



Общественные контролеры проверяют ход ремонта дорог в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»

(на фото общественный контролер Дмитрий ГРИЩЕНКО)



Летние игры КрайдЭО

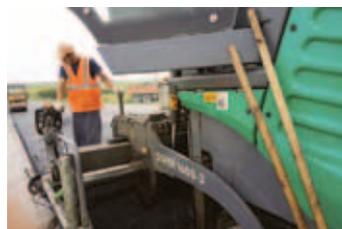
Что принесет дорожникам акционирование?

СЕЗОН больших ремонтов

Новые технологии **Ачинского ДРСУ**

СОДЕРЖАНИЕ

Артем Говоров Прогрессивная форма собственности	4
Сергей Чурилов Со спортом в работе и в жизни	6
Людмила Шеваникова Под контролем активистов	10
Людмила Соловьева Арбуз за хорошую работу	13
Мила Владимирова Сезон больших ремонтов	14
Анна Ильина Обязательства – это ответственность	16
Ирина Снегирева ЧП не районного масштаба	17
Работает пункт весового контроля	19
Владимир Несяев Два директора, два ветерана	20
Дмитрий Голованов Сфера городского комфорта	22
Ольга Калинина Александр ПЛАСУНОВ: «Работы не боимся»	24
Артем Иванов Внимание ветеранам	26



ТК

Издается
при информационном
содействии
министерства
транспорта
Красноярского края

Учредитель
и издатель
ООО «Автодорожно-
транспортная газета»

Главный редактор
Э.З. Алборов

Заместитель
главного редактора
Л. Ерофеева

Адрес редакции
и издателя:
660049,
г. Красноярск,
пр. Мира, 30,
а/я 25533.
Тел./факс
(391) 227-27-27,
e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан
в ООО «Полиграф-
Аванта»,
660028, г. Красноярск,
ул. Телевизорная, 1, стр. 26
Объем 28А4.
Тираж – 2300 экз.
Транспортный комплекс
Красноярья
№4 (54)
июль-август 2019
Время подписания
в печать:
по графику 18.00
фактически 18.00
Дата выхода 10.09.2019
Цена свободная

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

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

16+

R Рекламный
материал

Использование
материалов
журнала
без письменного
разрешения
запрещено.



Прогрессивная форма собственности

В 2019 году часть дорожных организаций была реорганизована в акционерные общества. Разбираемся, для чего это нужно и поменяется ли в связи с этим что-то в работе дорожников?

Для повышения эффективности

Вопрос об акционировании дорожных предприятий был озвучен еще в марте 2017 года. Соответствующий план мероприятий по приватизации «Медтехники», «КрайДЭО», «Лесосибирск-Автодора» и дорожных ремонтно-строительных управлений в Ачинске, Минусинске, Балахтинском, Большемуртинском, Каратузском районах подписал бывший на тот момент губернатором края Виктор Толоконский. Объяснялось это необходимостью развития конкуренции. Законопроект был опубликован на сайте краевого Заксобрания.

В октябре 2017 года этот же вопрос обсуждался на заседании комитета по промышленной политике, транспорту и связи под председательством Владимира Демидова. Как рассказали в пресс-службе парламента, темой встречи стало разви-

тых предприятий. В их числе ГП «Дорожно-эксплуатационная организация» («КрайДЭО»), ремонтно-строительные управления Ачинского, Балахтинского, Большемуртинского, Каратузского районов, Минусинска (ДРСУ-10) и «Лесосибирск-Автодор».

И.о. министра транспорта Сергей Еремин отметил на этом заседании, что необходимость акционирования вызвана рядом изменений в федеральном законодательстве о закупках. Они привели к тому, что участие государственных предприятий в торгах стало затруднительным. А в 2018 году заканчиваются контракты на обслуживание краевых дорог, предстоят новые торги. Акционирование позволит повысить эффективность деятельности автодорожников. При этом контрольным пакетом акций продолжит владеть Красноярский край. Но сперва предприятия нужно исключить из перечня социально зна-

чая, результаты проверки деятельности государственных предприятий и работ по дорожной разметке были представлены в феврале 2018 года комитету по промышленной политике, транспорту и связи. Также в связи с предстоящим акционированием аудиторы оценили деятельность пяти государственных предприятий отрасли: КрайДЭО, Лесосибирск-Автодор, Большемуртинского, Балахтинского и Каратузского ДРСУ. Как фактор риска для краевых предприятий было отмечено усиление компаний-конкурентов из соседних регионов, которые забирают выгодные заказы. В связи с этим от Счетной палаты прозвучало предложение ускорить процесс акционирования предприятий.

Подводя итоги, Владимир Демидов отметил, что «нужно в кратчайшие сроки провести акционирование краевых предприятий дорожной отрасли, чтобы они могли быть конкурентоспособны на рынке».

Новая веха

- Изменение формы собственности дорожных организаций - это не только требование времени, но и движение в рамках общей политики государства, - отмечает Андрей Иванов, генеральный дирек-

Андрей ИВАНОВ:

«Реорганизация была проведена с целью повышения эффективности работы дорожных предприятий, и я разделяю эту позицию. На мой взгляд, акционерное общество - это более прогрессивная форма собственности, которая позволит более оперативно принимать решения, повысит возможности участия в торгах»

тия транспорта: от общей стратегии отрасли, расписанной до 2030 года, до приватизации государственных автодорожных предприятий.

Депутаты обсудили вопрос об исключении семи государственных предприятий дорожной отрасли из перечня социально значимых кра-

евых. После завершения процедуры их внесут обратно в этот перечень. Депутаты поддержали проект закона.

В 2018 году Счетная палата края проверила, как расходовались средства в дорожной отрасли края. Как рассказали в пресс-службе Законодательного Собрания Красноярского



тор АО «КрайДЭО». – Так, в Госдуму был внесен проект закона о ликвидации государственных и муниципальных унитарных предприятий. С этой инициативой при поддержке Дмитрия Медведева выступил глава Федеральной антимонопольной службы Игорь Артемьев. По его мнению, унитарные предприятия на конкурентных рынках неэффективны как форма собственности, а потому необходимо наложить запрет на создание новых ГУПов и МУПов, а уже имеющиеся – ликвидировать к 2021 году. Правда, в марте 2019 года кабмин внес в Госдуму поправки ко второму чтению соответствующего проекта закона, корректирующие срок трансформации ГУПов и МУПов – этот период предложено сдвинуть на 2023 год.

Тем не менее, с 1 июля 2019 года КрайДЭО стало акционерным обществом. Решение об этом было принято раньше, однако потребовалось время на подготовку всех необходимых документов. Собственником предприятия остался Красноярский край, 100% акций принадлежит уполномоченному органу – агентству по управлению государственным имуществом Красноярского края. Изменения коснулись системы управления предприятием. Сейчас в КрайДЭО есть коллегиальный руководящий орган – совет директоров, который пока назначается агентством по имуществу. В его состав вошли представители минтранса и агентства. Генеральный директор назначается советом директоров. Налоги предприятие по-прежнему будет платить в краевую казну, также изменения не коснутся работников предприятия, все будут трудиться в привычных условиях.

Реорганизация была проведена с целью повышения эффективности работы дорожных предприятий, и я разделяю эту позицию. На мой взгляд, акционерное общество – это более прогрессивная форма собственности, которая позволит более оперативно принимать решения, повысит возможности участия в торгах. Надеюсь, новая веха в истории КрайДЭО станет точкой отсчета быстрого развития предприятия и усиления позиций КрайДЭО на рынке.

Льготы останутся

В связи с процессом акционирования многих работников дорожных предприятий волнует вопрос: сохранятся ли все те льготы, которыми они привыкли пользоваться раньше.

Комментирует председатель профсоюзного комитета АО «КрайДЭО» Владимир Глушинский:

– В нашей организации действует срок на три года коллективный договор, принятый в 2018 году. После процесса акционирования в соответствии с действующим трудовым законодательством необходимости в обязательном изменении коллективного договора нет, так как предприятие в данном случае преобразовывается в другую организационно-правовую форму, однако в коллективный договор будут внесены небольшие уточнения по вопросам, возникшим в ходе исполнения документа. К примеру, будет расширен список профессий, предполагающих ненормированный рабочий день.

Нужно сказать, что наш коллективный договор во многом основан на Территориальном отраслевом соглашении, и все основные льготы, там прописанные, гарантированы коллективным договором КрайДЭО. При этом у нас не возникает с работодателем конфликтных ситуаций по вопросу применения льгот, коллективный договор – рабочий документ, все закрепленные виды поддержки



ботников. К примеру, в нашем договоре есть вид поддержки – оказание помощи техникой, что неизменно пользуется популярностью, особенно у работников в сельской местности. Для того чтобы ускорить процесс внесения изменений в договор, создана комиссия (куда входят представители работодателя и профсоюза), которая позволяет оперативно принимать необходимые решения.

Помимо этого и у профсоюза есть возможность самостоятельно

Владимир Глушинский:

«Главная задача коллективного договора – не «нагрузить» работодателя льготами, половину из которых он не может предоставить, а создать благоприятные условия для работы и уверенность у сотрудников в том, что они при необходимости не останутся без поддержки»

предоставляются в полном объеме. Предприятие активно пропагандирует здоровый образ жизни, поддерживая спортивные мероприятия, причем, семейным стартам уделяется особое внимание. Сотрудникам, членам их семей и ветеранам предприятия предоставляется возможность в летний период отдохнуть на базе «Красноярский дорожник» в Хакасии. В коллективном договоре закреплено право на получение различной финансовой поддержки, в том числе ежегодно работники получают средства на подготовку детей к школе. В текущий договор были внесены изменения, позволяющие получить финансовую помощь и тем родителям, чьи дети поступили в техникумы.

При подписании нового коллективного договора или внесении изменений в текущую его версию мы стараемся учитывать пожелания ра-

оказать остро необходимую помощь работникам из средств от членских взносов.

В целом, могу отметить, что уменьшения реально работающих льгот не происходит. Исключаются из коллдоговора только те виды помощи, которые по тем или иным причинам не работали. При этом в КрайДЭО ежегодно проводится индексация уровня заработной платы, что для сотрудников значительно важнее, так как при адекватном уровне дохода и огромное количество льгот не требуется. Главная задача коллективного договора – не «нагрузить» работодателя льготами, половину из которых он не может предоставить, а создать благоприятные условия для работы и уверенность у сотрудников в том, что они при необходимости не останутся без поддержки.

Артем ГОВОРОВ

Со спортом в работе и в жизни

Накал страстей на стадионе «Текстильщик» в Канске не уступал зною и палящему солнцу жаркого субботнего дня. Но Летние спортивные игры КрайДЭО доказали, что красноярским дорожникам поистине не страшны «ни холод, ни жара»!



Команда-победитель с золотым кубком

КрайДЭО – лучшие!

На стадионе собрались команды из всех филиалов АО «КрайДЭО». Парад открыли спортсмены аппарата управления – и хоть путь до Канска у многих был не близок, участники, по большей части вместе с семьями, приехали воодушевленные, радостные, с надеждой поучаствовать в спортивном празднике и победить.

Команды с развевающимися флагами и вымпелами прошествовали мимо трибун под ободряющие приветствия болельщиков и выстроились на футбольном поле.

– Дорогие друзья! Сегодня замечательная погода, но будет очень жарко, так что берегите себя, – обратился к участникам генеральный директор АО «КрайДЭО» Андрей Иванов. – Понятно, что каждая команда хочет быть первой, лучшей, но главное – это честная игра и уважение соперника.

Ведь все мы, в итоге, одна команда.

Отдельно Андрей Сергеевич поблагодарил присутствовавшего на играх главу города Канска Андрея Береснева за предоставленный для мероприятия стадион и компанию

FAIR-PLAY за помощь в организации. Завершая приветственную речь, генеральный директор КрайДЭО поздравил всех с праздником и пожелал победы сильнейшим.

Эстафету напутствий спортсме-



В нападении – Андрей Иванов



Андрей Иванов открывает спартакиаду



Немного поболеем - и вновь соревноваться!

нам принял мэр Канска, председатель городской федерации биатлона Андрей Береснев:

- Рад приветствовать вас на нашем городском стадионе «Текстильщик»! Хочу пожелать вам радости, здоровья. Пусть, конечно, победит сильнейший - но не забывайте: здесь, как и на Олимпиаде, главное не победа, а участие! С праздником вас!

У микрофона - председатель Красноярской территориальной краевой организации общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев:

- Я рад, что наша профсоюзная организация, то есть - вы, являетесь не только самыми лучшими в Красноярском крае и федеральном округе, вы сегодня по итогам смотра-конкурса в честь 100-летия образования профсоюза работников транспорта и дорожной отрасли признаны лучшей профсоюзной организацией дорож-

ной отрасли России! Я горжусь вами! Дорогие друзья! Успехов вам сегодня - и пусть победит дружба!

Старт дан - состязания в силе, ловкости, смелости и спортивном мастерстве начались!

Мы - единый организм

Соревнования проходили по нескольким видам спорта. Эстафета, дартс, футбол, волейбол, гиревой спорт - накал страстей и спортивный ажиотаж был очень сильным, всем хотелось показать лучшие результаты. Вот появились и первые победители. Самыми быстрыми в эстафете 4x100 оказались бегуны Красноярского филиала, лишь немного им уступили коллеги из Емельянова. А третий результат показала сборная Канских филиалов №1 и №2, хозяев площадки. Одновременно проходили волейбольные баталии, на четырех полях бились футболисты, кто сильнее - на помостах выясняли гиревики. И вы-

яснили: в гиревом спорте победила команда из Абана.

- Мы проводим наши спартакиады не только для собственного удовольствия, хотя и это важный фактор. Такие мероприятия способствуют популяризации профессии дорожника в тех районах, где проходят соревнования, пропагандируют спорт и здоровый образ жизни, - уверен генеральный директор АО «КрайДЭО» Андрей Иванов. - Делается это и для того, чтобы наш коллектив, а это 1600 человек, филиалы которого расположены порой в сотнях километров друг от друга, все наши сотрудники чувствовали себя одной большой семьей, большим единым организмом. Мы встречаемся и соревнуемся между собой, общаемся, получаем удовольствие. Организовываем большой праздник и наслаждаемся жизнью. Получаем массу эмоций, впечатлений и заряд энергии для выполнения большого объема работы. Производственные



Антон Фрейлин и его семья



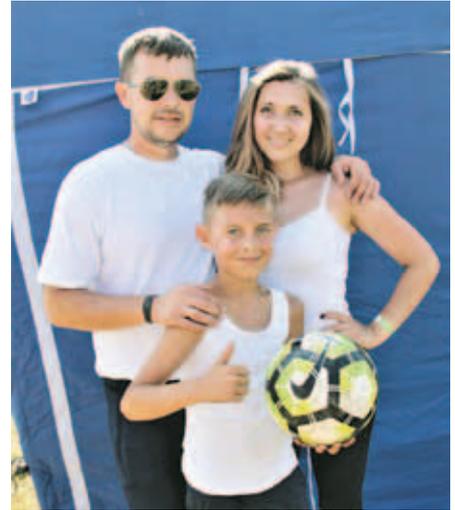
Ведущий праздника Юрий Жигулёв



Потренируемся, а через годик поучастуем!



В тачках – самое дорогое!



Дорожный мастер Александр, Ольга и их сын Тимофей Корневы из Тасеево

вопросы мы здесь, конечно, не решаем – для этого есть совещания и планерки. А тут – неформальное общение, которое как раз и сплачивает коллектив. В каждом филиале ждут это событие, к нему готовятся, заблаговременно формируют составы команд, тренируются, проводят у себя отборочные соревнования, выявляют наиболее талантливых спортсменов. С ходу не сможешь со скакалкой дистанцию пропрыгать и гирию без подготовки не поднимешь. Вот потому в наших подразделениях проходят отборочные туры. Так что здесь, в финальной части, собраны спортивные «сливки» нашей организации. И я замечаю, что с каждым годом интерес и мастерство спортсменов растут. Помимо простого удовольствия от участия в празднике есть и другая мотивация – призы, уважение в коллективе. Каждый хочет победить, выкладывается по полной, поэтому трудно заранее предугадать, кто будет первым. Кто-то – лучший в футболе,

кто-то оказался самым метким в дартсе. Для меня важно, чтобы команды получили удовлетворение, участники пообщались между собой и потом с удовольствием вспоминали этот праздник спорта до следующей спартакиады. У нас проходят как летние, так и зимние спортивные игры, которые мы традиционно проводим в Абане. В этом году КрайДЭО строит в Абане большой спортивный комплекс, финансирование на это выделило руководство края. Теперь зимние спортивные мероприятия будут проходить на более высоком уровне. Летние игры не привязаны к конкретному месту, это сделано специально, поскольку у нас много филиалов, каждый может получить почетное право побывать принимающей стороной. Конечно, это большая ответственность, но и позиционирование филиала, возможность для местных жителей присоединиться к празднику дорожников и побывать болельщиками. И стадионы заодно приводим в порядок. Здесь

также было – администрация Канска обустроила асфальтовую беговую дорожку на стадионе, а мы помогли с разметкой. Это важно: останется наследие нашей спартакиады, и жители долго будут пользоваться спортивной площадкой.

Мама, папа, я

Самыми зрелищными, традиционно, оказались соревнования «Мама, папа, я – спортивная семья». Было весело, зрители то и дело хохотали, да и как иначе, если тут и гонки с тачками, в которых самые сильные везут самое дорогое – жен и детей, прыжки на огромных мячах, проводка хоккейной клюшкой футбольного мяча змейкой между столбиков.

– Мероприятие красочное, летнее, радостное, – поделился директор Березовского филиала Антон Фрейлин. – Тем более, мы со спортом идем по жизни. Наш филиал всегда принимает участие в любых мероприятиях, связанных со спортом. Я и сам с супругой и сыном Владисла-



Сергей Штоль со своей командой



Вперёд, к победе!



Анна, Ксения и Виталий Богдановы

вом участвую в играх. Вся моя семья занимается спортом. Каждый день зарядка, гимнастика, тренажерный зал, стадион – это наше все! Я думаю, здесь мы получаем заряд для успешной работы до следующей спартакиады, зимней. Там и лыжные гонки, и перетягивание каната, и кидание валенка, и дартс.

– Я очень рад, что пришел на это мероприятие вместе с супругой Татьяной, пусть мы сегодня и в качестве болельщиков, – рассказывает дорожный рабочий Канского филиала №1 Максим Синицкий. – Спасибо руководству, что проводят такие яркие праздники.

– В прошлом году наша семья заняла пятое место в состязании «Мама, папа, я – спортивная семья», а нынче удалось подтянуть результат, и мы стали вторыми, – отмечает главный механик Рыбинского филиала, капитан команды Сергей

Штоль. – Мы постоянно участвуем в спартакиадах министерства транспорта Красноярского края, с 2003 года не пропускали ни одну. Директор нашего филиала Сергей Васильевич Зарецкий поддерживает спортивный образ жизни, прививает любовь к спорту.

А вот семья дорожного мастера Партизанского филиала Виталия Богданова впервые участвует в соревнованиях:

– Я недавно перешел в КрайДЭО с железной дороги, чему очень рад. Работа нравится, отношения в коллективе прекрасные. Не мог пропустить

такой замечательный спортивный праздник. Мы за здоровый образ жизни – потому и участвуем всей семьей!

– Мы все очень рады, что нас пригласили участвовать в таком событии. Хотя и не первые – но довольны! – поддержали слова главы семейства жена Анна и дочь Ксения.

– Каждый год с удовольствием всей семьей приезжаем на спартакиаду. Ждем этого праздника с нетерпением, – рассказали супруги Корневы, победители прошлогодних семейных стартов. – В этом году мы подтвердили свое чемпионство – приятно было вновь стать лучшими.

По итогам общего зачета летних спортивных игр КрайДЭО третье место досталось сборной Канских филиалов №1 и №2. «Серебро» завоевала команда Тасеевского филиала. Победа в играх и золотой кубок у команды аппарата управления КрайДЭО. Поздравляем! Вместе с наградой команде досталась и почетная задача – со следующего года решено проводить летние спортивные игры КрайДЭО на территории команды-победителя. Так что в следующем году встретимся на летних спортивных играх КрайДЭО в Красноярске!

Сергей ЧУРИЛОВ
Фото автора

30 июля ушел из жизни «Почетный дорожник России» Сергей Валерьевич Якубович. Единогласным решением руководства управления и филиалов КрайДЭО с этого года летние спортивные игры КрайДЭО будут посвящены памяти Сергея Валерьевича.



Максим и Татьяна Синицкие



Перед следующим матчем



Контролеры обсуждают ремонт

Под контролем активистов

21 августа в рамках общественного контроля по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» состоялся очередной выезд активистов на объекты работ.

– Это уже не первый выезд активистов в нынешнем году, – отмечает Ирина Ёлкина, начальник информационно-аналитического отдела КрУДор. – Общественный контроль – одна из ключевых задач в рамках БКАД. В прошлом году общественники проверяли ремонт только на городских объектах, в этом году к инициативе присоединились территории края. Под надзором общественных контролеров в 2019 году находится 79 объектов региональной сети. Конечно, пока региональные активисты только пробуют свои силы, проект на стадии становления, к тому же задача усложняется достаточной удаленностью ремонтных объектов, но уже есть определенные результаты. Сегодняшний выезд – наглядный пример этому. Для Управления автодорог, как заказчика

работ, такой дополнительный гражданский надзор только в помощь. К тому же, мы привлекаем местных жителей, которым не безразличен конечный результат, поэтому их мнение и замечания особо ценны.

– Задача куратора от КрУДор – постоянный контроль качества работ

подрядной организации, и в этой деятельности помощь активистов полезна, – подтверждает Михаил Поплюйков, заместитель начальника Красноярского МРО КрУДор, куратор объектов: автодорога «Сухая – Крутая» и подъезд к садовым обществам «Витамин», «Аэрофлот», «Космос» в Емельяновском районе. – Местные жители, случается, едва ли не каждый день проезжают по дорогам, на которых ведутся работы, поэтому могут наблюдать весь процесс работ в динамике, и не дадут подрядчику «схитрить». Задают вопросы в чате, обращают внимание на какие-то мелочи. Конечно, не всегда контролеры понимают всю специфику производства дорожных работ, но со временем, думаю, вникнут. Некоторых общественников знаю уже не первый год, они активно помогают в работе.

В этот раз контролеры проверили качество ремонта на 4 объектах в Еме-

В июне 2018 г. образована тематическая площадка ОНФ «Безопасные и качественные автомобильные дороги» для общественного контроля за исполнением поручений по созданию безопасных и качественных автомобильных дорог, которые содержатся в указе президента РФ от 7 мая 2018 г. «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»



Проверка ширины дорожного полотна на дороге «Сухая-Крутая»

льяновском районе - дорога «Сухая - Крутая» (на участке 0+000 - 2+830 км), подъезд к садовым обществам «Витамин», «Аэрофлот», «Космос» (на участке 0+000 - 1+500, 2+470 - 3+770 км), подъезд к садовым обществам «Ветеран-4», «Верба», «Гаркон» (на участке 0+000 - 1+250 км) и дорога «Красноярск - станция Минино» (на участке 0+000 - 8+978 км). Ремонтные работы на всех участках выполняет Емельяновский филиал АО «КрайДЭО».

Несколько активных граждан, представители КрУДор, Емельяновского филиала АО «КрайДЭО», администрации Емельяновского района посетили все участки, на которых ведется ремонт, измерили ширину дорожного полотна, обочин, визуально оценили качество покрытия, все замечания зафиксировали в чек-листе, разработанном специально для помощи контролерам в оценке работ.

- Я являюсь общественным кон-

тролером в Емельяновском районе, хоть и не местный житель, потому что вести наблюдение на объектах в Красноярске не удается по времени, там контролеры очень часто выезжают на объекты, но хочется внести свой вклад в это полезное дело, - поделилась Елена Антипина, общественный контролер, жительница Красноярска. - Кроме того, у моих родителей дача в СНТ «Авиатор», поэтому меня очень волнует качество ремонта дороги, ведущей к товариществу. Выезжаем на объекты только второй раз, считаю, что этого мало, контроль должен вестись чаще. Кроме того, нужно наблюдать все этапы ремонта, а не почти завершенные работы. А еще мне досадно за жителей Емельяновского района, которых здесь почти нет. В первую очередь это они должны вести общественный контроль, потому что именно им по этим дорогам ездить каждый день. Надеюсь, что со временем местные жители будут более активны и проявят гражданскую ответственность.

- Я уже давно занимаюсь общественной работой, участвую в работе Общественной палаты Емельянов-

МНЕНИЕ

Юрий ВАСИЛЬЕВ,
заместитель министра транспорта
Красноярского края:



- Институт общественных контролеров дорог был сформирован в прошлом году под эгидой Общероссийского народного фронта в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Считаю, что начало этому проекту было положено успешно, так как мы получили реально заинтересованных в результате людей, которые принимают живое участие во всех этапах дорожных работ: от принятия проектных решений до выезда на объект. По территориальному принципу были созданы группы, отвечающие за определенные объекты, в их состав вошли в том числе маломобильные горожане, замечания которых в вопросе доступной среды очень ценны. Благодаря созданным в мессенджерах группам, взаимодействие между общественниками, кураторами, представителями заказчика и подрядчика происходит очень оперативно.

В этом году инициатива получила развитие. Приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» был трансформирован в национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Если в первый проект были включены только региональные дороги Красноярской агломерации и улицы города, то в новый вошли все региональные дороги Красноярского края. Соответственно, значительно увеличился

объем работ, а также охват территории. Поскольку существующая команда общественников не смогла бы контролировать ход работ в других районах края, было принято решение на базе межрайонных отделов КрУДор (в Ачинске, Канске, Балахте, Лесосибирске и Минусинске) создать также группы контролеров с привлечением местных жителей. К сожалению, в территориях края желающих контролировать ход ремонтных работ местных дорог значительно меньше, чем в Красноярске, но все же группы были сформированы, общественники прошли соответствующее обучение и уже лично выезжали на закрепленные за ними объекты. Общественники в территориях только начали включаться в работу, поэтому замечаний в группах пока немного, а вот по городским объектам общение очень оживленное, до 100-150 сообщений в день. При этом люди дают конструктивные технические предложения, а не просто критикуют получившийся результат, это очень важно. Проще исправить неточность на этапе выполнения работ, чем устранять дефекты уже сделанного ремонта. Это поняли и сами подрядчики, которые, оценив все плюсы, теперь активно взаимодействуют с общественными контролерами. Отмечу, что деятельность общественников не усложняет работу подрядчика, есть отработанный алгоритм, который устраивает все стороны.

Безусловно, мы будем развивать институт общественных контролеров и дальше, поскольку участие заинтересованных активистов дает положительный эффект. Заказчик и подрядчик подходят к оценке работ с инструментальной точки зрения, а пользователь - с практической, оценивая ремонт дороги, которой он сам же в дальнейшем будет пользоваться.



Подъезд к СНТ «Ветеран-4», «Верба», «Гаркон»

ского района, – рассказал Дмитрий Грищенко, общественный контролер, житель Емельяново. – Когда узнал про общественный контроль дорожного ремонта, решил обязательно поучаствовать. Оцениваю объекты в первую очередь с точки зрения пользователя, сам за рулем с 2002 года. В рамках общественного контроля уже побывал в июне на объектах в Мишино, Элите, Еловой. Любопытно, учли ли подрядчики наши замечания. В этот раз тоже в чек-лист внесли свои корректировки по каждому объекту ремонта.

Действительно, от внимательного взгляда общественников не ускользнули никакие недочеты в работе. К примеру, на автодороге «Сухая – Крутая» они сделали замечание по недостаточной ширине обочины дороги из-за осыпания грунта в районе водоотводной трубы, в ремонте подъездной дороги к СНТ «Витамин», «Аэрофлот», «Космос» контролеры выявили недостаточную толщину до-

рожного покрытия и несколько мест, где кювет засыпан глиной. Не обошлось без замечаний и по подъезду к садовым обществам «Ветеран-4», «Верба», «Гаркон», где контролеры отметили наличие на отдельных участках продольных трещин, пучинистости асфальтобетонного покрытия.

Все замечания зафиксированы и переданы в КруДор для дальнейшей работы с подрядчиком по их устранению.

Нужно сказать, что и сами подрядные организации относятся к контролерам как к своим помощникам, а не мешающим работе случайным людям.

– Во время ремонта дороги «Сухая – Крутая» общественные контролеры активно вникали в процесс, делали полезные замечания, – отметил Николай Зарубин, заместитель директора Емельяновского филиала КрайДЭО. – К примеру, отмечали необходимость скорейшего вывоза вырезанных на обочине кустов, которые в некоторых местах снижали видимость на дороге. Кроме того, что активисты обращают внимание на какие-то недочеты, которые влияют на картину ремонта в целом, они еще и распространяют достоверную информацию о проведенной работе. Мы с точки зрения технологии объясняем местным активистам, которые пользуются данной дорогой, почему здесь сделано так, а здесь – по-другому. И они уже дальше в своем кругу могут поделиться этими сведениями. Конечно, в связи с развитием общественного надзора работы у нас стало немного больше, особенно в плане фото и видеофиксации всех этапов работ, зато и вопросов к конечному результату работы меньше.

Людмила ШЕВАНИКОВА
Фото автора

Для того, чтобы работа общественных контролеров была эффективной, а их замечания были выполнимы и технически грамотны, общественники проходят специальное обучение, организованное кафедрой автомобильных дорог СФУ.



– Когда был инициирован проект по созданию института общественных контролеров, встал вопрос подготовки активистов, которые не имеют специального дорожного образования, – рассказал заведующий кафедрой автомобильных дорог СФУ Вадим Серватинский. – Нужно было научить людей основам и методам оценки, которые помогли бы им осуществлять общественную деятельность. Я разработал обучающую программу, состоящую из трех тем. Первая – и важнейшая – охрана труда. Прежде чем заходить на объект, нужно понимать все опасности, тем более, дорога – объект повышенной опасности, и нужно знать, как там себя вести. Вторая тема – материаловедение, в основном мы разговариваем об асфальтобетоне, который используется в ремонте дорог. Что это за материал, какие особенности и какие возможности он имеет, как понять, кондиционный материал или нет. И третья тема – технологии производства работ. Как ведутся ремонтные, строительные работы, какие машины используются, некоторые методы экспресс-оценки без инструментов и т.д. В прошлом году было три лекции, в этом году – две. Кроме того, в этот раз активисты выполнили некоторые тестовые мероприятия, показывающие степень усвоения знаний. Еще одно нововведение нынешнего года – чек-листы, которые мы раздали контролерам. С помощью указанных там вопросов активисты могут быстро и качественно оценить, насколько правильно ведутся ремонтные работы на объекте. Поскольку я занимаюсь подготовкой будущих дорожников, предложил своим студентам принять участие в проекте, чтобы усилить рабочие группы. Да и самим ребятам полезно пройти своеобразную «производственную практику». Они активно участвовали в обсуждениях в своих группах, выступали в программе по обследованию.



Елена Антипина отмечает, что кювет для отвода воды засыпан глиной

Арбуз за хорошую работу



УКЛАДЫВАТЬ АСФАЛТ – ДЕЛО НЕПРОСТОЕ, РАБОТА ШУМНАЯ И ТЯЖЕЛАЯ. ОДНАКО ДАЖЕ ТАКОЙ ТРУД МОЖЕТ ПРИНОСИТЬ РАДОСТЬ, ЕСЛИ ОТНОСИТЬСЯ К НЕМУ С ДУШОЙ, ВКЛАДЫВАЯ СВОЕ МАСТЕРСТВО И ЗНАНИЯ. ОЛЕГ БАРКОВ, МАШИНИСТ АСФАЛЬТОУКЛАДЧИКА БОЛЬШЕМУРТИНСКОГО ДРСУ, ИМЕННО ТАК И ДЕЛАЕТ.

– Я пришел в ДРСУ на практику, когда учился на тракториста-механизатора в Большемуртинском филиале Миндерлинского СПТУ 73, – вспоминает Олег Барков. – Работа понравилась, коллектив хороший, организация крупная, стабильная, решил остаться. Так вот здесь и тружусь уже 11 лет. Четыре года был дорожным рабочим, а потом предложили отучиться на машиниста асфальтоукладчика. Подумал, почему бы и нет? В Емельяновском техникуме прошел обучение, здесь, уже на месте меня обучал работать на асфальтоукладчике Андрей Денисюк. Когда набил руку, сам сел за управление.

Работа хоть и тяжелая, но нравится. Весь день на солнышке, на просторе, привык уже к дорогам. Когда дорога прямая и широкая – одно удовольствие работать, сложнее, когда есть перекрестки – приходится часто разворачиваться на громоздкой технике, лопатой махать.

Зимой занимаюсь ремонтом ас-

фальтоукладчика, он хоть и новый, но иногда выходит из строя, как говорится, не ломается только та техника, что не работает. Иногда пересаживаюсь на грейдер, чищу дороги от снега. Самый напряженный период, конечно, это лето. В сезон дома почти не бываем – работаем вахтой 6 дней в неделю, с раннего утра и допоздна, пока световой день позволяет. Иногда за день успеваем уложить километр асфальтобетона одной полосой, но во многом это от погоды зависит. Нынешнее лето было хорошее, работать было удобно. Например, когда укладывали асфальт на дороге «Красноярск-Енисейск», за день 1 км 200 м «проходили» – там у нас был большой объем и очень сжатые сроки. Один из самых сложных проектов за все годы моей работы. Ничего, справились. Сейчас любо-дорого по этой дороге проехать. И самому приятно, и другие люди оценили. Вообще, наша работа всегда на виду, равнодушных нет: кто-то ругает, кто-то, наоборот, спасибо говорит. Иногда даже угощают арбузами, дынями в благодарность за труд. Такое доброе отношение очень ценно и показывает, что наша работа по-настоящему нужна людям.

ЗА 19 ЛЕТ РАБОТЫ В БОЛЬШЕМУРТИНСКОМ ДРСУ АЛЕКСЕЙ СТРОЙ ПРОШЕЛ ПУТЬ ОТ ПРОСТОГО ДОРОЖНОГО РАБОЧЕГО ДО ВАРИЛЬЩИКА АСФАЛЬТОБЕТОНА, БРИГАДИРА АБЗ.

– Я устроился в ДРСУ дорожным рабочим сразу после армии, – рассказывает Алексей. – Поначалу толком ничего не умел, все здесь, на родном предприятии освоил. Хороший наставник был – Владимир Петрович Лях, мой первый мастер. Много чему у него научился. С ним мы и дороги ремонтировали, и знаки меняли, и мосты деревянные строили. Какое-то время трудился плотником-бетонщиком, на БЦМ работал, а когда набрался опыта, руководство предложило перейти на АБЗ. Освоиться помогли старшие коллеги – Юрий Морозов и Валерий Вещиков – моя бригада. Сейчас работаю варильщиком асфальтобетона и оператором эмульсионной установки «Бастион». Зимой совмещаю работу диспетчера метеостанции и ремонт АБЗ. Завод знаю уже от и до, почти полностью его вручную перебрал. Так вот лучше всего и постигаешь профессию – на своем опыте и в работе, а не в теории. Летом, в сезон, почти не бываю дома. Можно сказать, живу здесь, ДРСУ стал вторым домом. И с товарищами по работе хорошие отношения. Коллектив у нас отличный,

Любимая профессия

одна команда. А по-другому в нашей профессии и нельзя, одиночек здесь нет. Вообще, у коллег многому научился. Прежде всего, стойкости, трудолюбию и терпению – работать приходится много, не каждый выдержит. Но тот, кто «вливается» в этот ритм, остается уже надолго. Я вот на другом месте себя уже не представляю, нашел себя в дорожной сфере. Бывает, устаю от работы, но не от профессии. Планирую отсюда и на пенсию выйти.

Свободного времени у бригадира АБЗ почти не остается, если не в ДРСУ, то дома – огород, строительство бани и гаража. И все же удаётся выкроить минутку-другую, чтобы сходить на рыбалку или погонять мяч в футбол. В молодости Алексей серьезно увлекался регби, даже становился чемпионом России, когда играл за юниорскую сборную края. А теперь в регби играет сын Данил.

– Сейчас он в Калининграде, играет за «Енисей СТМ» против «Балтийского шторма», – поделился Алексей. – Давно ему как-то предложил попробовать сыграть в регби, сыну понравилось.



Сам ездит в Красноярск на тренировки. Даже если в будущем сын не станет связывать жизнь со спортом, я считаю, что это полезно, тем более, регби – командная игра, многому научит, по своему опыту знаю. Возможно, позже Данил выберет профессию дорожника, как и я. Но, в любом случае, я могу только посоветовать, окончательное решение за сыном.

Людмила СОЛОВЬЕВА
Фото автора



Сезон больших ремонтов

2019 год стал для Большемуртинского ДРСУ знаковым. Во-первых, предприятие в числе многих прошло реорганизацию и с 1 июля стало акционерным обществом. Во-вторых, нынешний год принес дорожникам напряженный, сжатый по срокам строительный сезон.



- Объем работ нашего предприятия в этом году превысил предыдущий в 2 раза,- рассказал Василий Ельшин, начальник планово-производственного отдела Большемуртинского ДРСУ. - Большая часть связана с подготовкой к празднованию 400-летия Енисейска. В рамках этого проекта мы восстановили 15 км 700 м асфальтобетонного покрытия дороги «Красноярск-Енисейск» на терри-

тории Большемуртинского, Сухобузимского и Емельяновского районов, всего у нас было 5 участков трассы. Кроме того, установили ограждения, обновили знаковую информацию, оборудовали площадки для отдыха с урнами и новыми туалетами. Большой объем работ нужно было успеть завершить в короткий срок, поэтому нашему предприятию пришлось дополнительно привлекать работников, технику. Пользовались услугами транспортных компаний для доставки материалов. Помощь косильными агрегатами оказали и коллеги - АО «Ачинское ДРСУ», АО «Балахтинское ДРСУ», Красноярский филиал АО «КрайДЭО». Уложились в срок.

На данном ремонтном объекте Большемуртинское ДРСУ впервые применило «холодный стык» с использованием битумно-полимерной ленты. Эта технология позволяет герметизировать шов сопряжения полос асфальтобетонного покрытия и повысить срок эксплуатации дороги. Кроме того, на автодороге «Крас-

ноярск-Енисейск» был использован асфальтобетон марки I типа А, для приготовления которого применяется щебень скальных пород. Асфальтобетонная смесь готовится на своем АБЗ, щебень также собственного производства.

- Дорога просто преобразилась, как картинка стала! В рамках контракта по содержанию участков автодороги «Красноярск-Енисейск» мы будем поддерживать все это на должном уровне, но многое здесь зависит от людей и их сознательности, - уверен Василий Николаевич. - К сожалению, уже стали фиксировать случаи неуважительного отношения автомобилистов к созданным для них комфортным условиям - в туалетах похищали держатели для бумаги, складывают мусор вдоль дороги при том, что урны на площадках для отдыха стоят пустые... Как «достучаться» до людей, чтобы они поняли, что соблюдать чистоту и порядок на дороге в их же интересах?

Помимо основного объема работ к 400-летию Енисейска Большемуртинское ДРСУ в этом году приняло участие в проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В рамках нацпроекта идет ремонт автодороги «Миндерла-Сухобузимо-Атаманово» (15+214 - 19+40 км).

- Этот участок дороги до районного центра - села Сухобузимо - используется автомобилистами очень активно, - отметил начальник планово-производственного отдела ДРСУ. - Однако эксплуатировать его было уже тяжело - полотно изношено, отмечалась большая колеяность. Согласно проекту мы должны уложить новое асфальтобетонное покрытие толщиной 5 см, укрепить обочины, поставить 900 метров ограждения, оборудовать новую автобусную остановку с заездным карманом возле села Воробино. Работы почти завершены, поскольку ввод объекта запланирован в сентябре. Ход ремонта 20 августа проверили общественные контролеры, в целом, качество их устроило.

Посетили с выездной проверкой общественники и еще один объект работ ДРСУ - 79-84 км автодороги «Красноярск-Енисейск» в районе села Баргат, который будет введен в эксплуатацию в августе.

- Общественники измерили ши-



рину дорожного полотна, обочин, замечаний не нашли, наоборот, похвалили за работу и пожелали, чтобы побольше таких дорог у нас в крае делали, – рассказал Василий Николаевич.

Продолжается ремонт автодороги «Раздольное – Луговской». В прошлом году ДРСУ выполнило ремонт участка дороги с 6 по 16 км. Новый контракт нынешнего года предполагает ремонт участка с 0 по 6 км.

– Там будет проведен ремонт покрытия переходного типа, заменены искусственные сооружения, обновлена знаковая информация, – пояснил Василий Ельшин. – В этом году введем 2,5 км, еще 3,5 км – в следующем году. Также в 2020 году будет введен переходящий объект «Малый Кантат – Айтат – Верх-Казанка» с 18 по 25 км. Объем работ этого года выполнен полностью, при благоприятных погодных условиях постараемся сделать задел на следующий год.

Помимо региональных дорог Большемуртинское ДРСУ занимается ремонтом улично-дорожной сети в Большемуртинском и частично Сухобузимском районах. В этом году предприятие уже исполнило пять контрактов по УДС: в Таловке, Верх-Казанке, Росийке, Айтате и Большой Мурте. Недавно заключили еще один контракт на ремонт нескольких улиц в Большой Мурте. Укладка асфальта там запланирована на сентябрь, после завершения контракта по нацпроекту «БКЖД».

– По итогам года планируем приобрести несколько единиц новой техники: погрузчик, две МДК, каток на асфальт, – поделился планами Василий Николаевич. – Так как сеть обслуживаемых дорог большая, парк техники соответствующий – больше 120 единиц, но со временем машины изнашиваются и требуют обновления.

Постепенно обновляется и коллектив предприятия. В этом году в Большемуртинское ДРСУ пришли восемь молодых работников, девять человек прошли обучение.

– Не забываем мы и своих ветеранов. Бесплатно для них (также как и для работников) заключаем договор с сельхозпредприятием на посадку и выращивание картофеля, поздравляем со всеми праздниками, организуем отдых на Шира. Летом 2019 года на базе «Красноярский дорожник» отдохнули 27 работников и члены их семей, пять пенсионеров, в целом более 100 человек.

Мила ВЛАДИМИРОВА
Фото автора

Основной объем работ Большемуртинского ДРСУ – содержание 710 км автомобильных дорог в 3 районах: Большемуртинском, Сухобузимском и Емельяновском. Кроме того, предприятие содержит около 130 км улично-дорожной сети в Большемуртинском и Сухобузимском районах



Обязательства — ЭТО ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

АО «Ачинское ДРСУ» – одна из крупнейших дорожных организаций нашего региона, заслуженно считающаяся передовой.



специалисты КрУДор под руководством главного инженера управления Виктора Сабина.

Пока еще говорить о конечных результатах работы с ПБВ рано – лабораторные испытания идут параллельно с производством работ. Предполагается, что такой обновленный асфальт будет более долговечным и более устойчивым к образованию трещин и колеи. Надо сказать, что в крае уже применяли ПБВ – при ремонте объездной дороги вокруг Ачинска. Но тогда это оказался разовый и довольно дорогостоящий проект. Количество произведенного модифицированного битума было невелико, и производила его одна небольшая фирма.

Сейчас же, если технология с ПБВ пройдет все испытания и речь пойдет о возможности масштабного внедрения этого материала для производства дорожных работ на территории всего края, Ачинское ДРСУ, по словам Юрия Евгеньевича, будет рассматривать возможность приобретения мобильной установки для производства ПБВ.

На равных условиях

На каком бы хорошем счету ни было предприятие, это совсем не означает, что оно не сталкивается со сложностями. Одной из таких острых проблем стала борьба за заключение контрактов на ремонт улично-дорожной сети муниципальных образований. Точнее, четко оформившийся в последние несколько лет тренд на снижение уровня ответственности за конечный результат работ.

Все чаще и чаще подобные конкурсы выигрывают небольшие частные предприятия, которые, в отличие

Предприятие обслуживает дороги сразу в семи районах края – Ачинском, Бирилюском, Боготольском, Назаровском, Тухтетском, Большеулуйском и Козульском. Три филиала, три прорабских участка, не считая мастерских, дробильно-сортировочные комплексы в Ачинске и в карьере «Владимировский» Боготольского района, несколько асфальтобетонных заводов. Объемы выполняемых работ исчисляются сотнями миллионов рублей – так, только по итогам этого года сумма контрактов в общей сложности превысит 600 миллионов.

Положение обязывает

Как говорят французы, «nobless oblige» – что в переводе на русский звучит примерно так: положение обязывает. Числишься в передовиках – значит, ты обязан быть им не на словах, а на деле. А что такое в наше время – считаться передовиком? У этого звания много составляющих. Как количественных – таких, как объемы работ и численность коллектива (в зависимости от сезона она здесь может превышать 500 человек). Так

и качественных – высокий уровень производства работ, освоение и применение на практике новых технологий, разнообразный и постоянно обновляющийся парк современной дорожной техники.

Если, допустим, говорить о новых технологиях, то ачинцы всегда уделяли им самое пристальное внимание. Взять тот же щебеночно-мастичный асфальтобетон, который уже нашел широкое применение в их практике. Это инновационный материал для устройства покрытия, под который ачинские дорожники специально переоборудовали два из своих асфальтобетонных заводов. Для ЩМА требуется особый кубовидный щебень, выпуск которого был освоен ачинцами на дробильно-сортировочном комплексе.

– Новинка этого сезона – ПБВ, полимерно-битумное вяжущее, – рассказывает главный инженер Ачинского ДРСУ Юрий Симановский. – Это вид модифицированного битума, который при производстве вводят в асфальтобетонную смесь вместо обычного. Наше предприятие, наряду с КрайДЭО, – одна из двух экспериментальных площадок, на которых обкатывается эта технология.

Поставляет ПБВ одно из находящихся в Омске подразделений «Газпромнефти», курируют проект спе-



от крупных предприятий дорожной отрасли края относятся к категории среднего и малого бизнеса (где упрощенная система налогообложения, а численность работающих на постоянной основе может составлять всего три (!) человека). Профессионализм, новые технологии, наличие современной дорожной техники – то есть все то, что является залогом качества – в этом случае уходит на второй план и при заключении контракта уже не имеет решающего значения. Главное, что выигравшее конкурс предприятие СМП способно снизить стоимость работ более чем на 40 процентов.

Но ведь у всего есть вполне конкретная цена – у материалов, которые нужны для ремонта или строительства дороги в необходимых объемах, у техники, которая задействована в работах, у горюче-смазочных материалов. И цена эта примерно одинакова для всех, не зависит от формы собственности и уж точно никак не может быть почти вдвое ниже.

А значит, одно из двух: или подрядчик будет работать ниже себестоимости себе в ущерб (во что, согласитесь, верится с трудом), либо не выполнит часть предусмотренных контрактом работ или станет халтурить. Как говорят в народе, просто «зароют в землю деньги». И вот уже буквально через пару недель только что отремонтированная улица по-

крывается трещинами и появляются просадки, а с дорожного полотна то здесь, то там начинают отваливаться некачественно уложенные куски некачественного же асфальта.

Кто спорит, краевой бюджет, выделяющий субсидии на ремонт УДС, – «лакомый кусок». Откусить от него хочется каждому. Особенно если ты малое предприятие, у тебя в штате минимум сотрудников, почти нет отчислений по налогам и на тебя распространяется мораторий на проведение всевозможных проверок со стороны контролирующих органов. Имеется неплохая вероятность, что и в следующем году ты опять выиграешь очередной тендер – возможно, даже на той же самой улице, которую только что отремонтировал. Во многих районах края таких примеров в последнее время, увы, становится все больше и больше.

Кое-кто может возразить: но ведь если фирма не справилась с взятыми на себя обязательствами, ее могут занести в реестр недобросовестных исполнителей и поставщиков, и больше никто и никогда не заключит с ней контракт! Могут, конечно, но только теоретически. Процедура объявления компании недобросовестным подрядчиком достаточно сложна, статистики такой практически нет, да и, в крайнем случае, никто же не мешает владельцу на следующий год перерегистрировать фирму и продолжить деятельность с чистого листа.



– Мы не боимся конкуренции и научились работать на рынке, – говорит генеральный директор АО «Ачинское ДРСУ» Александр Петров. – Но конкуренция предполагает равные условия, а здесь о них и речи нет. Мы провели аналитику и имеем предложения по выправлению сложившейся ситуации. В первую очередь, это касается более строгого контроля за соблюдением контрактов и качеством работ и применения к нарушителям санкций, предусмотренных законодательством.

Хочется верить, что Александр Петров и его коллектив будут услышаны. К несчастью, так не бывает – чтобы и дешево, и одновременно хорошо. Бывает или то, или другое. А ведь давно всем известно, что скупой платит дважды.

Анна ИЛЬИНА

ЧП не районного масштаба



Наша поездка в Ачинск состоялась буквально через пару дней после того, как в августе в Ачинском районе произошла первая серия взрывов на военном складе. Случившееся сразу же привлекло к себе внимание всей страны. Впрочем, вряд ли многие из муссировавших ЧП на самом деле задумывались о том, что же чувствовали люди, которые живут и работают в Ачинске и его окрестностях.

Мы находимся в кабинете главного инженера АО «Ачинское ДРСУ» Юрия Симановского.

– Трясло, конечно, сильно, – рассказывает Юрий Евгеньевич. – Не скажу, что было особенно страшно – скорее, сразу и не поняли, что произошло. Но панике ни-

кто не поддавался, все мысли были о том, что предпринять в первую очередь. Эвакуировать ли людей, если да – то кого и как. Останавливать ли работы и на каких именно участках. Что делать с производством – у нас на АБЗ, который находится недалеко от района взрыва, шел технологический про-

цесс, который было крайне нежелательно прерывать. Мы как раз первый день готовили экспериментальную партию асфальтобетона с ПБВ. В тот день мы планировали работать допоздна, пока не выработаем весь объем принятого ПБВ, но жизнь, как говорится, внесла свои коррективы. От взрывов АБЗ не пострадал, но он попал в зону оцепления, и продолжать работу в штатном режиме стало невозможно.

Надо сказать, что в зону оцепления, которую организовали Министерство обороны и Министерство по чрезвычайным ситуациям, попал не только АБЗ, но и дробильно-сортировочный комплекс Ачинского ДРСУ, и некоторые участки дорог, которые обслуживает предприятие. Но главное, конечно, это люди, которые попали под удар. Забота о них и стала первоочередной для всех, кто работает в Ачинском ДРСУ.

– Мне хочется отметить всех, кто в тот день проявил инициативу и взял на себя ответственность за принятые решения, – говорит Александр Петров, генеральный директор АО «Ачинское ДРСУ». – В это время я возвращался из командировки и общаться с коллегами пришлось только в телефонном режиме. Но, несмотря на это, был в курсе всех происходящих событий. Главный инженер Ю. Е. Симановский и специалист по мобилизационной работе И. В. Хетчиков были представителями ДРСУ в городском штабе по ЧС. Поэтому каждый из ответственных работников предприятия обладал пониманием сложившейся обстановки и последних принятых решений. Конечно, для подобных случаев теоретически разработаны инструкции, но в сложившейся ситуации люди действовали, опираясь на здравый смысл и понимание того, что вместо них этого больше никто не сде-

дует. Например, работники асфальтобетонного завода Р. Д. Лайпанов, В. М. Селихов, В. К. Тааг самостоятельно приняли решение остаться на АБЗ, чтобы минимизировать потери для производства и охранять имущество. Или диспетчер, без приказа не бросивший свое рабочее место, хотя знал, что собственная семья в опасности, как и водители автобусов... Приказать им такое я не мог, не имел права, это было их собственное решение.

...Александр Александрович с гордостью говорит, что его работники не испугались и не растерялись, а стали выполнять свои должностные обязанности, следуя его распоряжениям и указаниям штаба, который возглавил глава города. По мере сил и возможностей помогали людям. Автобусами Ачинского ДРСУ была организована эвакуация ребятшек из Ачинского детского дома в Большеулуйский район, водители А. П. Ермолаев и В. А. Непрокин осуществили несколько рейсов. Старший прораб В. А. Швыдкий и заведующий вспомогательным производством Е. В. Тааг в день ЧП эвакуировали женщину инвалида, просто вынесли на руках с девятого этажа и передали ее родственникам в районе п.Козулька, а на следующее утро совместно с заместителем генерального директора Д. Е. Феофановым провели мероприятия по обеспечению сохранности имущества и безопасной эксплуатации асфальтобетонного завода.

Генеральный директор перечисляет имена героев того страшного ЧП: Д. В. Перетрухин и начальник службы безопасности дорожного движения А. С. Комков по собственной инициативе организовали охрану центральной базы предприятия, когда создали запасной диспетчерский пункт на мастерский участок

Красная Речка. Оперативно и очень по-человечески поступил начальник Боготольского филиала П. Г. Зузенко. Не дожидаясь, когда ему поступят распоряжения сверху, он начал помогать тем, кто в спешном порядке уезжал из Ачинска, стараясь спасти себя и своих близких. По-военному четко и слаженно была организована работа и Козульского участка, который оказался на основном направлении эвакуации.

– Наши базы стоят недалеко от дороги, – объясняет Александр Александрович. – Это капитальные здания, с огороженной территорией, и многие, увидев их, принимали решение попросить там убежища. В Боготольский филиал тогда обратились около 70 человек. Им предоставили места для отдыха и ночлега, помогли разместиться, предложили чай, помощь в приготовлении пищи. Я только звоню начальнику филиала, спрашиваю: «Павел Геннадьевич, сколько человек сможешь принять?» А он отвечает: «Уже принимаю».

Впрочем, те тревожные дни выявили одну серьезную проблему не защищенности семей работников, которые участвуют в ликвидации ЧС. Самоотверженность и здравый смысл – это, конечно, хорошо, но когда вокруг что-то начинает взрываться, лучше все-таки знать, кто и что именно должен делать ...в том числе и позаботиться о семьях.

Нужно разработать и закреплять действия при ЧС во время проведения практических учений на предприятии, нужны памятки и средства индивидуальной защиты. Александр Петров, как опытный руководитель, понимает, что без всего этого не обойтись, и намерен всерьез этим заняться.

Чрезвычайные ситуации, как бы они ни были редки, все же случаются. И от них, увы, никто не застрахован.

Ирина СНЕГИРЕВА



Работает пункт весового контроля

С 1 сентября на 42 км автодороги Красноярск – Енисейск начал свою работу в штатном режиме первый автоматический пункт весового контроля для грузовых автомобилей.

30 сентября в КГКУ «КрУДор» состоялся брифинг, где Андрей Журавлев, руководитель КГКУ «КрУДор», и Алексей Членов, начальник УГИБДД ГУ МВД по краю, рассказали о запуске пункта весового контроля и административной ответственности собственников транспортных средств.

Оборудование будет фиксировать весовые параметры грузовых транспортных средств (по осям, по общей массе). В случае превышения допустимой массы транспортного средства или отсутствия специального разрешения, владелец получит постановление о штрафе и Акт результатов измерений.

– Привлекаться к ответственности за перегруз транспортного средства будет не водитель, а владелец – автотранспортное предприятие. Штраф зависит от доли перегруза или доли превышения габаритов и составляет от 150 до 500 тысяч рублей. Работу с административными



правонарушениями будет вести Центр автоматической фиксации ГИБДД, – рассказал Алексей Членов.

В настоящее время ведутся работы по проектированию второго такого пункта. Он будет установлен на 280 км автодороги Красноярск–Енисейск, ввод в эксплуатацию запланирован на ноябрь 2020 года.

– Такие меры позволяют минимизировать факты превышения весовых и габаритных параметров транспортных средств. Наша цель – сохранить дороги, а не оштрафовать водителей. Дороги – это имущество, о котором нужно заботиться не только тем, кто их содержит и ремонтирует, но и тем, кто их использует, – добавил Андрей Журавлёв.

НЕКРОЛОГ



30 июля 2019 года к большому сожалению на 54 году ушел из жизни **Сергей Валерьевич Якубович**, жизнелюбивый человек и талантливый руководитель. Более четверти века Сергей Валерьевич посвятил дорожной отрасли, каждый день вкладывая в свою работу ясный ум и талант. За свой вклад в профессию награжден нагрудным знаком «Почетный дорожник России», благодарственными письмами министра транспорта РФ, губернатора Красноярского края, Заксобрания края, краевого министерства транспорта и др. Уроженец села Астафьевка Канского района, Сергей Валерьевич свою жизнь и трудовую деятельность связал с родной землей. Окончив в 1993 году Красноярский инженерно-строительный институт, начинал в должности инженера I категории Канского межрайонного отдела государственного учреждения «Управление

Слово прощания

автомобильных дорог по Красноярскому краю». С 1997 по 2003 год работал заместителем начальника по маркетингу Канского Дорожного ремонтно-строительного управления № 3 государственного производственного предприятия «Красноярскавтодор». С июля 2003 года по июнь 2005 года трудился в государственном предприятии Красноярского края «Дорожно-эксплуатационная организация». С сентября 2005 года до марта 2018 года занимал должность директора Березовского филиала ГП «КрайДЭО».

Под руководством Сергея Валерьевича Якубовича постоянно оптимизировалась производственная деятельность Березовского филиала для достижения высоких производственно-экономических показателей. Увеличивалась сеть обслуживаемых дорог, росли показатели объема работ. Все это стало возможным благодаря активному сотрудничеству Сергея Валерьевича с администрациями сельских советов, привлечению внешних заказчиков, правильной расстановке приоритетов в работе. Используя свой острый ум и высокую работоспособность, он грамотно и разумно руководил предприятием, большое внимание уделял охране труда, улучшению условий для своих сотрудников. Сергей Валерьевич всегда был готов оказать практическую помощь и другим филиалам предприятия.

Помимо высокого профессионализма, Сергей Валерьевич отличался хорошими организаторскими способностями: умел видеть перспективу развития предприятия, с легкостью находил подход к подчиненным и правильно использовал их деловые качества. При этом был очень требователен в первую очередь к себе, на собственном примере показывая неравнодушное отношение к работе. Все, кто его знал, относились к Сергею Валерьевичу с заслуженным уважением.

Коллектив АО «КрайДЭО» глубоко скорбит по поводу преждевременной кончины друга и коллеги и выражает искренние соболезнования родственникам и близким. Память о Сергее Валерьевиче Якубовиче навсегда сохранится в сердцах родных, друзей и коллег по работе.

Два директора, два ветерана



**Биографии директоров
Шушенского филиала
АО «ДРСУ-10»
Анатолия Лямина
и Игоря Сереежкина
во многом схожи.**

Директор Шушенского филиала АО «ДРСУ-10» Игорь Сереежкин

Так же как некогда Анатолий Лямин, его сегодняшний преемник Игорь Сереежкин окончил до военной службы техникум и сразу после демобилизации из рядов Советской Армии устроился в Шушенское ДРСУ. Так же как Анатолий Георгиевич, Игорь Алексеевич получил высшее профессиональное образование без отрыва от производства в том же Красноярском ВУЗе. Так же как Лямин, Сереежкин, будучи его многолетним первым заместителем в ранге главного инженера, проработал в Шушенском филиале АО «ДРСУ-10» свыше 30 лет, имеет за успешную трудовую деятельность множество всевозможных поощрений и наград. Общественную должность помощника депутата краевого Законодательного Собрания Сергея Зяблова Игорь Алексеевич тоже унаследовал от своего предшественника.

– Мы с Анатолием Георгиевичем и сейчас продолжаем общаться, – рассказывает Игорь Алексеевич, – прислушиваюсь к его мнению, учитываю дельные советы. Что с того, что че-

ловек ушел на заслуженный отдых? Знания, опыт и ум ведь никуда не пропали. А потом, всем, что наш коллектив на сегодняшний день имеет, всеми нашими производственными и социальными достижениями мы обязаны Анатолию Георгиевичу. Если же брать шире, то и весь Шушенский район обязан Лямину многим. Ведь именно при нем, ветеране дорожной отрасли с 35-летним стажем, «закатали» в асфальт добрую половину улиц и межпоселенческих дорог муниципального образования. Вот лишь несколько примеров. Твердое покрытие обрели некогда пыльные и ухабистые гравийки от Шушенского до Корнилово, от Синеборска до Веселых Ключей, от Каптырева до Иджи и Субботино. Полностью завершено асфальтирование самой протяженной в районе внутренней автотрассы от Шушенского до села Сизая, что рядом с Майнской ГЭС на Енисее. Будучи депутатом нескольких созывов Шушенского районного Совета, Анатолий Георгиевич принимал непосредственное и активное

участие в благоустройстве населенных пунктов, входящих в состав его избирательного округа. В частности, сел Алтан и Новопокровка. А в селе Средняя Шушь не без конкретной помощи народного избранника возвели православный храм.

Между тем, и самого Игоря Алексеевича можно с полным основанием назвать ветераном предприятия, ибо за плечами у него 32 года непрерывного трудового стажа. А недавно, в июле, сама жизнь выставила руководителю, образно выражаясь, две пятерки – Игорь Сереежкин отметил 55-летие.

О себе, впрочем, Игорь Алексеевич предпочитает слишком не распространяться. Вспомнил лишь, как работающий в ДРСУ отец позвал сына после «дембеля» к себе: иди, мол, к нам водителем, у нас возле забора сломанный грузовик стоит. Починишь – поедешь. Отремонтировал и поехал, с этого и начал свою карьеру.

Иное дело – предприятие и его коллектив. Об этом директор, будь у него достаточно свободного времени, мог бы рассказывать часами. Успешно отработали прошлый 2018 год, пять миллионов рублей прибыли получили в первой половине текущего года. Выполнили ремонт улично-дорожной сети в районных селах Субботино, Иджа, Ильичево. Причем не только ямочный. Местами приходилось укладывать сплошной асфальт. Где 200 метров, где 300, где 500. На очереди УДС в Казанцево и Каптырево. Благоустроивали придомовые территории в Шушенском. Кроме того, у филиала на содержании 235 километров региональных автодорог и 45 километров федеральной трассы Р-257. Нормативные требования к условиям безопасной эксплуатации межпоселенческих трасс предъявляются аналогичные Р-257, и попробуй их не соблюсти, хотя размеры финансирования здесь сильно разнятся.

– Кстати, в июле не один я юбилей отметил, – заметил Игорь Алексеевич, – наш инженер планово-производственного отдела Ольга Акулова также составила мне компанию. Человек и специалист исключительно надежный, добросовестный и ответственный. В должностные обязанности Ольги Михайловны входит заключение подрядных контрактов, разработка сметной документации, составление дефектных ведомостей. Не помню случая, чтобы она чего-то не успела или не выполнила в срок. Да что там говорить – работать с



Машинист асфальтоукладчика и грейдерист Алексей Моисеев



Электрогазосварщик Виктор Денисенко

Ольгой Михайловной одно удовольствие...

По словам руководителя, предприятие живет и стабильно функционирует именно благодаря его коллективу. Кадрового дефицита здесь не испытывают, на освободившиеся рабочие места сразу находится несколько претендентов. Приходят не только из Шушенского, приезжают из окрестных сел. Просится на работу большей частью молодежь, но вот с ней-то как раз проблемы. Квалификация, как правило, у новичков не слишком высокая, кого-то приходится практически заново учить – переучивать. Иные не выдерживают напряженных условий труда и быстро увольняются, кто-то, напротив, остается.

А бывает, года через три-четыре уже состоявшиеся профессиональные водители, грейдеристы, трактористы увольняются, уходят к частнику, где обещают платить больше. Либо вовсе уезжают из района на вахту.

Поэтому основной костяк специ-

алистов, на кого всегда может рассчитывать Сереежкин, это ветераны, проработавшие на предприятии по многу лет. У большинства возраст солидный, если не сказать – пенсионный, зато знаний и опыта у них столько, что на десятерых хватит.

Директор по памяти называет имена и фамилии людей, которые, по его словам, составляют основу трудового коллектива. Например, водители Максим Войтов и Василий Раздольев. Или главный бухгалтер филиала Елена Чудинова. Или работник асфальтобетонного завода Леонид Плотников, на сегодняшний день он имеет на предприятии самый большой трудовой стаж. Без преувеличения золотые руки у оператора АБЗ Валерия Кириллова, это благодаря ему на заводе за весь напряженный летний сезон не случается сколько-нибудь серьезных поломок и простоев, что для дорожников крайне важно. В бригаде, занимающейся укладкой асфальта, редкостным трудолюбием отличается Денис Мельников.

Воистину универсальным механизатором высокого уровня является в филиале Алексей Моисеев. В теплое время года он машинист асфальтоукладчика, однако, если возникает производственная нужда, тут же пересаживается за рычаги грейдера и занимается планировкой обочин. Зимой же Алексей Петрович и вовсе штатный грейдерист.

Руководитель филиала показывает мне помещение котельной, отапливающей гаражно-ремонтные боксы. После реконструкции здесь установили новый котлоагрегат, а всю необходимую разводку труб и установку дополнительного оборудования произвел электрогазосварщик Виктор Денисенко. Причем сделал все настолько профессионально и грамотно, что специалисты – теплотехники от удивления только руками разводили. И вообще, не было еще такой работы, за которую Виктор Сергеевич взялся бы и не выполнил.

Владимир НЕСЯЕВ
Фото автора

Группа компаний «БРИЗ»

«Дети на дороге»

Новая информационная табличка появится на дорогах дачных поселков. По смыслу она является аналогом дорожных знаков «Жилая зона» и «Осторожно, дети». Основная задача ее использования – обратить внимание водителей на то, что на дачных и деревенских дорогах часто играют дети без присмотра родителей. В связи с чем автомобилистам необходимо снизить скорость и быть особенно внимательными.

Первая табличка установлена в поселке Минино. Разработана она специалистами «Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю» и изготовлена компанией «КРАС-ДОРЗНАК», специализирующейся на производстве дорожных знаков.



СФЕРА

городского комфорта

Лето – пора «больших ремонтов» не только на федеральных и краевых трассах, но и на улицах города. И неизвестно, где у дорожников ответственность больше. За городом, конечно, другой скоростной режим, последствия столкновений и аварий бывают более тяжелыми... Но, зато, по городским улицам каждый день едут, в основном, одни и те же водители, поэтому и критикуют дорожников, конечно, чаще.



Лето в Сибири короткое, хочется успеть побольше – без пробок порой не обойтись. Конечно, это раздражает, но здравомыслящий водитель понимает: люди стараются для него. Несколько дней можно потерпеть, чтобы потом по участку, на котором суетятся люди в оранжевых жилетах, было ехать легко и приятно... Кстати, сейчас и водитель, и пешеход, и пассажир прекрасно ви-

дят, какой подрядчик на том или ином участке работает: на каждой такой жилетке название фирмы, логотип... Например, ООО СПК «Сфера» – эту надпись на спецодежде рабочих, ремонтирующих красноярские улицы, горожане видят не один год. Знакомьтесь: генеральный директор этой компании Абилфаз Магаррамович Аллахаров, наш сегодняшний собеседник...



– Абилфаз Магаррамович, не обидно, когда критикуют, ругают за пробки, за временные неудобства? Ведь многие из тех, кто ругает городских дорожников, понимают, что они хорошее дело делают, но не могут удержаться...

– Да я все понимаю, ритм жизни в городе такой. Люди спешат, у всех дела, встречи. А тут – дорожные работы, приходится постоять в пробке 5 – 10 минут. Ну, поворчали и – дальше поехали. Ничего страшного. Обидно, когда начинают выдумывать небылицы, выдавать черное за белое, преследуя какие-то свои корыстные цели... Но, как говорится, «собака лает, караван – идет». Надо работать и не обращать внимания, тем более, что гораздо чаще все-таки приходится слышать от людей слова благодарности. Мы десятки городских дворов приводим за лето в порядок: монтируем детские городки, меняем бордюры. Асфальтируем придомовую территорию... Причем, все это контролируется и принимается непосредственно жильцами. По окончании работ обязательно проводим сход граждан, выслушиваем замечания, пожелания. Зачастую идем навстречу, порой даже «перевыполняем», делаем те работы, которые не включены в смету. Но гораздо чаще мы слышим от людей слова благодарности за скверы, улицы и дворы, которые мы приводим в порядок.

– Я слышал, что Ваша компания проводила большие благоустроительные работы на остро-



ве Татышев, и даже удостоились особой благодарности мэра города и краевых властей за это?

— Да. Было дело. Еще когда город возглавлял Эдхам Шукриевич Акбулатов, в 2015 году в Красноярске было решено провести федеральный Сабантуй – это самый большой праздник всех российских мусульман, на него съезжаются тысячи человек, руководители национальных республик, представители самых разных народов нашей необъятной страны. Сроки были очень сжатые, и даже были сомнения, что город справится – ведь надо было подготовить и благоустроить несколько площадок. Используя «подвернувшуюся возможность», городские власти решили благоустроить ту часть острова, которая находится ниже по течению от моста. Там были безлюдные заросли, бурьян... Мы работали круглосуточно, в три смены, и успели.

Тогда исполняющий обязанности Президента Татарстана Рустам



Минниханов назвал наш «Сабантуй» самым лучшим из всех пятнадцати праздников, прошедших за эти годы у нас, в России. Представители оргкомитета, видевшие площадку за месяц до начала праздника, были в «культурном шоке», спрашивали, кто занимался благоустройством: ведь многие из них считали, что за такой короткий срок успеть все сделать было невозможно. Благодарил меня и мэр, и губернатор. Но, конечно, это, прежде всего, был маленький такой трудовой подвиг наших ребят: рабочих, инженеров, которые, в буквальном смысле, душу вложили в этот проект.

— Сегодня над чем работаете?

— Объектов много, практически во всех районах города. Это и проекты по обустройству пространств с асфальтированием проездов и пешеходных дорожек, устройство автопарковок, спортивные, детские игровые площадки с соответствующим набором малых архитектурных форм, зоны от-

дыха со скамейками...Сквер в районе кинотеатра «Эпицентр», благоустройство площадки возле мемориального комплекса «Сибирский каторжный путь» – это все наша работа. В нашей компании имеется собственный производственный парк, укомплектованный различной спецтехникой и автотранспортом, позволяющий ритмично и качественно выполнять весь комплекс ремонтно-строительных работ. Это более 20 единиц спецтехники, включая асфальтоукладчики, катки, погрузчики, самосвалы, «бобкэты»...

Да, мы работаем в условиях жесткой конкуренции, а это значит, что добиться успеха возможно только за счет добросовестного отношения к своему труду. Мы, работники СПК «Сфера», любим этот город, может быть даже по-особому любим, ведь многое в нем сделано нашими руками...

Дмитрий ГОЛОВАНОВ
Фото Бориса БАРМИНА



Александр
ПЛЯСУНОВ:

«Работы не боимся»

Теплые, сухие дни лета и начала осени – самые жаркие для дорожных работ. По словам директора Новоселовского филиала АО «Балахтинское ДРСУ» Александра Плясунова, 2019 год в плане объемов работы для предприятия достаточно продуктивный.

Фронт работы есть!

Сейчас коллектив филиала, в котором в сезон работает до ста тридцати человек, обслуживает несколько сотен километров автодорог: 135 км – федеральных, 274 км – территориальных, 150 км – улично-дорожной сети и 5 км – ледовая и паромная переправы.

– С 1 августа у нас прошла реорганизация: из государственного предприятия Красноярского края «Балахтинское дорожное ремонтно-строительное управление» преобразовалось в акционерное общество. Скажется ли это как-то на нашей дальнейшей работе, еще не знаем, будет видно. Коллектив остался в прежнем составе. Штат даже немного увеличился за счет того, что по содержанию у нас добавился участок федеральной трассы за пределами Красноярского края, в Хакасии: с 257 км по 328 км – от границы республики до Знаменки. Там у нас теперь есть своя база, техника, приняли на работу из поселка Знаменка дорожного мастера и пять человек рабочих. Не считая этого участка, объемы содержания федеральной трассы и краевых дорог у нас не изменились, – рассказывает Александр Павлович.

Помимо прочего, новоселовские дорожники обслуживают переправу «Новоселово-Улазы»: зимой – ледовую, летом – паромную. Этим летом в сутки «Красноярский дорожник» совершал девять рейсов, паром «СП-105» – шесть рейсов, плюс – дополнительные рейсы по наполняемости... Объемы перевозки техники «Красноярским дорожником» в этом году существенно возросли: на особо на-

пряженные летние месяцы – самый разгар туристического сезона – из регионального бюджета были выделены дополнительные средства. Благодаря такой поддержке паром совершал дополнительно три бесплатных рейса ежедневно.

– Параллельно ведем работы по заявкам сельских советов по содержанию и ремонту уличных дорог, – говорит Александр Плясунов. – Заасфальтировали площадки под зерно на сушилке в ЗАО «Светлолобовское». Сейчас вот вышли на ремонт улично-дорожной сети в Новоселово по улице Королева, где проведем весь комплекс работ: от укладки асфальта в два слоя (выравнивающего и верхнего) до укладки водоотводных труб и нарезки кюветов. Также в планах по Новоселово заасфальтировать площадку и пешеходные дорожки в сквере, где установлен памятник Ленину.

Уже начинаем готовиться к зиме. Покрасили боксы внутри и снаружи, в ремонтном боксе заменили окна на пластиковые. Завершаем подготовку котельных. К территории филиала дорогу подремонтировали: разбитая была. В общем, работы еще много!

В ногу со временем

Обеспечить надлежащее состояние автомобильных дорог невозможно без качественных материалов для их покрытия. И такие материалы Но-



воселовский филиал «Балахтинского ДРСУ» производит сам.

– Пять лет назад, в 2014 году на нашем асфальтобетонном заводе прошла модернизация. Все производство теперь автоматизировано. На сегодняшний день мы можем выпускать все виды асфальтобетонных смесей, которые сейчас пользуются спросом. После модернизации процесс производства идет легче, быстрее и, самое главное, качественнее, – отмечает Александр Павлович. – Асфальтобетонной смеси в этом году пока выпущено меньше, чем в прошлом, когда мы оказывали услуги по ремонту федеральной трассы. Но объемы еще должны наверстать: в районе идет ремонт участка федеральной дороги (234 км – 241 км), думаю, тоже будем оказывать услуги по производству материала для ремонта и строительства.

Год от года требования к дорожной службе ужесточаются (особенно это касается работ на федеральных трассах), поэтому надо соответствовать. Показатели качества – особая гордость местной дорожной организации.

– С начала этого года по федеральным дорогам мы работаем уже по новым технологиям, так называемым предварительным националь-



ным стандартам (ПНСТ), – рассказывает инженер-лаборант дорожной службы Надежда Меньшикова. – Основным отличием от традиционных методов является учет климатических факторов и грузонапряженности для каждого отдельного участка строительства и индивидуальный подход к подготавливаемой смеси. Применение новой методологии позволяет проектировать асфальтобетонные и щебеночно-мастичные смеси с наилучшими эксплуатационными характеристиками, то есть смеси, которые будут более качественными и долговечными. При выпуске асфальтобетонной смеси на заводе, ее качество проверяется на соответствие утвержденному рецепту. Так как у нас нет соответствующего дорогостоящего оборудования, для испытаний нашего материала мы заключали договор с лабораторией города Абакан. Проверка идет по ряду критериев, главные из которых – колейность, водонасыщение... Показатели качества у нас хорошие.

По-другому и нельзя, ведь данные национальные стандарты просто обязывают выходить на новый качественный уровень. И дорожники Новоселовского филиала ему соответствуют, доказывая это на деле.

Наличие работы – это, безусловно, одно из важных условий стабильности предприятия, а значит, и благосостояния всех его работников. Сегодня филиал в состоянии осваивать немалые объемы работ. Материально-техническое оснащение хотя и не идеальное, но позволяет коллективу решать поставленные задачи.

– Техники, в принципе, всегда не хватает, но смотрим по деньгам, по возможности ее обновляем, – отмечает директор филиала. – В этом году автопарк Новоселовского фи-

лиала удалось пополнить трактором «Белорус» с косилкой. В планах – приобретение КДМ и УАЗов для рабочих дорожной службы. Плюс весной планируем приобрести навесное оборудование: погрузчик на МТЗ, щетки, чтобы отправить на наш участок в поселок Знаменка.

Наша сила – в коллективе

Главное действующее лицо на дороге – человек. Тот, кто в любую погоду выходит на обслуживание и расчистку трасс. Любая современная техника мертва, если нет людей, которые умеют на ней работать.

– Наши дорожники работать умеют! – утверждает Александр Павлович. – Показатели говорят сами за себя. Причем во всех отраслях нашей службы. Случайных людей здесь попросту нет: такие уходят сами через месяц-два. А основной «костяк» коллектива работы не боится!

В Новоселовском дорожном предприятии трудятся и люди со стажем, и молодежь. По словам директора, коллектив понемногу омолаживается, приходят молодые специалисты.

– Каждый год мы набираем и механизаторов, и дорожных рабочих, и водителей. Сейчас вот практику проходят студенты. На сегодняшний день уже порядка 40% коллектива – молодежь, – рассказывает Александр Плясунов. – В этом году парень пришел работать, на экскаваторщика отучился. В прошлом году у нас появился новый молодой мастер с высшим образованием, выпускник СФУ. Несколько человек окончили дорожный техникум и также трудятся теперь здесь мастерами. Водители в основном молодые. Каждый год один-два студента проходят практику. Даже если за 3-4 года учебы кто-

то один из них остается, уже хорошо. По крайней мере, нехватки в кадрах у нас нет.

И все же костяк коллектива Новоселовских дорожников – люди, которые в этой сфере десять лет и больше. Сам Александр Плясунов в дорожной отрасли трудится 29-й год.

– С некоторыми своими коллегами я работаю уже почти 15 лет, – продолжает он, – есть у нас и те, кто трудится здесь и 20, и 30 лет.

Многие специалисты за свою многолетнюю работу и трудовые успехи были неоднократно отмечены занесением на Доску Почета (районную и ДРСУ), награждены почетными грамотами и благодарностями от губернатора Красноярского края, Законодательного Собрания, Управления федеральных дорог и Управления дорог краевого значения, краевого профсоюзного комитета, районной и сельской администраций. В их числе: Владимир Георгиевич Анашкин, Михаил Геннадьевич Артамонов, Сергей Николаевич Иванов, Сергей Викторович Карташов, Анатолий Георгиевич Калугин, Андрей Иванович Лохов, Геннадий Алексеевич Лазуто, Виктор Рихардович Маурер, Евгений Павлович Пупасов, Александр Николаевич Романцов, Сергей Юрьевич Хренов, Алексей Николаевич Чанчиков... Ветераны дорожной отрасли – Галина Васильевна Гиль и Борис Павлович Ковалев – удостоены высокого звания «Почетный дорожник России».

Сами дорожники своими заслугами не хвастают. Говорят, наград не ждут, работы не боятся, а просто трудятся на совесть одной дружной командой на благо предприятия и района.

Ольга КАЛИНИНА
Фото автора



Внимание ветеранам

Традиционно в конце лета база отдыха «Красноярский дорожник» гостеприимно встречает работников дорожной отрасли, ушедших на заслуженный отдых. Вот и в этом августе 25 ветеранов приехали на целебное озеро, чтобы поправить здоровье и хорошо провести время в кругу друзей.

В этом году, как и всегда, гостей встретили душевно, в первый день устроили праздничный ужин. Как оказалось, энергии у ветеранов хоть отбавляй, могут и до часу ночи танцевать под живую музыку, для чего иногда специально приглашают гармониста.

На просторной базе с видом на озеро ряды аккуратных домиков, много скамеек и даже детская игровая площадка, где участники собираются вечерами для общения – делятся воспоминаниями, рассказами о семье и работе, шутят и травят анекдоты, а порой и песни поют.

Кроме вечерних встреч для гостей всегда организуют насыщенную культурную программу – выезды на самые знаменитые места Хакасии: Туимский провал, древняя обсерватория гряды «Сундуки». Каждый день пенсионеры спускались к живительным водам соленого озера Шира, устраивали пеший поход к заповедному Иткулю.

– Я в большом восхищении от этих мест, удивительные пейзажи, особенно у Кузнецкого Алатау, – поделилась впечатлениями Валентина

Степановна Мельчукова, много лет отдавшая работе бухгалтера в Ачинском ДРСУ. – Здесь как будто на целый год заряжаемся энергией, мы не ходим, а летаем. Даже дочь заметила, после прошлогодней поездки сказала: «Мама, обязательно поезжай еще, возвращаешься такая бодрая и счастливая!»

Валентина Степановна провела небольшую экскурсию по дому Ачинского ДРСУ. На втором этаже в отдельном ухоженном номере нас встретила семейная пара водителя ДРСУ Виктора Александровича Овсиенко и Людмилы Федоровны Капустиной. Они сохранили привязанность друг к другу и после 20 лет брака – когда в первый раз выделяли путевки, в список занесли только Виктора Александровича, на что он категорически ответил: «Без жены и не уговаривайте даже!» Семейную верность учли, и теперь пара всегда приезжает вдвоем. Рассказывают, как каждый раз удивляется внучка тому, что есть организации, которые заботятся о своих заслуженных тружениках, в наше время непрерывающейся «оптимизации» это редкость.

Прогулка по территории базы приносит только положительные впечатления – ухоженные аллеи с цветами, домики отдыха по-настоящему уютные, в основном двухэтажные и благоустроенные, с широкими диванами, плазменными телевизорами и кухонными гарнитурами. Как рассказали отдыхающие, телевизор они смотрят редко – дома успеют, а вот кухня действительно пригодилась – в один из дней съездили на форелевое хозяйство, откуда вернулись с богатым уловом. Так что уже к вечеру поспела душистая уха из свежепойманной красной рыбы, напекли блинов и за столом собрались всей дружной компанией.

Конечно, ветераны сами готовят больше для интереса, потому что и в общей столовой кормят прекрасно – я как раз застал группу за обедом, так что смог в этом убедиться. Внушительные порции на первое, витаминный салат, гарнир с мясом и даже компот – классика, на каждый день меню разное.

– Кормят нас здесь очень вкусно и разнообразно, если хочется другое блюдо или добавки – никаких проблем, хотя чаще порции такие большие, что и не всегда получается осилить. Как тут фигуру сохранить? – смеются отдыхающие.

Заведует в столовой повар Елена, говорит, что отдыхающие дорожники – очень позитивные люди, всегда приветят добрым словом, похвалят особо удавшееся блюдо – для таких и готовить приятно.

Александр Тимофеевич Петров –



самый старший из дорожников, отработал почти 50 лет в Ачинском ДРСУ, в сентябре он отметит юбилей – 90 лет.

– Да я еще молодой! – в шутку сердится Александр Тимофеевич, когда друзья представляют его как самого заслуженного ветерана. В его трудовой книжке всего одна запись, начал трудовой путь в 1940 году, в одиннадцать лет устроился конюхом во вторую дистанцию Красноярского участка ДЗУ-487. Работал дорожным рабочим, ремонтником. Больше 20 лет отработал в должности мастера. С ним всегда рядом верная супруга Ольга Дмитриевна Петрова. В этой семье профессия дорожника стала потомственной – сын Александр Александрович пошел по стопам отца, возглавляет Ачинское ДРСУ. На этом предприятии ветеранов ценят, доказывая это делом. К сожалению, так происходит не везде. Галина Иосифовна Марченко, работавшая главным бухгалтером в

Новоселовском ДРСУ, обратила внимание на насущные проблемы ежегодного сбора:

– Августовская поездка пожилых работников дорожного хозяйства на базу «Красноярский дорожник» – традиция, которой 17 лет, но с каждым годом нас приезжает все меньше. Даже не потому, что кто-то уходит из жизни, это не основная причина. На предприятиях сменяются поколения, приходят молодые руководители, которые не ценят вклад ветеранов (к нашему ДРСУ, к счастью, это не относится). Ведь те же ДРСУ создавались когда-то нашими руками, мне кажется, десятилетия упорного труда заслужили уважение, пусть мы и на пенсии. Эта поездка для нас – одно из очень приятных и значимых проявлений внимания от родных предприятий. Грустно, что за последние годы некоторые дорожные организации почти отказались от этой традиции, где ветераны вновь могут почувствовать заботу о себе.

Самую большую делегацию в этом сезоне отправило Ачинское ДРСУ, за что ачинцы очень благодарны директору Александру Александровичу Петрову. Владимир Васильевич Козлов, директор базы, тоже с уважением откликается об этом руководителе, говорит, он один из немногих, кто ветеранов не забывает.

По доброй традиции «Красноярский дорожник» принимает пенсионеров почти бесплатно. Откомандированные их предприятия обеспечили только питание, никаких выплат за проживание и культурную программу нет, так что весь отдых на одного человека вышел всего пять тысяч за пять дней. Для сравнения – обычному туристу отдых на озере Шира может обойтись в такую сумму в сутки.

– С финансовой стороны для предприятий ничего не стоит отправить своих ветеранов, дело во внимании к ним. Многие дорожные организации стали про них забывать – неправильно, это неуважение к их многолетнему труду. Нужно понимать, что как нынешнее поколение относится к пожилым, так же будут относиться и к ним, – уверен Владимир Васильевич.

Традиция летнего отдыха на озере Шира для работников дорожного хозяйства прижилась при поддержке руководства предприятий. Улыбки на лицах ветеранов, проснувшаяся в них энергия и бодрость, словно им снова по двадцать, наглядно доказывают, что инициатива эта, в самом начале казавшаяся недолговечной, оказалась по-настоящему правильной и нужной.

Артем ИВАНОВ
Фото автора

