоценить значимость вашего нелегкого труда. Железные дороги необходимы всем. В единое целое связывают стальные нити нашу страну. Железнодорожный транспорт – это самый удобный и самый безопасный способ добраться до нужного пункта назначения. Это тысячи пассажиров и тысячи тонн различных грузов каждый день, которые преодолевают огромные расстояния благодаря вашему труду. Вы подаете пример самоотверженной, ответственной и надежной работы.

Желаю вам и в дальнейшем выполнять профессиональный долг на благо нашего города и всей страны. Крепкого здоровья, счастья и благополучия вам и вашим семьям.

*Вячеслав ЦЫШУК,
руководитель ГТКУ «КрУДор»*



Дорогие коллеги!

Профессиональному празднику железнодорожников – Дню железнодорожника идет уже второй век.

День железнодорожника по праву стал международным праздником, и в этот день мы присоединяемся к поздравлениям в адрес всех тружеников железных дорог и желаем вам всегда быть веселыми, иметь крепкое здоровье и теплый семейный очаг, успехов в работе, так как от вашего успешного труда в какой-то степени зависит и наш успех и процветание.

*Алексей ДАВЫДОВ,
директор ГП КК «Красноярскавтотранс»*

Поедем на электричке

Пожалуй, трудно найти человека, который бы не пользовался услугами пригородных электричек. Этот вид железнодорожного транспорта по-прежнему остается массовым и доступным.



О том, какими заботами живут красноярские железнодорожники, мы попросили рассказать генерального директора ОАО «Краспригород» Петра Алексеевича ОВСЯННИКОВА.

Экономика – главный дирижер

– Наша компания была создана в 2005 году. Акционерами являются ОАО «РЖД» и государственное предприятие Красноярского края «Центр транспортной логистики». Следует подчеркнуть, что в структуре ОАО «РЖД» пригородному пассажирскому комплексу уделяется большое внимание. Администрация, министерство транспорта Красноярского края оказывают финансовую помощь и поддержку. В результате компания развивается и стремится повышать качественное обслуживание пассажиров.

Мы действуем в четком взаимодействии с департаментом пассажирских сообщений, дирекцией мотор-вагонного подвижного со-

става, дирекцией пассажирских обустройств. Замечу, что компания работает не только на территории Красноярского края, но и в Хакасии, Кемеровской области.

Арендуем подвижной состав и обеспечиваем перевозку пассажиров: занимаемся продажей билетов на вокзалах, в пригородных поездах, осуществляем контроль и охрану, организуем уборку в вагонах. Например, в 1990-х годах не была организована уборка вагонов электропоездов в пунктах оборота на станциях Уяр, Чернореченская. Сейчас влажная уборка организована в Боготоле, Иланском, Абакане, Красноярске, сухая – в Чернореченске, Уяре, Междуречинске.

Дополнительно в 2011 году были назначены коммерческие поезда повышенной комфортности. Особенно популярны направления Красноярск – Уяр, Уяр – Иланская. Люди с удовольствием пользуются этой услугой.

Следует подчеркнуть, что нашей компании оказывают под-

держку администрация и министерство транспорта Красноярского края. Мы – один из немногих субъектов в Российской Федерации, в котором компании ОАО «Краспригород» с 2009 года на 100 процентов ежегодно компенсируются производственные убытки. Какие? Разъясню.

Не всем известно, что доходы от одного отправленного пассажира в 2012 году составили 33 рубля, в 2013 – 40,4 рубля. А реальные расходы компании в соответствии с экономически обоснованными тарифами на одного пассажира составляют 105,4 рубля. Вот и выходит, что 65 рублей за каждого проезжающего компании субсидиями возвращает бюджет Красноярского края. Это очень важно понимать, потому что за расходованием средств, их экономией ведется жесткий контроль и спрос.

– Как у вас организован учет за количеством пассажиров?

– У нас в каждом пригородном поезде работают билетные кассиры. В системе on-line они отслеживают ситуацию. Если на каком-то участке пути, скажем, происходит так называемая перенаселенность, контролеры сообщают об этом диспетчеру. Мы принимаем оперативные меры для снижения создавшейся напряженности – изменяем расписание, добавляем составы, увеличиваем количество вагонов.

Наша главная задача заключается в том, чтобы создать людям для проезда комфортные условия. Тем более что в весенне-летний период 70-80 процентов пассажиров – пенсионеры-дачники, дети. Люди видят перемены. В результате в прошлом году, например, количество жалоб уменьшилось почти на 50 процентов.

Анализируя общую ситуацию в стране, мы видим, что только в шести субъектах Российской Федерации пригородный железнодорожный пассажирский транспорт работает с экономическими положительными показателями – в Москве, Московской области, Санкт-Петербурге, Ленинградской области. И это не удивительно. Огромные мегаполисы.

Кроме того, в развитии инфраструктуры там помогает федеральный бюджет. А мы один процент платим еще и за инфраструктуру. Из-за того, что многие субъекты Российской Федерации

по экономическим причинам не в состоянии компенсировать убытки железнодорожников, наметилась нездоровая тенденция – пригородные перевозки снижаются, пассажирские поезда дальнего следования отменяются.

Открываем новые маршруты

– На организации пригородного пассажирского движения в нашем крае это сказывается?

– Конечно. Например, Федеральная пассажирская компания в 2011 году отменила пассажирский поезд на участке Решоты – Чунояр. А в том районе даже автомобильных дорог нет. Мы назначили пригородный поезд, который сначала ходил шесть раз в неделю, сейчас – семь.

На участке Ачинск – Лесосибирск тоже отменили пассажирский поезд. Мы назначили пригородные поезда: Ачинск – Суриково, Суриково – Лесосибирск. С 24 мая 2013 года на этом участке отменили последний пассажирский поезд. В этой связи назначили еще один пригородный поезд, который ходит два раза в неделю. Там тоже нет автомобильных дорог. Людям просто не добраться до населенных пунктов.

– И все же критические замечания в ваш адрес поступают? На что люди жалуются?

– Поступают, конечно. Например, просят увеличить количество электропоездов. Но нам приходится каждый шаг просчитывать, считаясь с экономикой. Мы не можем «гонять» электрички полупустыми, перевозя воздух. Накладно. Судите сами: например, от Красноярска до Минино, Снежинцы электричка едет заполненная, а дальше – до Чернореченской – населенность 10 процентов. Доехали до Камарчаги, а дальше электричка следует почти пустая. На участках Иланская – Уяр или Чернореченская – Ачинск населенность 10-15 процентов. Едут по 10-15 человек в вагоне.

Только по этой причине, например, Кемеровская область от Боготола до Мариинска отказалась от пригородных железнодорожных перевозок, перешла на автомобильный транспорт. Все дело в цене вопроса. Например, на электричку из четырех вагонов, проходящую по маршруту Красноярск – Уяр, затраты только за месяц для компании составляют

2 миллиона 600 тысяч рублей. А доходы от продажи пассажирских билетов – 38 процентов. Вот и считайте.

У нас есть участки: Ачинск – Ужур, Саянская – Тайшет, Саянская – Кошурниково, Чунояр – Карабула, где нет пригородного движения.

Задание на завтра

– Петр Алексеевич, какие же перемены ожидают компанию ОАО «Краспригород» в ближайшем будущем?

– В 2014 году мы будем списывать первую электричку, которая отбегала 50 лет. Ее надо уже в музей ставить. Но справедливости ради следует сказать, что пригородные электропоезда соответствуют безопасности движения. Вагоны для пассажиров проходят все плановые виды ремонтов. Перед тем как электропоезду отправиться в очередной рейс, его осматривает и принимает представитель нашей компании. Он оценивает санитарное и техническое состояние вагонов.

Конечно, хотелось бы, чтобы летом в вагонах были установлены кондиционеры, хотя в Сибири не часто бывает жарко. Но будем решать и эту проблему. Желательно, чтобы количество вагонов отвечало требованиям пассажиров. Но, повторяю, мы вынуждены считаться с экономическими затратами. Судите сами: если дополнительно к шести вагонам прицепить еще два, цена вопроса плюс 300 тысяч рублей в месяц. Если вагоны будут ходить пустыми – деньги на ветер.

Если говорить о стратегии по дальнейшему развитию пригородного пассажирского движения, то резервы, интересные идеи и предложения есть. Их немало.

Например, об организации так называемой городской электрички журнал «Транспортный комплекс Красноярья» уже подробно рассказал. Надеемся, что скоро эта задача станет реальностью.

Мы разрабатываем концепцию для реализации этой идеи. Ее поддерживают первые руководители Красноярского края и Красноярска. Например, на станции Красноярск-Северный вскоре появится современная конечная автобусная остановка. Кроме того, здесь будет построен большой жилой современный микрорайон.

Пока электропоездами мы перевозим три тысячи пассажиров. Но у нас достаточно подвижного состава, при помощи которого без особых материальных вложений мы способны перевозить от 100 до 200 тысяч. Анализ показывает: красноярцы, живущие на правом берегу – в Злобино, Свердловском, Ленинском районах, утром едут на работу на электричке до Путепровода быстро и надежно. Значит, людям это удобно и выгодно.

– Петр Алексеевич, говорят, железнодорожники – люди особого склада характера и ответственности. Ваше мнение?

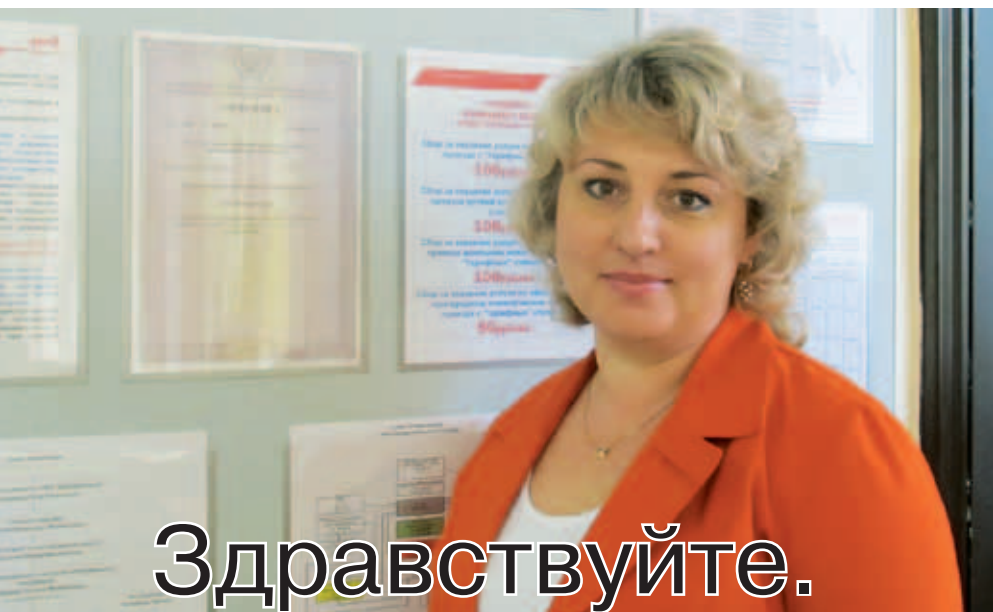
– Можно согласиться с таким заключением. Я сам в четвертом поколении железнодорожник: прадед, дед и отец работали на железной дороге. По их стопам и я пошел. Окончил в Новосибирске институт железнодорожного транспорта. По направлению приехал в Красноярск. Девять лет работал начальником станции Базаиха, крупнейшей грузовой станции на Красноярской железной дороге. Потом восемь лет трудился в пассажирском комплексе. Был заместителем начальника Красноярской железной дороги по пассажирским перевозкам.

Это творческая работа. Я ее полюбил. Нашел свое призвание. И дети мои работают на железной дороге. Но моя судьба не исключение. У нас многие работники настоящие профессионалы.

Мы все стремимся делать свою работу так, чтобы человек, отправляясь в путь на электричке, прибывал к пункту назначения довольный поездкой, с хорошим настроением. Это наша главная задача.

Анатолий КАСАТКИН





Здравствуйтесь. Ваш билет...

Электричка плавно тронулась, и мы поехали. За окном уплывали вокзальные строения, и вскоре таежный пейзаж успокаивающе настроил на оптимистический лад. Вдруг в вагоне распахнулась дверь, прозвучал строгий женский голос: «Граждане, приготовьте билеты».

Наблюдая за работой контролеров-ревизоров, которые обслуживают пассажиров в пригородных электричках, каждый раз удивляюсь их профессиональной выдержке, вежливости, требовательности. А люди едут самые разные: молодые, пожилые, нервные, капризные, веселые и грустные. И к каждому нужно найти подход, быстро определиться в манере общения с человеком. Этому сразу не научишься. Здесь нужна особая интуиция, особое умение мгновенно применить свой индивидуальный психологический прием. И так каждый день – с раннего утра до позднего вечера. Всю жизнь. Пока ходят электрички.

С Татьяной Тимофеевой, начальником Красноярского участка по обслуживанию пассажиров, мы беседуем о специфике профессии.

На вид Татьяна Михайловна миловидная, симпатичная женщина. Но меня предупредили: строгая, требовательная, ответственная.

Она коренная сибирячка. Родилась и выросла в Красноярске.

– После окончания общеобразовательной школы вопрос о выборе профессии даже не возникал, – рассказывает она. – Я знала точно – буду работать на железной

дороге. Почему? У нас семейная династия. Бабушка и мама всю жизнь трудились на железной дороге. Сначала мама работала приемосдатчиком, а потом билетным кассиром. Мы со старшей сестрой Леной бегали к ней и практически выросли на железной дороге.

Не скрою, с некоторым удивлением приглядывался к женщине. Твердость характера и романтическое восприятие, в общем-то, обыденного и прозаического мира железнодорожников – редкое сочетание.

Трудовую деятельность Таня начала в 1996 году в должности билетного кассира. Потом работала контролером-ревизором, инженером, начальником аналитического центра. Прошла все ступени роста. Сегодня Татьяна Михайловна руководит самым большим и сложным участком. Все разъездные кассиры-ревизоры, работающие в электричках, курсирующих от Уяра до станции Чернореченская, туда и обратно, подчиняются Тимофеевой. В ее команде более 60 женщин-контролеров. Она обязана организовать проверки на всех электропоездах, обеспечить выход кассиров на линию, проконтролировать.

– На нашем участке самый большой пассажиропоток, – объясняет Татьяна Михайловна. – В летний период он резко возрастает, поэтому мы вынуждены увеличивать штат. Вот и нынче приняли на лето дополнительно около 20 женщин. У нас плавающий график. Случается, приходится работать и по шесть, и по двенадцать часов.

Легко ли управлять женским коллективом? У многих дети, семейные заботы, домашнее хозяйство. И ответственная работа.

Размышляя об особенностях женского коллектива, она не выделяет себя. У нее уже взрослый сын, который завершает учебу в Красноярском аэрокосмическом университете. Готовится стать специалистом по защите информации. Так что у нее те же материнские заботы и тревоги. Тем не менее работе себя отдает целиком, без остатка. Такого же отношения требует от подчиненных.

Старшая сестра Елена Михайловна Калмыкова тоже руководитель. Работает начальником отдела пассажирских перевозок в компании ОАО «Краспригород».

Учеба идет постоянно. Контролер-ревизор должен знать массу нормативных инструкций, контрольно-кассовые операции, уметь составлять налоговые отчеты...

– Железная дорога – это большая производственная структура, которая работает, как часы, – считает Татьяна Михайловна. – От работы каждого, в конечном итоге, зависит результат работы огромного коллектива железнодорожников. Дежурные по станциям, нарядчики, билетные кассиры, начальники вокзалов, начальники участков – все между собой крепко связаны. Четко взаимодействуют. Ответственность вырабатывается годами. Когда понимаешь, что за тобой стоят люди и любой твой неверный шаг может уронить дело, то относишься к работе более сознательно, с пониманием. А потом уже привыкаешь, прикипаешь, и все.

Совсем откровенно:

– Здесь мне нравится. Работать с людьми – мое призвание.

– Татьяна Михайловна, какие качества характера в человеке вы цените прежде всего?

– Честность – самое главное. Лучше сказать правду.

Анатолий УРАЛЬСКИЙ

Блеснули кассиры

В Красноярском ДК железнодорожников было весело. Здесь проходил региональный конкурс профессионального мастерства «Лучший билетный кассир ОАО «Краспригород» 2013 года». Девять конкурсанток вышли сражаться за звание лучшей.



Восхищаться талантами сибирячек было просто невозможно. На первом этапе, преодолев серьезный экзамен на детальное знание профессии, теперь – на втором, билетные кассиры Красноярской железной дороги пригородных поездов демонстрировали свои способности: пели, танцевали, удивляли видами рукоделий, читали стихи, угощали кулинарными изысками, с юмором отвечали на каверзные вопросы. В общем, даже представить себе невозможно: на работе – требовательные, здесь – талантливые и изобретательные. Ну, кто бы мог подумать.

Даже жюри было непросто оценивать каждое выступление. Генеральный директор ОАО «Краспригород» Виктор Овсянников от души аплодировал работницам компании. Не скрывал эмоций председатель жюри, заместитель начальника Красноярской железной дороги Лев Ткачев. В составе строгих арбитров – представители Красноярского железнодорожного агентства, региональной дирекции железнодорожных вокзалов, региональной дирекции пассажирских перевозок.

Ведущие конкурса инженер-технолог Алексей Ткаченко и инженер отдела по пассажирской работе Юлия Войкова познакомили зрителей с конкурсантками: Наталья Калинина и Елена Молоканова (Западный участок по обслуживанию пассажиров), Ольга Байкова и Ксения Бочарова (Красноярский участок по обслуживанию пассажиров), Ирина Амбросенко и Анастасия Острокнутова (Ачинский участок по обслуживанию пассажиров), Ольга Семенова (Восточный участок по обслуживанию пассажи-

ров), Татьяна Васильева (Уярский участок по обслуживанию пассажиров) и Татьяна Кушмылева (филиал в Абакане). И началась бескомпромиссная борьба.

Испытание в пяти конкурсах все выдержали достойно. Трудно, очень трудно было определиться в своих предпочтениях. Тем не менее по окончании состязаний авторитетное жюри подвело итоги.

Победителем конкурса названа Ольга Семенова, билетный кассир вокзала станции Сорокино Восточного участка по обслуживанию пассажиров. Стаж работы в компании – три с половиной года. Пассажиры станции признаются, что Ольга – их самый любимый кассир. Замужем, растит двоих сыновей. Всю свою любовь отдает семье. Радушная хозяйка. В свободное время увлекается рукоделием. Владеет профессией портной. Умеет вышивать, вязать. На конкурсе Ольга продемонстрировала вязаное платье, которое подарила лучшей

подруге на день рождения.

Победительница представит компанию в финале сетевого конкурса «Лучший билетный кассир пригородного сообщения России» в сентябре в Москве.

Второе и третье места заняли соответственно Ирина Амбросенко и Наталья Калинина. В номинации «Приз зрительских симпатий» победу одержала Наталья Калинина.

Всем участницам конкурса вручены дипломы, ленты участниц и денежные призы.

Анатолий МИХАЙЛОВ



С Днем Воздушного флота России!



Дорогие друзья!

Сердечно поздравляем вас с профессиональным праздником!

В истории российской авиации множество выдающихся открытий и изобретений, боевых и трудовых подвигов. Молодое поколение авиаторов Красноярского края с честью продолжает традиции, заложенные предшественниками, кото-

рые в суровых условиях Сибири отдавали все силы до конца, чтобы поднять отрасль на самый высокий уровень.

Сегодня Воздушный флот является важнейшим фактором социально-экономического развития страны и нашего края, помогает решать непростые стратегические задачи.

Мы отмечаем положительные перемены в развитии региональных маршрутов и полетов в соседние регионы. Активно растут объемы пассажирских пере-

возок, расширяется маршрутная сеть как внутрироссийских, так и международных направлений.

Новые перспективы открываются перед красноярским аэропортом, где идет большая работа над проектом пассажирского терминала. Новый терминал – это большой шаг на пути к будущим достижениям красноярской авиации, главной миссией которой остается преодолевать время и расстояния, соединять людей, делая их счастливыми.

Желаем всем авиаторам, всем работникам Воздушного флота крепкого здоровья, благополучия и чистого неба.



*Лев КУЗНЕЦОВ,
губернатор Красноярского края
Александр УСС,*

председатель Законодательного Собрания



Уважаемые коллеги!

Поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем Воздушного флота России.

Значение гражданской авиации для нашего края с

его территориальными особенностями и большими расстояниями велико. От вашей слаженной, оперативной работы зависит транспортная доступность в первую очередь удаленных территорий края, а нередко и жизнь человека.

Сегодня постепенно восстанавли-

вается утраченная маршрутная сеть региональных перевозок как по краю, так и с соседними регионами. Сделано немало, но впереди у нас много работы: восстановление и развитие инфраструктуры аэропортов малой авиации, повышение безопасности авиационных перевозок, дальнейшее развитие региональной маршрутной сети.

Отдельная большая тема – аэропорт Емельяново, который после модернизации должен стать аэропортом, отвечающим европейским стандартам.

Пассажиры всегда ценили преимущество авиaperезвозок – комфорт и скорость передвижения,

поэтому спрос и объемы пассажирских перевозок растут, а наша задача – отвечать требованиям времени, обеспечивая безопасные полеты.

Сердечное спасибо ветеранам, которые стояли у истоков гражданской авиации, развивали отечественную авиацию в разные, в том числе и сложные, исторические периоды. Почет вам и уважение, дорогие ветераны.

От всей души желаю вам чистого неба, здоровья, добра и благополучия вам и вашему дому.

*Сергей ЕРЕМИН,
министр транспорта
Красноярского края*



Уважаемые коллеги! Дорогие друзья!

Поздравляю вас с Днем Воздушного флота России.

Авиация – одна из самых сложных, красивых и романтических областей человеческой деятельности. Люди, чья профессия связана с небом, могут гордиться своей работой – она любит умных, смелых и сильных. В этот праздничный день хочу выразить признательность за ваш нелегкий, такой нужный людям труд и пожелать крепкого здоровья, творческого вдохновения, неисчерпаемой энергии, весомых достижений в профессиональной деятельности.

Счастливых вам полетов, мягких посадок и улыбок благодарных пассажиров!

*Вячеслав ЦЫШУК,
руководитель ГККУ «КруДор»*



Дорогие коллеги!

От всей души поздравляю вас с профессиональным праздником! В этой отрасли работают профессионалы, влюбленные в небо, понимающие особую ответственность за безопасность полетов. Благодаря вам авиация стала надежным, комфортным и самым быстрым видом транспорта в России.

За работниками воздушного транспорта стоит ежедневный самоотверженный труд, требующий высочайшей ответственности, глубоких знаний, хладнокровия, умения находить оптимальные решения в самых сложных условиях. Именно вы создали прекрасные традиции и богатую историю Воздушного флота.

В этот праздничный день хочется выразить признательность за ваш нелегкий труд, нужный людям, и пожелать крепкого здоровья, творческого вдохновения, неисчерпаемой энергии, весомых достижений в профессиональной деятельности. Счастливых вам полетов, мягких посадок и улыбок благодарных пассажиров!

*Петр ОВСЯННИКОВ,
генеральный директор ОАО «Краспригород»*



Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

От всей души поздравляю с профессиональным праздником всех авиаторов нашего обширного края!

Примите искреннюю благодарность за вашу самоотверженную преданность своему делу, за то, что своим ежедневным трудом вы по-

коряете время и пространство и делаете единым огромный мир.

Авиация уже давно стала надежным, удобным и самым быстрым видом транспорта.

Все эти преимущественные качества авиационного транспорта обеспечивают высококлассные пилоты, профессиональные инженеры и техники, диспетчеры и представители других служб аэропорта. Именно от добросовестного труда каждого из них, качествен-

ной предполетной подготовки самолетов, профессионализма и особой ответственности экипажей зависит безопасность полетов.

В этот праздничный день от всего сердца желаю вам новых достижений в работе, удачи и семейного благополучия! Пусть небо будет всегда ясным, а погода – летной! С Днем Воздушного флота России!

*Олег ШПАГИН,
генеральный директор ООО
«Аэропорт Емельяново»*



Уважаемые работники и ветераны гражданской авиации!

Примите искренние поздравления с профессиональным праздником – Днем Воздушного флота России!

Сегодня без авиации невозможно представить себе историю освоения Севера и многих отдаленных территорий нашей страны, куда по-

пасть зачастую можно только вертолетом.

Гражданская авиация для нашего края имеет огромное значение. Выполняя важнейшие задачи по доставке грузов в отдаленные пункты Заполярья и Севера, мы, речники, тесно взаимодействуем с авиацией края. Вы нам помогаете и в разведке и оценке судоходной обстановки, управлении флотом, особенно в весенний период, доставке необходимых и срочных грузов, экипажей, при необходимости и обеспечение санрейсами. От нашей с вами бесперебойной

работы напрямую зависят не только нормальная жизнь и работа многих миллионов людей, но и экономическое развитие Красноярского края, развитие всей транспортной отрасли России.

Настоящие профессионалы своего дела – летчики, штурманы, инженеры, авиастроители, специалисты наземных служб, вы вносите неоценимый вклад в развитие промышленных и сельскохозяйственных предприятий, учреждений медицины и служб экстренного реагирования. На вас лежит огромная ответственность за качественную и безопасную перевозку пассажиров и грузов, жизнь и здоровье людей.

Желаю ветеранам авиации, экипажам воздушных судов, работникам наземных служб и авиационных предприятий успехов в работе, здоровья, благополучия и новых трудовых достижений!

*Александр ИВАНОВ,
генеральный директор
ОАО «Енисейское речное пароходство»*



Уважаемые коллеги!

От всей души поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем Воздушного флота России!

*Желаю вам на жизненном пути
Улыбку солнца, неба голубого!
Желаю вам здоровья и любви,
И счастья в жизни самого большого!*

Чистого неба и счастливых полетов, новых мыслей, перспектив, приятных, свежих, ярких впечатлений вам.

*Ваша стихия – небо,
Ваша работа – полет!
Где б и когда б вы не были,
Пусть счастье в пути вас ждет.*

*Леонид ФЕДОРОВ,
генеральный директор ОАО «Пассажирречтранс»*



Дорогие друзья!

В этот праздничный день от всей души поздравляю всех, кто судьбою связан с небом, с профессиональным праздником – Днем Воздушного флота России!

Отечественная история авиации насчитывает множество славных страниц. Среди них и первые полеты, и расширение географии маршрутов, и освоение новой техники, и ежедневные трудовые подвиги. В каждом рейсе воздушного судна – коллективный труд специалистов всех профилей, где от ответственности и профессионализма каждого из нас зависит жизнь сотен людей.

Особую признательность хочу выразить ветеранам авиации, жизненный путь которых является примером упорной работы и бескорыстной любви выбранному делу. Примите слова благодарности за ваш многолетний добросовестный труд!

Основная задача, стоящая перед нашим предприятием, – выполнение социально значимых рейсов на территории Сибирского региона, улучшение качества обслуживания пассажиров и расширение маршрутной сети полетов.

Лучшее напутствие пилоту: «Сколько взлетов, столько и посадок!», поэтому от всей души желаю чистого неба, исполнения самых смелых надежд и планов, радости и гордости за выполненную работу.

Авиация – это призвание души!

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



Уважаемые коллеги!

Человек научился летать не так уж давно, но успел превзойти птиц, придумав самолеты, которым сегодня подвластны любые высоты и расстояния.

Это праздник добрых, мудрых, доблестных и отважных людей, которые умеют никогда не сдаваться. Гражданская авиация просто незаменима, ведь регулярно тысячи, миллионы людей спешат попасть из одной точки планеты в другую, и именно вы помогаете им добраться до цели. От всей души хочу пожелать вам здоровья, семейного счастья, веселой интересной жизни, терпения и множества ярких моментов!

*Алексей ДАВЫДОВ,
директор ГП КК «Красноярскавтотранс»*

Красноярск отметил День авиации



Многочисленные гости праздника побывали на выставке воздушных судов и спецтехники, совершили экскурсии в салоны самолетов, посмотрели праздничную развлекательную программу и традиционное авиашоу с участием пилотов частной малой авиации и МЧС России.

Праздник под дождем

В этот субботний день с самого утра, не прекращая ни на минуту, моросил холодный дождь и дул промозглый ветер. Но непогода помехой не стала: в аэропорт съехались тысячи горожан – благо

17 августа в международном аэропорту Емельяново красноярцы отметили День Воздушного флота России.

для их отъезда-приезда по маршруту Красноярск – Емельяново курсировали бесплатные автобусы.

На огромной выставочной площадке под открытым небом расположились гигантские экспонаты – самолеты «Ту», «Ил», «Боинг», вертолеты МЧС. Все желающие, кто пришел на праздник, смогли побывать на борту авиалайнеров и вертолетов и даже посидеть за штурвалом в кабине пилота. Разумеется, большинство зрителей

такую возможность упускать не хотели, у трапов весь день стояли длинные очереди. Кроме того, едва ли не каждый второй из них был вооружен фото- или видеотехникой и считал необходимым увековечить себя, друзей и родных на фоне самолетов. Стоять несколько часов под дождем и на ветру было холодно, и люди то и дело бе-

гали погреться в здании аэропорта или попить кофе в расположенное близ гигантских экспонатов летнее кафе.

На открытии выступил генеральный директор ООО «Аэропорт «Емельяново» Олег Шпагин. Олег Геннадьевич тепло поздравил авиаторов с праздником и выразил особую благодарность ветеранов авиации за их преданность делу и многолетний самоотверженный труд.

Поздравить авиаторов с праздником приехали губернатор Красноярского края Лев Кузнецов, министр транспорта края Сергей Еремин, мэр Красноярска Эдхам Акбулатов, депутаты Законодательного собрания края и Красноярского горсовета, представители общественных организаций.

Я бы в летчики пошел!

Многие красноярцы приехали в аэропорт Емельяново с детьми. Любопытству и восторгу ребятшек не было предела. Они с огромным интересом взирали на воздушные суда, не преминули потрогать и ощупать все части самолетов, до которых дотягивались их ручонки, с нетерпением про-





силы родителей срочно отвести их внутрь салона. А некоторые из юных посетителей уже решили для себя: «Я бы в летчики пошел!».

Пятилетний Антошка Воробьев видит настоящие самолеты вблизи уже не первый раз. На подобное мероприятие родители привели его год назад, и с тех пор ребенок заболел авиацией.

– Среди его игрушек сплошь самолетики, их мы вместе собираем из конструктора, клеим из бумаги, лепим из пластилина, – рассказывает мама Антона Алла Сергеевна. – Фильмы и ролики в Интернете тоже смотрим только про авиацию. Среди родных у меня и у мужа авиаторов нет, а вот сын будет летчиком, не иначе.

Трехлетняя Сашенька пришла на праздник с дедом – гвардии подполковником запаса, штурманом военной авиации Валентином Барашковым. В Военно-Воздушных силах Валентин Константинович прослужил 27 лет, летал на советском бомбардировщике М-16, многорежимных дальних ракетноносцах-бомбардировщиках ТУ-22М2 и ТУ-22М3. В последние годы бывший военный штурман работает в гражданской авиации, трудится старшим го-синспектором госавианадзора, имеет награды и благодарности. Внучка Сашенька, по-детски впечатленная увиденными летающими громадами, сидя на руках у дедушки, на вопрос: «Будешь летать на самолетах, когда вырастешь?», радостно закивала: «Да, полечу!».

Советские легенды авиации и поп-музыки

После официального открытия праздник продолжили концертные выступления красноярской группы «Яхонт» и популярнейшего в 70–80-е годы прошлого ве-

ка ВИА «Синяя птица». Старшее поколение зрителей встречало «Синюю птицу» «на ура». Укрывшись зонтами под усилившимся дождем, любители музыки с удовольствием подпевали артистам, исполнявшим те самые песни, которые более трех десятков лет назад звучали в каждом доме с виниловых пластинок и бобин катушечных магнитофонов.

Гвоздем программы стало авиашоу – зрелище, которого больше всего ждали гости в этот холодный день. Здесь красноярцев ждала «легенда»: первым в небо поднялся знаменитый «небесный тихоход» – биплан «По-2» («У-2»). О нем – внесшем огромный вклад в Победу в Великой Отечественной войне, слагали песни («Мы выпьем раз и выпьем два за наши славные «У-2») и снимали прекрасные художественные фильмы («Небесный тихоход», «В небе ночные ведьмы»)

В мирное время этот маленький, легкий двухместный самолетик с большим успехом выполнял множество важнейших для страны задач – учебных и промышленных. А в суровые военные годы он превратился в грозный легкий бомбардировщик. В ночное время «По-2» с приглушенным мотором неожиданно появлялся над позициями противника и сбрасывал на него свой смертоносный груз.

Гвардейский Таманский авиационный полк «По-2», состоявший только из девушек, вписал много героических страниц в нашу славную военную летопись. Враг боялся боевых вылетов отважных летчиц как огня, и именно немцы прозвали их «ночными ведьмами». И вот во время очередного празднования Дня Воздушного флота «По-2» вновь взлетел с красноярского аэродрома, напоминая нам о героических днях российской авиации.

Андрей АФАНАСЬЕВ



МАЛАЯ АВИАЦИЯ: НАДЕЖДЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

В последнее время некоторые средства массовой информации весьма нелестно отзываются о состоянии региональной авиации. Причем выводы делаются на основе сомнительных историй и фактов. Это вызывает у жителей Красноярского края озабоченность и разочарование. А ведь, казалось бы, чего проще получить ответы на волнующие вопросы у тех, кому по долгу службы известны все тонкости развития отрасли. Мы обратились к руководителям министерства транспорта Красноярского края, Федерального казенного предприятия «Аэропорты Красноярья» и региональной компании «КрасАвиа» с просьбой рассказать о сегодняшнем состоянии дел.

Аэропорт – граница безопасности

– Наше предприятие еще очень молодо, – подчеркивает генеральный директор Федерального казенного предприятия «Аэропорты Красноярья» Максим Андраханов. – Оно было создано 23 апреля 2012 года.

Но чтобы оценить дела сегодняшнего дня, следует вернуться к истории возникновения проблемы.

О том, что в советское время авиация в Красноярском крае занимала лидирующие позиции в стране, многие жители сибирского региона знают не понаслышке. На огромной территории, раскинувшейся с юга Хакасии – от Енисея до Северного Ледовитого океана, Заполярья, шло бурное социально-экономическое развитие, осваивались богатейшие месторождения полезных ископаемых на Крайнем Севере, создавались промышленные гиганты. Авиация была востребована самой жизнью.

– В то время действовало более 120 аэропортов, которые активно использовались красноярскими авиаторами в интересах местного населения, – вспоминает Максим Александрович. – Во всех районных центрах без исключения имелись взлетно-посадочные полосы. И люди летали. Авиационный транспорт был финансово доступным.

Однако с началом так называ-

емой перестройки развитие приостановилось, а в 1990-е годы оно и вовсе прекратило свое поступательное движение. В авиации в основном использовались ресурсы, оставшиеся после развала СССР.

По мнению руководителя, на формировании негативной обстановки в то время сказалась внезапно возникшая самостоятельность авиапредприятий. В какой-то мере на ситуацию повлияла и выборность руководителей. На волне демократического волеизъявления к управлению авиапредприятиями прорвались люди, зачастую не имевшие организационного профессионального опыта, авантюрные по характеру.

– А руководить авиационными предприятиями непросто. Оно имеет особую специфику, – замечает мой собеседник, – особенности и сложности. Оно состоит из двух главных составляющих – содержания непосредственно наземной базы – аэропорта и качественной работы авиаперевозчиков. Поэтому выборность руководителей где-то пошла на пользу, а где-то нанесла вред. Кроме того, при переходе к рыночным отношениям новому ценообразованию, оказавшись без плановой государственной материальной поддержки, авиапредприятия начали потихонечку сдавать былые позиции. Денег не хватало. Возникла необходимость в действенных мерах, направлен-

ных на стабилизацию процесса.

Сначала была предпринята попытка создать объединение «Енисейский меридиан», в которое вошел ряд убыточных авиапредприятий. Однако попытка оказалась неудачной. Объединение обанкротилось.

Тогда были созданы два новых предприятия: «КрасАвиа» с региональной собственностью и «Аэропорт Черемшанка» – с федеральной. Однако вскоре практика показала, что средств на поддержание наземной инфраструктуры – аэропортов по-прежнему не хватает. Предприятия, существовавшие на самоокупаемости, оказались в финансовом мешке: поддерживать наземную инфраструктуру аэропортов в соответствии с нормативными требованиями сил не хватало.

– Администрация Красноярского края помогала, – вспоминает Максим Александрович. – Региональному предприятию «КрасАвиа» за счет субсидирования перевозок, снижения стоимости авиабилетов компенсировали операционные расходы компании. Но на содержание аэропортов денег не было. Очень дорого. Взлетно-посадочные полосы, прослужившие более двадцати лет, нуждались в капитальном ремонте.

Поэтому я считаю правильным решение создавать федеральные казенные предприятия в области авиации. Сейчас их в стране семь. Первыми они появились на Севере – в Якутии, на Чукотке и Сахалине. Почему? Отдаленность от «материка», слабо развитая инфраструктура дорожного строительства – только самолетом можно долететь.

Дошла очередь и до Красноярского края. Предварительная работа началась в 2009 году, а в 2011 году было разработано ТЭО (технико-экономическое обоснование), согласно которому в 2012 году в Красноярском крае тоже было создано Федеральное казенное предприятие «Аэропорты



Красноярья». В него вошли пять филиалов – Кодинск, Северо-Енисейск, Мотыгино, Подкаменная Тунгуска и Туруханск.

– **Максим Александрович, каковы первоочередные задачи, стоящие перед предприятием?**

– Проблем накопилось немало. Во-первых, заработная плата служащим в аэропортах выплачивалась с задержками и нерегулярно. Люди трудились на изношенном, устаревшем оборудовании. Напряженность росла и оттого, что никто не отменял федеральные авиационные правила, нормативные требования по содержанию аэропортов, службе авиационной безопасности. Это были самые слабые звенья. Прокуратура, надзорные органы при проверках постоянно выписывали предписания по устранению недостатков и назначали соответствующие штрафные санкции. Поэтому первым делом мы стали наводить порядок в системе оплаты труда.

Чтобы получить сертификаты, мы должны были привести аэропорты в соответствие с нормативными требованиями, федеральными авиационными правилами. Исходя из средств, которые были заложены в ТЭО, распределили их на самые болевые точки. Составили четкий план по устранению недостатков. Теперь выделенные деньги в первую очередь расходуются на выполнение требований

нормативных документов, содержание аэропортов, обновление техники и обслуживание воздушных судов, заработную плату.

– **Спустя год какие произошли перемены?**

– В Енисейске приобрели автомобиль для противопожарной службы. Там его не было. 55 миллионов рублей затратили на капитальный ремонт во всех аэропортах – Туруханске, Подкаменной Тунгуске, Северо-Енисейске, Кодинске. Ремонтировали взлетно-посадочные полосы, перроны. Занимаемся обновлением наземного парка: приобретаем машины по уборке взлетно-посадочных полос. Купили шнекоротор для аэропорта в Кодинске, для Туруханска – шнекоротор и топливный заправщик. Но это только начало.

Если раньше содержание аэропортов финансировалось по остаточному принципу, то теперь мы планируем выделение и расходование средств по потребностям. Исходя из этого в июле 2012 года защитили экономическо-обоснованную программу. В этом году нам выделили дополнительные ресурсы на дальнейшее обновление техники и оборудования. Впереди дел много.

Главное в том, что появилась реальная возможность не только восстановить, но и улучшить наземную базу, качественно обслуживать самолеты. Сейчас к нам в

ФКП просится Бурятия. По мере возможности Росавиация, Минтранс через систему ФКП стараются вкладывать деньги в модернизацию местных аэропортов. Выбираются приоритетные направления в работе. Нас поддерживает правительство Красноярского края и лично губернатор. Появились оптимизм и хорошее рабочее настроение.

Так что сама жизнь подсказывает: малую региональную авиацию нужно развивать. Поэтому наши усилия направлены на восстановление работоспособности авиапредприятий, аэропортов, чтобы не было претензий ни у прокуратуры, ни у других надзорных органов. Стремимся быстрее войти в юридическое нормативное русло. И, конечно, в первую очередь заботимся о коллективах. Наши рабочие и служащие могут трудиться с желанием, качественно и надежно.

Чтобы техника не подвела

О начавшейся реорганизации в области воздушных перевозок на местных авиалиниях, проблемах и перспективах мы беседуем с генеральным директором «КрасАвиа» Сергеем Музыным.

– Государственная авиакомпания «КрасАвиа» появилась после Указа Президента России об объединении трех субъектов в единый Красноярский край, – рассказы-

вает Сергей Николаевич. – Тогда она имела 74 единицы воздушной техники, около 150 человек летно-подъемного состава, три аэропорта в Эвенкии. Позже были переданы еще три – в Енисейске, Хатанге и Диксоне.

Материальная база была в плачевном состоянии. Техника изношена, требовала большого ремонта, аэропорты со времен СССР не имели капиталовложений, аэровокзалы, перроны, взлетно-посадочные полосы кое-как действовали.

А пассажиропоток специфичный. Люди имеют возможность вылететь на «материк» только самолетом. Особенно это касается Диксона и Хатанги. Там, в основном, сезонные перевозки. Рейсы, выполнявшиеся авиакомпанией, были планомерно убыточными. Компания выживала только за счет субсидий из краевого бюджета.

– Когда вы пришли к руководству, с какими трудностями столкнулись?

– Первое: увидел отсутствие крепкой хозяйской руки. Второе: изношенность авиатехники. Третье: отсутствовала система по обеспечению капитального ремонта воздушных судов. Четвертое: о финансовом менеджменте вообще, видимо, никто не слышал. Его как такового не было.

– Логичный вопрос: как летали в таких условиях?

– Есть такое понятие: продление ресурса двигателя, планера. Что это такое? На месте разбирается агрегат, ремонтируется, заменяются запчасти, проходит его обгон, потом приглашаются с соответствующего завода специалисты. Они приезжают, на месте проводят испытания и подписывают официальную бумагу о продлении ресурса.

Капитального ремонта как такового не было. Только единичные случаи. Так и летали. На грани ЧП.

А по технологии положено, чтобы каждое воздушное судно за определенное количество времени и налет часов проходило капитальный ремонт в заводских условиях. Там для этого есть лаборатории, специальное оборудование. До сегодняшнего дня этого не было. На 1 июня 2013 года задолженность по ремонту составляла 68 миллионов рублей. Сейчас мы эту задолженность погасили.

– Какие дальнейшие шаги намерены предпринять?

– Наша авиакомпания располагает тремя авиабазами – в Туре, Черемшанке и Емельяново. Остальные переданы ФКП «Аэропорты Красноярья». Приоритетные направления в дальнейшей деятельности компании мы определили совместно с министерством транспорта Красноярского края. Первое: это менеджмент компании, выстраивание системы управления персоналом внутри предприятия, системы управления ресурсами. Второе: разрабатываем инновационные программы. Иначе мы вообще отстанем. Эти программы касаются модернизации наземного технического парка, капитального ремонта оборудования, грамотного анализа и планирования объемов работ.

В целом мы должны создать на предприятии систему бюджета, который предполагает формирование его проекта, защиту, анализ исполнения и контроль над исполнением. Это основное.

К достижениям можно отнести приобретение в 2012 году трех новых самолетов Л-410. Сейчас мы их обкатываем.

У нас серьезные планы по выходу на рынок межрегиональных полетов. Мы запустили пока три новых рейса: Красноярск – Барнаул, Красноярск – Горно-Алтайск, Красноярск – Новокузнецк. В ближайшей перспективе планируем открыть пассажирские рейсы по другим направлениям. При этом основной вид деятельности – социальные

перевозки из труднодоступных территорий края – остается приоритетным.

Таким образом, если удастся сохранить набранные темпы, то к концу 2014 года мы должны выйти на необходимый уровень рентабельности.

И еще очень важно подчеркнуть: мы работаем в тесном сотрудничестве с министерством транспорта Красноярского края. Есть четкое понимание, что и как нужно делать. Любое управленческое решение, идеи и планы развития предприятия обсуждаются. Только так принимаются необходимые решения. Это помогает работать эффективно, достигая результатов.

Послесловие

Не торопитесь хоронить малую авиацию. Малая авиация Красноярского края испытала на себе все издержки роста новой экономики, но не сдалась.

– Конечно, многим хочется, чтобы ситуация изменилась в мгновение ока, – резюмирует министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин. – Но чудес не бывает. У нас нет волшебной палочки. Единственное, что мы можем и должны делать сегодня, – поступательно, день изо дня работать, развивая малую авиацию, предоставлять качественные услуги. У нас нет времени обращать внимание на досужие разговоры. Те, кто культивирует различные мифы, добываясь своих, только им понятных целей, пусть говорят. А у нас еще есть дела!

Александр КИЗЕЕВ



Большая судьба России

Из истории Туринского филиала № 1 ГП КК «КрасАвиа»

История развития авиации Эвенкии – часть истории нашего края, а значит, истории страны. Обо всех вехах истории развития авиации в Эвенкии в рамках небольшой статьи рассказать невозможно, но хочется, чтобы ветеранам сказанное позволило вспомнить молодость, а молодежи – проникнуться уважением к тем, кто все начинал с нуля, и приложить свою энергию, знания и силы для осуществления начатых ими дел.



Начало освоения воздушных трасс Эвенкии было положено в 1935 году. Тогда из Туруханска в Туру прилетел первый самолет «Н-54». Экипаж самолета состоял из пилота Яна Липша, старшего и младшего бортмехаников С. Фрутецкого и В. Мишенкова. В Туру был праздник.

23 июля 1935 г. состоялось заседание президиума Эвенкийского окружного исполкома Красноярского края о хозяйственном и политическом значении освоения воздушной трассы Туруханск – Тура.

1 января 1951 г. были образованы отдельное Туринское авиазвено Красноярского управления гражданского воздушного флота и Туринский аэропорт. Начальник гаража Николай Швецов один на тракторе за несколько дней рассчитил взлетно-посадочную полосу.

С образованием авиазвена появились первые два самолета «Ан-2». Они несли на своих крыльях новую жизнь в тайгу и суровую тундру, где расстояния между факториями и охотничьими участками – сотни километров.

Но вездесущий «Ан-2» не везде выручит, ему хоть маленькую, а полосу подавай. Так что львиная доля работы доставалась вертолетам: забросить, например, геологическую партию на «бесполосную» точку, отсеченную топяными реками, бесперебойно снабжать геологов горючим и продуктами, обеспечить санавиацию.

Постепенно авиазвено преобразовалось в авиаэскадрилью, а затем в объединенный авиаотряд. Ведущие авиаторы тех лет: Петр Дубенков, Александр Хижняк,

Михаил Борисов, Юрий Выгужанин, Василий Петров и многие другие.

В 67-летней истории авиации Эвенкии и 80-летней гражданской авиации России многие страницы заполнены именами северных летчиков.

В то или иное время Туринское авиапредприятие возглавляли: Пимонов, М. Борисов, И. Салахов, Котляров, Виноградов, И. Левандовский, Ю. Выгужанин, А. Хижняк, Н. Тутушкин, О. Кривонос, А. Чернов, Н. Фатьянов. Все они обладали большими организаторскими способностями. Ведь в тяжелых условиях Крайнего Севера нужно было организовать четкую работу механизмов огромной умной машины, называемой одним словом – авиапредприятие. Нужно было создавать нормальные условия быта работников, добиваться получения новой техники, оборудования.

За время их руководства на пустом месте были построены взлетно-посадочные полосы в Ессее, Чиринде, Эконде, Тутончанах, Туру, Ванаваре, Байките, Учаме, Ногинске, а также жилые комплексы в авиагородках, производственные помещения, организован производственный процесс служб предприятия.

В Туринском авиапредприятии появились за эти годы династии авиаторов. Дети вместе с родителями работают на одном поприще, мечты и любовь к авиации привита им с детства. Это династии Боярских, Ткаленко, Сорочан, Даниленко, Каминских, Власецких, Жуковых, Борщенко, Вороновых,

Пимоновых, Юрьевых.

В авиации нет случайных людей. Все, кто выбрал этот жизненный путь, знали, что он будет нелегким. А пройти этим путем долгие годы в условиях Севера – сложно вдвойне. Силами авиаторов многое сделано за эти годы. Нужно очень любить Север, чтобы вершить там столь большую и опасную работу. Летчики летали через необжитые пространства, зачастую не имея ни достоверных карт, ни метеообеспечения, ни радиосвязи, на примитивных, в сущности, машинах.

То и дело приходилось вступать в борьбу с суровой стихией: подстерегали туманы и обледенения, низкая облачность и дым лесных пожаров. И если приходилось идти на вынужденную посадку, то делалось это наугад. Уж тут как повезет. Везение в тогдашней авиации было немаловажным фактором. Но главное тогда и теперь, конечно, зависело от мастерства и смелости пилотов. Каждый полет – своя история.

Прославленный полярный летчик Иван Дмитриевич Папанин говорил: «Север во многом будет определять эффективность и темпы развития народного хозяйства страны. Север – большая судьба России. Это совершенно особая страна, она требует человека без остатка. Но и дает ему многое. Человек, преображающий облик студенной земли, острее ощущает необходимость и значимость своего труда. Здесь наиболее полно раскрываются все его возможности».

*По материалам
пресс-службы ГП КК «КрасАвиа»*



Небо, ставшее домом

Для своего внушающего уважение возраста он очень хорошо выглядит: бодрый, энергичный, сохранивший живость ума и трезвость оценок. Глядя на него, даже чувство зависти начинаешь испытывать: вот мне бы так, дожив до этих лет. Итак, знакомьтесь: Почетный полярник, Заслуженный штурман Советского Союза Валентин Арсентьевич Удалов, 76 лет от роду. Общий налет – 15 200 часов, или почти два года чистого времени.

Впрочем, гражданский штурман – тоже профессия нужная и важная, и тоже, конечно, связана с небом, о котором он еще мальчишкой столько мечтал. Удалова принимают на работу в Министерство гражданской авиации, и он вместе с молодой женой Светланой, с которой познакомился там же, в Шадринске, уезжает по распределению Красноярский край.

С 1959 по 1964 год – штурман самолета. С 1964 по 1968 год – слушатель Ленинградского Высшего авиационного училища, командный факультет. 1969 год – инспектор при Красноярском краевом управлении гражданской авиации. С 1970 по 1985 год занимает должность флагштурмана Красноярского края – ее потом переименовали в главного штурмана. В 1985 году Удалов принимает решение снова вернуться на работу рядовым штурманом.

– Летал на «Ил-76», – вспоминает Валентин Арсентьевич. – Каждый год в управлении создавался отдельный летный отряд, который совместно с гидрографическим управлением Военно-Морского Флота СССР выполнял работы по исследованию Северного Ледовитого океана в интересах ВМФ. Я в этих экспедициях был старшим штурманом. Это была самая сложная и ответственная работа в моей жизни.

Членов отдельного отряда ежегодно отбирали специально и, несмотря на их квалификацию и опыт, в конце февраля – начале марта проводили с ними спецподготовку. В конце марта – первый тренировочный полет. Вводная: в определенном квадрате найти наиболее подходящую для устройства станции льдину. Потом начиналась непосредственно работа: заброска гидрографов, исследовавших дрейф арктических льдов, на льдину, заброска оборудования и палаток, в которых жили ученые, и осуществление регулярной связи с полярниками. Списали с летной работы Удалова в 1991 году по состоянию здоровья.

Сейчас Валентин Арсентьевич – заядлый дачник. Есть у него участок недалеко от аэропорта, рядом с участком – озеро и лес.

– Огород, – кивает Удалов на жену, – не моя епархия, а Светланы Александровны. А мне больше нравится в лес за грибами ходить.

– Да он вообще фанатик леса, – подхватывает Светлана Александровна. – В 7 утра встает, уходит – и в 7 вечера возвращается. Я его почти и не вижу. Как в молодости – тогда он тоже дома практически не бывал. Небо было его домом.

Сергей НЕЛИДОВ

Родился Валентин Арсентьевич в 1936 году в небольшой деревушке Трестино рядом с таким же небольшим старинным русским городком Осташков, что в Тверской (тогда она называлась Калининской) области. Аттестат о среднем образовании он получил в спецшколе, где учились юноши, решившие связать свою жизнь с авиацией, потом поступил в Шадринское военное авиационное училище штурманов, которое и окончил в 1959 году.

– Военную форму и погоны я с 1952 года носил, еще в спецшколе, за три года до поступления в училище. И никакой судьбы другой для себя, кроме как судьба военного летчика, в то время не мыслил. Но военная карьера моя оказалась короткой, – улыбается Валентин Арсентьевич.

Жизнь распорядилась по-иному: в конце 1950-х Никита Хрущев проводил масштабное сокращение Вооруженных Сил СССР. И наш герой вместе с приказом о присвоении звания лейтенанта в тот же день получил еще один приказ – об увольнении из армии.



В Партизанское на инспекцию

В Партизанском районе министр проинспектировал ремонтные работы улично-дорожной сети района, выполняемые в рамках программы «Повышение эффективности деятельности органов местного самоуправления в Красноярском крае» на 2011-2013 годы. В этом году район получил из краевого бюджета порядка 4 млн. рублей на выполнение дорожно-ремонтных работ. Работы на объектах проводятся в соответствии с графиком.

Второй вопрос, который министр обсудил с руководством района,

– внутрирайонные пассажирские перевозки. Весной здесь остро стоял вопрос транспортного сообщения между населенными пунктами. Автотранспортное предприятие, которое осуществляло перевозки, обанкротилось. Министерство транспорта совместно с администрацией Партизанского района нашли нового перевозчика. Расписание движения автобусов разрабатывалось администрацией района с учетом предложений жителей.

В Уярском районе Сергей Еремин осмотрел карьер, обеспечи-

вающий инертными материалами для строительства автодорог ряд районов: Саянский, Партизанский, Рыбинский, Березовский, Ирбейский, Манский.

В этом сезоне государственное предприятие «КрайДЭО», собственник карьера, закупило новую дробильную установку, которая увеличила объем выпускаемой продукции и улучшила технические характеристики щебня.

В этом сезоне щебень с карьера идет на строительство дорог: Уяр – Партизанское, Нарва – Чистые Ключи, Партизанское – Мина, Усть-Анжа – Чарга.

В центре внимания – Приенисейский округ

Министр транспорта Сергей Еремин и полномочный представитель губернатора края в Приенисейском территориальном округе Юрий Захаринский провели совещание с главами сельских администраций Казачинского района, затем встретились в Лесосибирске с главами остальных районов, входящих в округ.

Главный вопрос – текущий ремонт улично-дорожной сети районов, контроль над подрядными организациями, выполняющими работы, а также создание на местах муниципальных дорожных фондов.

После проведенного накануне министром селекторного совещания по обозначенным вопросам у глав было время проанализировать ситуацию в своем районе и еще раз обсудить с представителями краевой власти дорожные вопросы.

В Лесосибирске Сергей Еремин и Юрий Захарин-

ский положительно оценили работу по проекту ремонта улиц центральной части города – Мира и Парковой. К его реализации приступили в прошлом году.

– Проект разработан с учетом возрастающей активности в этой части города. Здесь находятся административные здания, социальные объекты, скоро появится новая досугово-деловая зона. С учетом развития инфраструктуры микрорайона будет пересмотрена и маршрутная сеть пассажирского транспорта, – прокомментировал министр.

Далее министр, полномочный представитель Губернатора, представители администрации Енисейского района и командование войсковой части, расположенной в районе, осмотрели автодорогу Погодаево – Баженово, по которой перевозят крупногабаритные грузы для строительства объекта Министерства обороны РФ.

Сроки обозначены, дело за районами

Министр транспорта Сергей Еремин провел селекторное совещание с руководителями муниципальных образований края, обсудив вопросы ремонта улично-дорожной сети и порядка финансирования создаваемых муниципальных дорожных фондов.

Участниками видеоконференции стали руководители проблемных районов: с затянувшейся процедурой торгов или значительным снижением начальной цены контракта. Так, конкурсные процедуры по выбору подрядной организации не завершены в следующих территориях: г. Ачинск, Балахтинский, Кежемский, Шушенский районы.

Выслушав объяснения глав, министр жестко обозначил срок завершения всех оставшихся торгов – август.

– Эту проблему муниципалитеты создают себе сами. Специ-

алисты министерства заблаговременно доводят всю необходимую информацию в районы. Дальше все зависит от оперативной и грамотной работы на местах, – считает Сергей Васильевич.

Следующий вопрос, заданный главам, – меры контроля над качеством выполняемых ремонтных работ организаций, значительно снизивших цену контракта.

Сегодня на особом контроле министерства транспорта муниципальные образования, проторговавшие объекты со снижением стоимости работ от 15 до 50 процентов. Манский, Березовский, Большеулуйский, Рыбинский районы и г. Дивногорск – это территории, в которых произошло значительное падение цены.

– Можно долго сетовать на несовершенство законодательства, но теперь наша задача – всесторонний контроль над ходом про-

изводства ремонтных работ, выполняемых этими организациями, – резюмируя выступления глав, отметил министр. – Каждый глава должен взять под личный контроль сложившуюся ситуацию. На основании контрактов необходимо требовать от подрядных организаций лабораторный контроль качества работ, а не принимать их визуально. Подобные случаи есть, и это совершенно недопустимо. Итоговые лабораторные пробы по таким объектам выполнит краевая независимая лаборатория, и только потом будет решаться вопрос оплаты.

Вторая тема видеоконференции: формирование муниципальных дорожных фондов. Министр призвал глав ускорить организационно-правовую работу в этом направлении.

*По материалам
министерства транспорта
Красноярского края*

Лидер

В Красноярске, на острове Отдыха, прошел конкурс профессионального мастерства среди водителей автобусов. В состязаниях приняли участие 19 команд, в составе которых были лучшие представители пассажирских автотранспортных предприятий Красноярского края и Красноярска.

перники хорошо изучили способности друг друга. Но на этот раз предприятие № 7 выставило сразу две команды. Безусловно, это осложнило положение конкурентов из предприятия № 2, но и обострило накал борьбы.

В беседе водители не скрывали своих амбиций и тем не менее уважительно отзывались о соперниках, признавали профессиональное мастерство и спортивный характер.

У протоколов с результатами соревнований неожиданно встретил семейный дуэт. Отец и сын из команды Красноярского городского пассажирского предприятия № 2 были довольны. Владимир Станиславович Лось в классе автобусов «ПАЗ» занял первое место. Сын Сергей в классе автобусов «ЛИАЗ» – третье.

– Главное – не подвели, – смеется глава семьи. – Я на предпри-



Со словами приветствия к собравшимся обратились исполняющий обязанности министра транспорта Красноярского края Андрей Иванов, председатель краевого комитета Красноярской территориальной организации Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев, генеральный директор регионального объединения работодателей автомобильного и электрического городского транспорта «Транспортный союз Красноярского края» Леонид Семенов.

Почетное право поднять флаг

соревнований было предоставлено членам команды-победительницы краевого конкурса 2012 года из Красноярского городского пассажирского предприятия № 7 Ивану Бутрову, Виталию Волкову, Степану Семикину и победительнице российского конкурса Марине Тит.

Кто на новенького?

Основная борьба за лидерство в классе автобусов «ЛИАЗ» и «ПАЗ» развернулась между двумя Красноярскими городскими пассажирскими предприятиями № 7 и 2. Поскольку соревнования традиционные, ежегодные, то со-



– ИМЯ СОБСТВЕННОЕ

яти работаю 31 год. Коренной сибиряк. Вырос в Чунояре Богучанского района. С детства увлекался техникой, спортом и сыновей приучил. Сергей сначала в повара подался – специальную школу окончил, а потом пришел к нам на предприятие. Вот уже семь лет работаем вместе. И выступаем в одной команде. Сергей участвует уже третий раз, а я ежегодно. Конечно, есть свои личные достижения, заслуженные награды. С удовольствием выступаем на этих соревнованиях.

– Я всего полгода возглавляю Красноярское городское пассажирское предприятие № 2, – признается генеральный директор Виктор Маркевич. – Коллектив большой – почти пятьсот работников. Люди ответственные, серьезные. Работать интересно. Очень рад успехам нашей команды. Сам пока не выступаю, но на следующий год буду обязательно.

Но не уступили лидерства представители команд Красноярского городского пассажирского предприятия № 7. Сказался опыт участия в межрегиональных и всероссийских профессиональных конкурсах. Например, опять удивила прошлогодняя победительница всероссийского конкурса, кстати, единственная представительница женского пола Марина Тит. Решая задачи по правилам безопасности дорожного движения, она установила рекорд: на 20 задач затратила 23 секунды.

Другой признанный лидер из этого дружного коллектива Иван Бугров, отвечая на вопросы журналистов, с гордостью заметил:

– Так нас воспитал генеральный директор Александр Васильевич Оськин.

Мнение Ивана поддержал ветеран предприятия Виктор Федорович Полещук, который работает водителем автобуса с 1965 года:

– Всю свою многолетнюю трудовую жизнь Александр Васильевич посвятил городскому пассажирскому транспорту. С простого мастера вырос до генерального директора. Поэтому он отлично разбирается не только в производстве, но и в людях. А они его не подводят.

Ориентир для молодежи

О большой организаторской работе профсоюзных организаций в трудовых коллективах рассказывает председатель краевого комитета Красноярской территориальной организации Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев:

– Следует отметить помощь в организации мероприятий администрации Красноярска, министерства транспорта Красноярского края, министерства труда и социального развития Красноярского края, Красноярского автотранспортного техникума. Это позволило нам шире взглянуть на проблему трудового воспита-

ния молодежи, профориентации. Например, в прошлом году мы впервые провели профессиональный конкурс и среди водителей большегрузных автомобилей. С руководством управления автомобильных дорог Красноярского края (КрУДор) и совместно с министерством транспорта Красноярского края разработали и подготовили положение о профессиональном конкурсе среди машинистов дорожной техники – грейдеристов, асфальтоукладчиков.

Наряду с этим наша краевая профсоюзная организация постоянно занимается вопросами экономической стабильности на предприятиях. Мы ежегодно подписываем краевые отраслевые соглашения по защите прав трудящихся. Совместно с министерством транспорта Красноярского края, автотранспортным союзом отслеживаем выполнение соглашений федеральных отраслевых союзов. Профсоюз поставил перед собой задачу – усиливать экономический потенциал предприятий, контролировать вопросы повышения заработной платы. Недавно с администрацией Красноярска добились соглашения о введении с 1 октября на предприятиях пассажирского автобусного транспорта повышения тарифной ставки. Она установлена в размере 4894 рублей. В общем, стараемся делать все возможное для того, чтобы нашим трудовым коллективам жилось лучше.

Награждение победителей и призеров состоялось в торжественной обстановке во Дворце культуры «Свердловский».

Впечатлениями поделился исполняющий обязанности министра транспорта Красноярского края Андрей Иванов:

– Я первый раз побывал на таких соревнованиях. Борьба была интересной. Праздник удался. Главное, что такие профессиональные конкурсы помогают молодежи определить свое место в трудовой жизни, способствуют престижу профессии водителя автобуса.

Анатолий ФЕДОРОВ



Тепло родного города



Возведение в Красноярске нового автомобильного моста через Енисей находится под пристальным вниманием властей. Так, в июле губернатор края Лев Кузнецов вновь проинспектировал ход строительных работ.

На сей раз приезд Льва Владимировича был связан с ходом прокладки в теле моста тепломагистрали, которая должна улучшить качество и надежность теплоснабжения левобережья Красноярска.

Вместе с губернатором с ходом работ также ознакомились мэр Красноярска Эдхам Акбулатов, министр энергетики и ЖКХ края Андрей Резников, заместитель генерального директора – директор Красноярского филиала ООО «Сибирская генерирующая компания» (СГК) Евгений Жадовец.

Заказчиком работ по прокладке тепломагистрали выступает СГК. Всего в строительство компания намерена вложить 200 млн рублей собственных средств. Генподрядчик стартовавшего в июне строительства – ОАО «Сибирь-энергоинжиниринг». Уже уложено свыше 120 метров будущей тепломагистрали, а всего в 2013 году планируется уложить 387 метров.

– Подобных проектов внутримостовых магистралей столь большого масштаба в Красноярске еще не было, – подчеркнул Евгений Жадовец. – Теплотруба протяженностью 1,3 км и диаметром один метр строится из труб повышенной надежности с тол-

щиной стенки 14 мм вместо обычных 10, что, в свою очередь, позволит увеличить срок эксплуатации магистрали до 50 лет – вместо 30 по нормативам. Также, кроме конструкций в теле моста, на правом и левом берегах Енисея на подходах к нему будут проложены трубопроводы протяженностью 6 км от перекачивающих насосных станций.

Строительство трубопровода ведется одновременно со строительством моста, что позволяет оптимизировать сроки и сократить затраты на монтажные рабо-

ты. Реализация проекта не только улучшит теплоснабжение левобережья Красноярска, но и создаст возможности для подключения новых потребителей. Также теплотруба станет существенным подспорьем при строительстве новых микрорайонов вокруг моста, которым потребуются дополнительные теплоресурсы и создание необходимого гидравлического режима.

Сейчас от Красноярской ТЭЦ-2 на левобережье города тепло передается по дюкеру, проложенному по дну Енисея. Ввод в эксплуатацию тепломагистрали позволит разгрузить дюкер и дополнительно передавать от ТЭЦ-2 на левый берег 250 Гкал/ч. А в перспективе новая магистраль станет заменой нынешнему переходу. Проект реализуется на инвестиционные средства. Бюджетные источники не привлекаются.

– Четвертый мост – это не просто будущая дорога с одного берега Енисея на другой, – уверен губернатор. – Это жизненно важная артерия, которая даст городу новый импульс развития. А трубопровод в теле моста позволит подключить к теплу как новые многоквартирные жилые дома, так и социальные учреждения. К тому же при положительном решении о проведении в Красноярске Универсиады в 2019 году магистраль сможет обеспечить теплом объекты спортивной инфраструктуры.

Анна ИЛЬИНА



В нашем крае автодорога Красноярск – Элита отнюдь не самая длинная, не сравнить, допустим, с 300-километровой трассой Красноярск – Абан – Богучаны. Ее протяженность всего-то 7 километров, от краевого центра до деревни Элита Емельяновского района. Однако, несмотря на это, долгие годы дорога входила в печальный топ-рейтинг по аварийности.

За последние полтора десятка лет каждое полугодие здесь фиксировалось 3-4 тяжких ДТП примерно с десятью пострадавшими и погибшими. Причина, как это ни парадоксально, заключается не в том, что дорога разбитая, вся в рытвинах и колдобинах. Наоборот, ровная, прямая, всегда в хорошем состоянии, она словно манит водителей, вырвавшихся за пределы тесных и душных городских улиц, увеличить скорость.

Плюс к этому высокая интенсивность движения, особенно в летний период. И это – еще одна особенность данной трассы. Как таковых населенных пунктов вдоль дороги практически нет – зато имеется множество различных садоводческих обществ, дачных товариществ и загородных домов, к которым, чуть пригреет весеннее солнце, устремляется нескончаемый поток машин. Да просто выехать на природу в погожий денек людям хочется.

К сожалению, все обращения к автовладельцам с просьбой соблюдать Правила дорожного движения если и не являлись гласом вопиющего в пустыне, то в любом случае не давали желаемого результата.

– Одна из главных задач нашего управления – снижение аварийности на опасных участках краевых дорог, – говорит заместитель руководителя КГКУ «КрУДор» Андрей Журавлев. – Поэтому нами предпринимаются меры по привлечению внимания водителей с помощью различных технических средств.

Таких средств в арсенале краевых дорожников хватает. Год назад краевое управление автодорог, одной из важнейших задач которого как раз и является снижение аварийности, приступило к реализации целого комплекса мероприятий, направленных на повышение безопасности автодороги Красноярск – Элита. В результате



На природу – без опасности

одного из таких мероприятий дорога стала «оранжевой» – теперь дорожные знаки на ней располагаются на оранжевом фоне и установлены на стойках оранжевого же цвета.

– Мы решили поэкспериментировать по аналогии с Бельгией, – рассказывает специалист отдела эксплуатации автодорог и безопасности дорожного движения КрУДора Дмитрий Яцунов. – В этой европейской стране эта мера себя очень хорошо зарекомендовала. Сами знаки нанесены на алмазную пленку, чтобы их было лучше видно в темное время суток.

Также дорожники установили знаки обратной связи с водителем, которые показывают скорость движения конкретного транспортного средства. Как свидетельствует статистика – причем не только краевая или российская, но и зарубежная, подобная мера очень эффективно повышает безопасность дорожного движения. Эти знаки установлены в обоих направлениях на одном из наиболее аварийных участков этой и без того аварийной трассы – на перекрестке с дорогами на Минуно и Пугачево. Если автомашина движется с допустимой скоростью – то информация на знаке зеленого цвета. Если с превышением – красного. Красный – цвет опасности и тревоги, он оказывает на большинство водителей соответствующее психологическое воздействие и заставляет соблюдать скоростной режим.

К числу новинок относится и продольная шумовибрационная полоса. Раньше таких полос не было не то что в крае, но вообще за

Уралом – только в двух столицах, первопрестольной Москве и северной Санкт-Петербурге. Теперь, когда водитель наезжает на полосу, на которую он не имеет права наезжать, потому что обгон здесь запрещен, то ощущает вибрацию, слышит шум и понимает, что сделал что-то, что делать не следует, и что угрожает его безопасности, – выехал на встречку. И возвращается на свою полосу движения.

Также в уже реализованный комплекс мер входят дублирующие дорожные знаки из пластика на проезжей части и приподнятые над дорогой катафоты «кошачий глаз», которые по ночам даже в сильный ливень исправно отражают свет, указывая осевую линию. А в самом начале трассы, где стоит знак «Внимание! Аварийный участок!», теперь есть информационный стенд, на котором размещены статистические данные о количестве пострадавших и погибших на дорогах края за последние годы. Каждые три месяца эти данные обновляются.

– Такая информация также оказывает на водителей определенное влияние, – уверен Яцунов. – В комплексе все эти мероприятия и дали тот эффект, на который мы рассчитывали. В первом полугодии этого года впервые за последние 15 лет на трассе произошло всего лишь одно ДТП. Мы добились того, чего хотели.

Окончательной же точкой в плане малозатратных мер на этой дороге станет установка светофоров рядом с автозаправочными станциями на перекрестке на Минуно.

Мария КЛИМОВА

Принято считать, что погода и дорожные работы – вещи несовместимые. Однако 2 августа, когда тяжелые тучи и проливной дождь не оставляли никаких надежд на ясный летний день, на участке трассы Красноярск – Элита представительная делегация сотрудников КГКУ «КрУДор», одетая в дождевики и сигнальные жилеты, с неподдельным интересом наблюдала за работой гидробластера FALCH.

Дождь в этом случае не был помехой, а лишь доказывал, что новая машина обладает ценными рабочими способностями. Гидробластер FALCH, приобретенный ООО «БРИЗ-Центр», – первый в Красноярском крае экземпляр демаркировочной машины последнего поколения. Другие организации края, специализирующиеся на дорожной разметке, ее аналогов не имеют. Новинка предназначена для удаления горизонтальной разметки водой под высоким давлением. Причем неважно, какой разметки – выполненной краской или пластиком. Результат отличный – следов на покрытии не остается.

Приобретение такой машины напрямую связано с повышением требований к качеству информационного оснащения дорог. Анализ поведения участников движения, статистика дорожно-транспортных происшествий, появление новых объектов сервиса, изменение схем расстановки дорожных знаков – все это влияет на расположение разметки на



ЭКОНОМИЧНЫЙ

«БРИЗ-Центр» представляет



каждом конкретном участке.

Зачастую прежняя разметка еще не утратила своих контуров, а нанесение новой уже требуется. Демаркировка по классической схеме сводится к закрашиванию отработавшей разметки черной краской, что, к сожалению, носит временный характер. Слой черной краски стирается, и проявляются остатки старой разметки. Поэтому такую демаркировку приходится выполнять ежегодно, а то и по нескольку раз в год. Можно, конечно, применять механическую демаркировку методом фрезерования покрытия, но это приводит к уменьшению толщины слоя дорожного покрытия и, соответственно, его повреждению.

Новая машина, разработанная и собирана специалистами, в отличие от механиче-

ской демаркировки, не повреждает покрытие дорожного полотна, а полностью удаляет остатки прежней разметки. Как пояснил участникам выездной презентации главный инженер ООО «БРИЗ-Центр» Евгений Петрюк, применение гидробластера FALCH позволяет удешевить процесс демаркировки почти в два раза:

– По нашим расчетам, применение этой новинки при выполнении разметки даст значительную экономию средств и времени. Производительность машины при удалении разметки, выполненной краской, составляет 2-2,5 км/ч, при удалении разметки из пластичных материалов – 10-15 кв. м/час.

Во взглядах участников презентации присутствовал некоторый скепсис, и некоторым хотелось собственными руками потрогать поверхность, по которой только что прошел Scater – основной орган для удаления разметочного материала с покрытия дороги.

Рассказывая коллегам об устройстве новой техники, Евгений Петрюк подчеркивал ее достоинства в плане экономичности

и безопасный гидробластер FALCH

и безопасности. Например, разработчики машины предусмотрели устройство контроля нехватки воды, которое защищает насос от работы всухую. Встроенные водяные фильтры – предварительный сетчатый фильтр 40 мкм и тонкий фильтр 10 мкм – обеспечивают подачу чистой воды к насосу, что также способствует продлению срока его работы. К тому же водяной бак машины сконструирован так, что подача воды ведется стабильно и пузырьки воздуха в ней устраниваются, а это еще один плюс к продлению срока эксплуатации насоса.

Трейлер, где размещается установка, оснащен четырьмя шасси и предназначен для мобильной транспортировки всех агрегатов и узлов машины к месту работ и обеспечению ее устойчивости. Кстати, функции гидробластера FALCH не ограничены исключительно удалением дорожной разметки. Машина может использоваться для очистки от краски и ржавчины металлических поверхностей, резки и фрезерования бетона, вскрытия арматуры, очистки теплообменников от металла, удаления антикоррозионного покрытия, эпоксидных покрытий, удаления краски с решеток покрасочных камер и т.д.

Максим Силиванов, специалист компании «БРИЗ-Центр», а теперь оператор гидробластера FALCH, говорит, что управлять

машиной после полного инструктажа и небольшой практики вполне легко. Тем более что управление и контроль над всеми параметрами работы машины выполняются с помощью электронной панели, оснащенной жидкокристаллическим дисплеем. Здесь представлена информация об оборотах двигателя, давлении в системе, количестве моточасов, часов до технического обслуживания и многое другое. Важно также, что машина имеет встроенную систему антифриза для предотвращения замерзания мобильных установок и обеспечения круглогодичной эксплуатации.

Для безопасности функционирования системы в целом установлены отдельные компоненты с показателями, превышающими требования по безопасности. Так, электронная система falch easy осуществляет полный контроль действий машины.

– Если каждый специалист знает устройство машины и последовательность своих действий, то для выхода на рабочий участок с такой машиной достаточно трех человек, – отмечает Максим.

Кстати, сразу после презентации его бригада отправилась для демаркировки участка трассы Канск – Абан – Богучаны, как говорится, по последнему слову техники.

Татьяна ДУДЧЕНКО



Дорожный беспилотник

Специалисты Управления дорог по Красноярскому краю провели эксперимент по исследованию автодороги Красноярск – Железногорск. С помощью беспилотного летательного аппарата была сделана аэрофотосъемка 10 километров трассы с целью определить точные границы полосы отвода и ситуацию на дороге.

– Раньше на эту работу у нас уходило до нескольких недель. Геодезисты, чтобы исследовать территорию, проходили пешком огромные расстояния. Кроме этого, людям приходилось нести с собой приборы, с помощью которых они вычисляют координаты местности и составляют карты. Сейчас все это делает машина, – говорит главный инженер КГКУ «КрУДор» Юрий Васильев.

Кроме этого, беспилотник позволяет определять высотные отметки и строить цифровую модель местности. Летательный аппарат может курсировать на высоте до 4 километров, автоматически определяя и огибая препятствия. В непогоду беспилотники более эффективны, чем, к примеру, спутники, а техника аппарата при съемке дает разрешение в несколько раз выше. Крылатая машина парит автономно – с земли ее маршрут специалисты лишь корректируют.

По материалам пресс-службы КГКУ «КрУДор»



ПОЗДРАВЛЯЕМ



**Александра Ивановича
ЗВЕРДИНОВА,**
посвятившего много лет
своей жизни дорожной отрасли,
с 60-летним юбилеем!

*Дорожники
Красноярского края.*

Мы живем на одной земле

ГП КК «ДРСУ-10» базируется в Минусинске. Обслуживает 2,5 тысячи километров дорог. Много это или мало – судить профессионалам, но на мой, обывательский взгляд – это полпути от Красноярска до Москвы. И когда прикидываешь это расстояние на карте, оказываешься где-то в районе Челябинска.

Посещают ли такие мысли директора ДРСУ-10 Константина Димитрова, не знаю, но в том, что думает он о каждом километре подведомственной территории и знает, где, на каком километре федеральных, территориальных и муниципальных дорог идет сегодня работа и что предстоит делать каждому дорожному участку или филиалу, не сомневаюсь.

Еще и года не прошло, как Константин Димитров возглавил ДРСУ-10, до этого работал он заместителем министра транспорта. Вот что говорит о своем бывшем заме министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин:

– Димитров знающий специалист и, что важно, умеет ладить с людьми, находит нестандартные решения как в производственных вопросах, так и в житейских ситуациях. Понимает, что приехал в Минусинск не только руководить, а жить заботами своего предприятия.

Кому-то может показаться это назначение понижением в должности, но Константин Николаевич так не считает.

– Мы производственники, все в наших руках. Когда сюда пришел,

первым делом оценил обстановку. А она, мягко говоря, была тяжелой. Конкуренция не спит, каждому хочется отхватить кусок нашей территории, разумеется, в части ремонта дорог, на обслуживание мало кто покушается – много ли на нем заработаешь. Дорожный рынок был поделен, и, надо сказать, не в нашу пользу. Конечно, сезон покажет, но предварительно можно сказать, что уже сегодня ситуация переломлена. На самом деле, желания и рвения много и у меня, и у моих людей, но пока техническая составляющая нас подводит. Техника старая, не приобреталась, а у той, что есть, производительность очень маленькая. Сейчас готовимся к корректировке планов на 2013-2016 годы. Хотим приобрести два ДМК-55. Для работы в городе возьмем мини-погрузчик. К концу летнего сезона купим два автогрейдера для Идринского участка и Курагинского филиала. Погрузчик и дробилку в Шушенский филиал. И порядка восьми скоростных отвалов на Минусинский, Идринский и Краснотуранский участки. А там посмотрим. Как финансовый результат по-

добьем, может, еще что-нибудь у нас появится. Пока такой набор техники. Чтобы серьезно перевооружиться, нужны большие объемы. Они, конечно, есть, но не в таком количестве. Необходимо развивать карьерное хозяйство в районе Минусинска с выпуском качественного материала как для себя, так и для реализации. Также хотим оборудовать все асфальтобетонные заводы в этом году в целях улучшения качества асфальта установками для производства теплого асфальта. Значит, можно увеличивать дальность возки, не боясь, что он остынет. Время не стоит на месте, а мы как-то остановились, – подытожил свой монолог директор, а я подумал: вот он уже говорит «мы», не отделяя себя от коллектива, стало быть, не чувствует себя ни чужаком, ни временщиком.

– Ему буквально по всему краю приходится искать работу, набирая объемы, – сказал начальник Минусинского районного отдела управления автомобильных дорог по Красноярскому краю Сергей Кармаев. – Десять лет добивались финансирования дороги Минусинск – Курагино – Артемовск. Там есть участок, просто страшный очаг аварийности, каждый год гибнет пять-семь человек. Причины: выезд на встречку, обгон, видимости нет. На 5,5 метра дорога станет шире.

...Стоял солнечный день, радуя дорожников. Тут бы и развернуться во всю мощь. Но вот загвоздка: Ачинский НПЗ вдруг перестал отпускать битум, и пришлось договариваться о поставках с Омском. Часть ремонтных работ приостановили (без битума асфальт не сварить), а технику и людей отправили на земляные работы. Вместе с директором наблюдали, как бригада Минусинского





Директор Константин Димитров, прораб Дмитрий Кармаев и начальник Минусинского участка Олег Шотт.

участка ДРСУ-10 занималась расширением дорожного полотна. Мастер Сергей Табанов, уже 15 лет на дороге, рассказывал:

– Здесь будет дополнительная полоса для движения транспорта протяженностью 6700 метров.

Мимо нас в это время проходил грейдер. Мастер посмотрел ему вслед, будто любуясь его работой, и продолжил:

– Мы вместе уже не один год работаем, люди у нас добросовестные, на каждого могу положиться, как на себя. Вот Сергей Поченок, Владимир Маслов и Владимир Антоненко, у них ни минуты простоя не бывает, лишь бы техника не подвела.

Техника, действительно, порой подводит. Возраст дает о себе знать. Например, погрузчику, на котором работает Давыд Райнгольд на Идринском участке, 30 лет. Но в руках опытного машиниста, который относится к нему с отцовской нежностью, еще работает 30 лет работает на дороге начальник Идринского Участка Давыдо Вагнер. Пришел простым водителем, был дорожным мастером, механиком, главным механиком, десять лет назад стал руководителем предприятия.

– Я тут вырос, всему, что умею, научился здесь и благодарен людям, что даже в самые тяжелые деваностые годы никто не потерял веру, что наш участок выживет и будет жить. Сегодня у нас большие планы. И с приходом нового директора, думаю, реальные. Вот боксы для тяжелой техники строим. – Он показал рукой в сторону строительной площадки, где в это время шла работа. – Не придется,

как прежде, в сорокаградусные морозы на улице ремонтировать.

На границе с Курагинским районом в этот же день работала на укладке асфальта бригада Антона Каретникова. Прораб Минусинского участка Дмитрий Кармаев на вопрос, как обстоят дела, коротко бросил:

– Работаем. В среднем бригада в день проходит 350–450 метров, все зависит от погоды и наличия машин. Три-четыре съезда до обеда, а всего их двенадцать. Остановочные площадки, подъездные пути к ним, остановочные карманы. Вся придорожная инфраструктура на них. До границы с Курагинским районом 50 метров осталось. Они уже там асфальт положили, мы до них дойти должны, и на этом наша работа здесь закончится.

– А что потом?

– Планируем в город перейти, если на торгах все удачно будет. Там непростая, нескудная работа будет.

– Пока с городом не ясно, – уточнил директор ДРСУ-10. – Поедут в сторону Зеленого Бора. Там

рядом промзона, надо два участка восстановить, чтобы ГАИ не закрыло автобусное движение.

Об этом, я знаю, просил его заместитель главы администрации Минусинска. Разговор состоялся при мне. Владимир Заблоцкий, обеспокоенный предписаниями ГИБДД, приехал к директору ДРСУ-10:

– Дорогу там тяжелая техника разбила до такого состояния, что она пришла в полную негодность. Если не выручите, люди будут пешком ходить.

Отношения с городской администрацией у Константина Димитрова сложились до того, как он стал директором ДРСУ. Бывал в районе в ранге заместителя министра. А когда переехал в Минусинск, стали еще теснее.

– Нам повезло, что его перевели в Минусинск, – отметил Владимир Заблоцкий. – С первых же дней взаимодействие у нас налажено, друг другу помогаем. В большей мере, конечно, ДРСУ-10 помогает городу.

И рассказал, как весной провало плотину, вода пошла в частный сектор, угрожая затопить весь район. В то время Димитрова в городе не было, связались с ним по телефону. Этого было достаточно, чтобы в течение часа силами ДРСУ все было локализовано, вода была перенаправлена в Енисей.

– Практически целый район города был спасен от затопления, – с благодарностью в голосе сказал Владимир. – Как не ценить такое отношение.

И такие отношения у ДРСУ-10 практически со всеми главами муниципальных образований и сельских поселений.

– А иначе и быть не может, – говорит Константин Димитров. – Ведь живем на одной земле, а землякам помогать надо.

Сергей ЛЫТКИН



Переправа, переправа, берег левый, берег правый...



Капитан самоходного парома СП-105 Евгений Пупасов привычно наблюдал, как идет погрузка людей и машин, время от времени поглядывая на набегавшие тучи. Весь день ужасно парило, хотелось дождя. С высоты капитанского мостика хорошо видно, как деловито дирижирует въезжающими на палубу парома автомобилями рулевой-моторист Константин Чернов и как от машины к машине, словно балерина на сцене Большого театра, скользит кассир Людмила Винник.

До отправления десять минут, а на палубе уже не осталось свободного места. Евгений Павлович обернулся ко мне: «Спрашивайте, что хотели узнать». И, выслушав мои вопросы, рассказал, что на флот пришел после окончания Подтесовского речного училища. Как водится, начинал с рулевого-моториста, ходил по Енисею на больших судах, но судьба распорядилась так, что женился на новоселовской девушке, да тут и осел. Поначалу работа на пароме казалась ему скучной – утомляло однообразие. Ну что это: от Новоселово на тот берег водохранилища полчаса, обратно столько же. И так сутки напролет. А потом привык, и кажется ему, что ничего лучше этой работы нет.



Одиннадцатый год командует СП-105 в очередь со сменным капитаном Валерием Кашмановым. У того судьба, словно под копирку с командирской списана. Разница только в том, что окончил он Красноярское речное училище, а в Новоселово остался тоже по причине женитьбы. Как и капитан, 33 года на флоте. В Новоселово начинал еще на СП-4.

Экипаж парома девять человек, работа круглосуточная, только вахтенные меняются, и ответственная. В разгар сезона, в выходные до полутора тысяч машин перевозят.

– В этом году за два месяца навигации почти 10 тысяч человек перевезли туда и обратно, не счи-

тая машин, – говорит Людмила Винник, которая, как и оба капитана, плавает на паромах больше тридцати лет. – Стоимость билетов не покрывает всех расходов на содержание парома, поэтому администрация Новоселовского района дотирует его работу.

– В 30 тысяч рублей ежедневно обходится нам паром, – говорит заместитель главы администрации Новоселовского района Евгений Анашкин. – Но как без него? Эта переправа – ближайший путь от Красноярска до Краснотуранска и других южных районов края. Летом паромная, зимой ледовая. И зимой, и летом ее обслуживает КрайДЭО. К концу лета пассажиропоток спадет, начнутся перевозки угля.

– Пока лед не станет, будем рабо-

тать, – замечает капитан. – Вообще-то мы работаем по расписанию, до двух-трех ночи, потом перерыв, но бывают случаи, когда и среди ночи приходится выходить в Красноярское море. Вот недавно совсем: на тот берег роженицу «скорая» привезла, не оставляя же ее до утра дожидаться. Перевезли. Бывает срочно больных везут

в район или Красноярск. И какова бы здесь очередь ни была, мы первым делом бросаемся на выручку. Жизнь человека дороже машин, хотя с каждой перевезенной машины мы вроде как себе зарабатываем. Нет, нескучная у нас работа. А главное – полезная.

Часы на приборной доске показали время отправления. Капитан произнес какие-то необходимые слова, нажал какую-то кнопку, от чего паром вздрогнул, задыхался и отчалил от берега. И в это время по стеклу рубки ударили первые крупные капли дождя.

– О, дождь пошел! – обрадованно, совсем не по уставу воскликнул капитан.

Сергей ДАНИЛИН

Ветеранское лето



Это уже стало доброй традицией: каждый год ветераны дорожной отрасли края приезжают на базу отдыха «Красноярский дорожник», что на озере Шира.

Приезжают отдохнуть и, конечно, встретить старых друзей, ведь многие бывали здесь уже не раз. Например, Виктор Орлов, бывший дорожный мастер Новоселовского ДРСУ, приезжает сюда четвертый раз, а Анатолий Ширшов, отработавший в отрасли 40 лет, – шестой. Но встречаются и новички, как Любовь Соломоновна Надеяева, 18 лет проработавшая начальником АХО КрайДЭО. «Старожилы» говорят, что год от года база только хорошеет, а условия проживания становятся лучше. И новичку все нравится.

– Я не ожидала, честно говоря, что здесь так хорошо. Обязательно, если позвонят, приеду еще, – говорит Любовь Соломоновна. – Приятно, что о нас, ветеранах, не забывают, заботятся. Я знаю, что

далеко не во всех организациях это так. Ушел на пенсию – и вроде как не было тебя, никому ты не нужен. КрайДЭО своих не забывает.

– Кормят прямо на убой, – улыбается водитель Уярского филиала Березовского ДРСУ Петр Лидер, – вкусно и разнообразно. Сегодня с утра деревенским творогом с деревенской же сметаной угощали, а на обед отменную уху сварили, на вечер вообще какой-то сюрприз обещают.

Директор базы отдыха «Крас-

ноярский дорожник» Владимир Козлов помнит, с чего все началось, – с единственного домика без всяких удобств. А теперь в каждом доме отдельный санузел, душевые кабины, кухни на каждом этаже с электроплитами, холодильниками и набором посуды. Хочешь – готовь для себя сам, не хочешь – иди в столовую.

Но главное – каждый день для ветеранов предлагают экскурсионную программу. То на Туимский провал свозят, то на Сундуки, не говоря об окружающих озерах. За семь дней на всех побывали. Одним словом, скучать не дают. И когда наступает пора уезжать, ей-богу, благодарные ветераны не стесняются набегавших на глаза слез.

Антон КРАСИЛЬНИКОВ





Жизнь, достойная уважения

22 июля 2013 года после тяжелой болезни ушел из жизни начальник Рыбинского межрайонного отдела Краевого управления автодорог Александр Августович Вельман

У него не было ни орденов и медалей, ни знаков отличия, ни почетных званий. Из награждений – две почетных грамоты КрУДора: одна вручена в 2003 году, другая – в 2007-м, и нагрудный знак «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями». Почему так вышло – бог весть. Зато было самое главное: признание руководства, любовь коллег, уважение подрядчиков.

В автобиографии Александра Августовича всего 20 строчек: родился в 1953-м в селе Знаменка Минусинского района, там же в 1970-м окончил школу. Сразу после получения аттестата устроился слесарем в местную «Сельхозтехнику», откуда через год его забрали в армию. В те годы служба в Вооруженных Силах была само собой разумеющимся, а не чем-то из ряда вон выходящим. Никто от нее не бегал, наоборот – считали школой жизни, которую должен был пройти каждый уважающий себя молодой человек.

После увольнения в запас начинаются годы учебы, которые, как покажет время, для Вельмана не закончатся никогда. «Век живи – век учись» – это про него.

Свое первое высшее образование и диплом инженера путей сообщения Вельман получил в 1978 году, после окончания Красноярского политехнического института, факультет «Автомобильные дороги». Тогда же, в 1978-м, берет начало и его дорожная биография – он устраивается сначала мастером, а потом прорабом в Рыбинскую ДСПМК. В 2004 году – второе высшее образование, экономическое. Но и этого Вельману показалось мало. Давно уже ставший к тому времени высококвалифицированным специалистом-дорожником, он продолжает учебу – теперь уже на курсах повышения квалификации.

Начиная с 1993 года судьба Александра Августовича Вельмана оказывается неразрывно связана с Управлением автомобильных дорог по Красноярскому краю (тогда оно, впрочем, называлось по-другому – Красноярский краевой государственный дорожный фонд), куда он пришел, будучи уже главным инженером Рыбинской ДСПМК – руководить Рыбинской группой технического надзора, впоследствии также переименованной в Рыбинский межрайонный отдел КрУДора. На этой должности Александр Августович проработал до последних дней жизни.

– Александр Августович – бесменный руководитель Рыбинско-

го межрайонного отдела со дня основания КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю», – рассказывает начальник Енисейского МРО Ирина Рожкина. – За 20 лет во многих межрайонных отделах сменилось руководство, да не по одному разу, а он все эти годы осуществлял функции заказчика на территории сразу пяти районов – Ирбейского, Партизанского, Рыбинского, Саянского и Уярского. Грамотный, исполнительный, ответственный. Очень порядочный и надежный человек.

Александр Августович очень любил ставший ему родным город Бородино, куда он приехал после окончания вуза. Рожкина вспоминает, как во время поездки начальников МРО на место строительства моста через Ангару в Богучанском районе с удовольствием показывал карьеры, где добывается уголь, экскаватор с ковшом в человеческий рост.

– Он был настоящим мужиком, все его уважали и ценили, – говорит Ирина Владимировна, знавшая Вельмана более полутора десятков лет. – С чувством юмора, немногословный, он умел вести диалог молча и мог поддержать одним только взглядом. Александр Августович никогда не жаловался на здоровье, хотя долгое время болел, а в последние месяцы боли были невыносимые. Для всех нас известие о его смерти стало шоком. Провожать его приехали дорожники со всего края. Для нас, его многочисленных друзей, уход Александра Августовича – невосполнимая утрата.

Елена АВРАМОВА

10 августа 2013 г. на 81-м году жизни после продолжительной болезни скончался бывший заместитель губернатора Красноярского края

ГЛОТОВ Валерий Леонидович.

16 лет он посвятил работе в локомотивном депо – прошел путь от помощника машиниста до начальника. С 1979 года занимал должность председателя Красноярского горсовета. За время этой работы он много внимания уделял вопросам социально-экономического развития Красноярска.

С 1992 по 1998 год Валерий Леонидович работал в администрации Красноярского края – курировал вопросы транспорта и связи. Под его руководством проходило строительство многих краевых автодорог. Также Валерий Леонидович принимал участие

в организации строительства ТЭЦ-3. В 1998 году Валерий Леонидович ушел на пенсию в должности заместителя губернатора Красноярского края.

За выдающиеся заслуги перед государством В.Л. Глотов был награжден двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Дружбы народов и многими медалями.



Отдых на славу – работа в радость

Не успели мы переступить порог управления ДРСУ-10, как мастер битумной базы, а по совместительству председатель профсоюзного комитета Сергей Заварзин увлек нас в свой кабинет.

– Что хочу сказать по профсоюзным делам. Есть такая медаль Яковлева – это высшая российская профсоюзная награда, дается за успехи в профсоюзном движении. Их всего в крае шесть, так из них три у нас. В прошлом году получили: я, мой заместитель и одновременно казначей, и еще одна коллега из Шушенского.

Такое начало могло означать только одно: профсоюзная жизнь в управлении кипит. Об этом убедительно поведал профсоюзный лидер, веером раскладывая перед нами грамоты, полученные коллективом за участие в различных соревнованиях.

– У нас 200 членов профсоюза, – говорил он. – Одно время был спад профсоюзной жизни, но пришел новый директор, и все изменилось, он нас во всем поддерживает. Все праздники абсолютно проводим – Новый год, 8 Марта, 23 Февраля. В День пожилого человека всех пенсионеров, которые у нас есть, чествуем, ветеранов. От работающих пенсионеров, их у нас 13, избавляться не спешим. Зачем? Они профессионалы высочайшего класса, молодежь тянется к ним. За последний год коллектив омолодился процентов на тридцать.

От обилия информации наш фотокор скрылся за видеокамерой фотоаппарата, непрестанно щелкая то кубки, то грамоты, а я чуть не забыл, зачем, собственно, сюда приехал. А хотелось мне уз-

нать, как прошла в ДРСУ-10 шестая летняя спартакиада дорожников, о которой наслышан был еще в Красноярске.

– Это был праздник, настоящий праздник, – с еще большим вдохновением откликнулся Сергей Заварзин. – Мы в этом году решили, чтобы вместе с нашими работниками в спартакиаде участвовали и члены их семей – жены, дети, внуки. Место для этого выбрали на берегу Красноярского моря. Там пляжи песчаные, чудесные, места живописные. Все наши участки и филиалы выставили свои команды. Всего участников было 120. Для соревнований выбрали такие виды спорта, как пляжный мини-футбол, волейбол на песке, перетягивание каната в воде и метание каменного ядра... И главный конкурс – конкурс плавсредств на самое креативное и необычное судно. Эмоции били через край. Борьба шла бескомпромиссная. Но победили, разумеется, самые достойные, самые подготовленные. Обид ни у кого не было. Проигравшие уезжали домой с желанием в будущем году взять реванш. И я знаю, что многие уже приступили к тренировкам. Мы даже арендовали спортивный зал для этой цели.

– Самым интересным по накалу борьбы был последний день спартакиады. Регата. Из пены морской, как в сказке, появился морской повелитель Нептун и

открыл состязания. И поплыли по морю фантастические суда, сооруженные из скамеек, железных бочек, автомобильных камер, пластиковых бутылок и вообще из всего, что находилось под руками и могло держаться на воде. Это надо было видеть.

Сергей Владимирович подвинул нам очередную порцию фотографий:

– Каково! А единогласную победу одержал асфальтовый каток, который грациозно утюжил волны под управлением трех дорожных рабочих, – смекалку и выдумку проявил механик Минусинского участка А. Кириллов, ему и достался первый приз. В общем зачете по итогам соревнований победу одержала команда администрации ДРСУ-10, призерами стали команды Минусинского и Идринского участков. Спасибо директору предприятия Константину Николаевичу Димитрову. Он не только поддержал нашу идею, но и сам принимал участие во всех соревнованиях.

Словно почувствовав, что о нем речь, в кабинет вошел директор.

– Мы, – уже обращаясь к нему, сказал Сергей Заварзин, – в будущем году хотим пригласить на нашу спартакиаду людей из других организаций: пожалуйста, приезжайте, сделайте свой флот и участвуйте. Почему бы не провести открытую спартакиаду дорожников? Чтобы она стала праздником для всех, а не только для нас.

– Межличностные отношения в коллективе улучшаются, – улыбнулся директор. – Удар по бюрократии наносим, у людей появляются партнерские, дружеские отношения.

– Ну, раз так, то мы на будущий год свою редакционную команду выставим, – спросились мы.

– Милости просим!

Федор СУХОВ

