

ТТК

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

№4
(42)

ИЮЛЬ-
АВГУСТ 2017

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ

Директор
Шарыповского
филиала ГП КК
«Краевое АТП»
Михаил Иноземцев



ЦЕНТР технических видов СПОРТА



КАЧЕСТВО в on-line режиме
С возвращением, «ДУГЛАС»!
V ЛЕТНИЕ спортивные игры **КРАЙДЭО**
ИЗ жизни ОТДЫХАЮЩИХ

СОДЕРЖАНИЕ

Федор ЗАВЬЯЛОВ Качество в on-line режиме	4
Андрей ЗБЕРОВСКИЙ И новый мост, и тротуар	6
Алексей ПИНЕГИН «Мы делаем большое и очень нужное дело»	8
Анатолий КАСАТКИН Радость подарил спорт	11
Мария КЛИМОВА Горячая пора	15
Елена АВРАМОВА Главная забота – пассажиры	16
Валерий ТАЛЬСКИЙ Такой сложный «простой» трамвай	18
Алла МАЛАХОВА С возвращением, «Дуглас»!	20
Любовь ТАРАРИНА Из жизни отдыхающих	21
Антон ТОПОЛЕВ Спортивный центр для красноярских мотогонщиков	22



В номере использованы фотографии Андрея АФАНАСЬЕВА, Аллы МАЛАХОВОЙ.

ТК

Издается
при информационном
содействии
министерства
транспорта
Красноярского края

Учредитель
и издатель
ООО «Автодорожно-
транспортная газета»

Главный редактор
Э.Э. Алборов

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 24А4.
Тираж – 2300 экз.
Время подписания в печать:
по графику 18.00
фактически 18.00
Дата выхода 12.09.2017
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.





Качество в on-line режиме

В своей работе большемуртинские дорожники активно внедряют современные технологии

Государственное предприятие Красноярского края «Большемуртинское ДРСУ» обслуживает автомобильные дороги общего пользования в трех районах края: Емельяновском, Сухобузимском и Большемуртинском.

Общая протяженность обслуживаемых дорог составляет 752,11 км. Еще 116 километров, которые также входят в зону ответственности большемуртинских дорожников, – это улично-уличная дорожная сеть в населенных пунктах этих районов.

В структуре предприятия два асфальтобетонных завода – в Большой Мурте и Сухобузимском, пять производственных баз, собственный карьер. Численность коллектива – 175 человек, причем практически каждый из них владеет двумя-тремя смежными профессиями. Экономические показатели ДРСУ – стабильные. Для примера возьмем только один критерий, говорящий сам за себя, – сумму начисленных налогов.

Так вот, 2016 году она, по сравнению с 2012 годом, увеличилась на 61,8 процента! Уверенный рост показали и страховые взносы – в прошлом году по сравнению с тем же периодом ДРСУ заплатило их почти в полтора больше (рост составил 47,9 %). Еще одна цифра, свидетельствующая об эффективности работы предприятия – выработка на 1 человека за 2012–2016 годы возросла почти в 2 раза!

Естественно, самая напряженный период года – дорожно-строительный сезон.

– В рамках приоритетного федерального проекта «Безопасные и качественные дороги» мы работали сразу на двух участках, – говорит Василий Ельшин, начальник отдела контроля качества

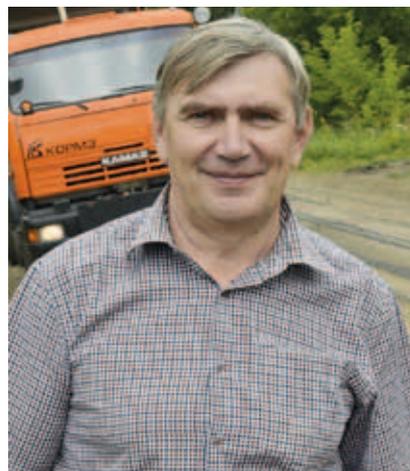
Большемуртинского ДРСУ. – Первый участок – это 30–33 километры краевой трассы Красноярск–Енисейск, второй находится на автодороге Миндерла – Сухобузино – Атаманово, 5 – 9 километры. Это район развилки и сворота на Миндерлу.

По состоянию на конец августа работы на обоих участках уже завершены, причем на втором, на атамановской дороге, – с опережением графика на две недели.

Насыщенная программа

Надо сказать, что в нынешнем сезоне у дорожников Большой Мурты очень насыщенная программа. Кроме участия в реализации «Безопасных и качественных дорог», они работают на ремонте автодороги Большая Мурта – Юксево, 12 – 26 км. Там дорожники полностью реконструировали основание, провели замену грунта, сделали новый рабочий слой. Кроме разметки, знаковой информации и обустройства обочин, здесь, в соответствии с проектом, должно быть двухслойное асфальтобетонное покрытие. Данный участок также планируется к вводу в эксплуатацию до завершения текущего ремонтно-строительного сезона.

Следующий трудовой плац-



Начальник отдела контроля качества Большемуртинского ДРСУ Василий Ельшин

дарм этого года – автодорога Раздольное–Луговское, контракт на ремонт которой заключило предприятие.

– Это переходный объект, работы на котором рассчитаны на два года, – объясняет Василий Николаевич. – Там нам, в частности, необходимо произвести устройство рабочего слоя из скального грунта, который мы добываем на



своем карьере «Каленгинский». Карьер находится всего в 47 километрах от нашего ДРСУ, и в нем очень качественный материал, гранитогнейсы, который в том числе подходит для устройства земполотна.

Впрочем, основное применение каленгинские гранитогнейсы находят при производстве асфальтобетонных. Изъятую скальную породу доставляют на дробильно-сортировочный комплекс, где из нее изготавливают кубовидный щебень и различные виды песчано-щебеночной смеси. В 2016 году, когда карьер открылся, на нем добыли около 60 тысяч кубометров породы, а по состоянию на июль 2017 года – уже порядка 100 тысяч метров кубических. На предприятии работают два асфальтобетонных завода, и карьер их полностью обеспечивает, позволяя не тратить дополнительные средства на приобретение инертных материалов.

Не только в городе...

По мнению Ельшина, благодаря разработке данного месторождения большемурутинским дорожникам удалось поднять качество производимых ими работ – и это самое важное. Это подтверждает не только собственная сертифицированная лаборатория, действующая в ДРСУ, но и лаборатория Краевого управления автодорог. Что и говорить, что контроль за объектами, входящими в национальный проект,

очень строгий – даже на фоне ужесточившихся в последние годы требований к качеству дорожных работ в целом.

Еще один объект, который также был сдан в эксплуатацию в конце августа, – улица в селе Высотино Сухобузимского района. Этим летом на ней на участке протяженностью 850 метров дорожники Большемурутинского уложили ДРСУ асфальт. На этой улице находится детский садик, и можно представить, как хорошо восприняли сельчане новую дорожную «одежку»!

– Это очень долгожданный объект для жителей села, и их действительно очень порадовало, что асфальт кладут не только в больших городах, но и в селах, – признается Василий Николаевич. – Объекты улично-дорожной сети принимает у нас местная администрация, но ее представители, как правило, непрофессионалы, и поэтому для контроля за качеством работ обращаются в КрУДор или в Ростехнадзор. Конечно, мы и сами внимательно следим за тем, что и как делаем.

Гарантия на новую улицу – три года, и если выяснится, что что-то не так, дорожникам придется все бесплатно переделывать.

Интернет помогает контролю

Гарантия – свидетельство качества. А оно обусловлено не только высоким профессионализмом дорожников и их ответственным отношением к делу, но и примене-

нием в своей работе современной техники и новых технологий. Таких, как катионактивные битумные эмульсии, адгезионные добавки или добавки Пан-фибра и Forta Fi, повышающие трещиностойкость асфальтобетона. Укладка асфальта производится при помощи автоматической системы нивелирования МОБА, а сами асфальтоукладчики оборудованы системой синхронного распределения битумных эмульсий по технологиям «Новачип».

Одно из последних нововведений носит интерактивный характер. В соответствии с контрактом, участки, на которых в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» велись ремонтные работы, были оснащены видеокameraми, которые транслировали изображение на сайт КрУДора в режиме on-line.

– Такая открытость для нас еще в новинку, камеры-то установлены всего первый год, – признается Василий Николаевич. – Но мы к ним быстро привыкли, а на глазах у всего края халтурить невозможно.

Но дело не только в том, что камеры ставят надежный заслон браку. Теперь любой желающий при необходимости мог зайти на сайт Краевого управления автодорог и посмотреть, что и как делают дорожники, и собственными глазами убедиться в том, что все они делают правильно. Впрочем, как и всегда.

Федор ЗАВЬЯЛОВ

И НОВЫЙ МОСТ, И ТРОТУАР

В Канском районе введен в эксплуатацию новый мост



Значение моста через реку Большая Уря для Канского района переоценить сложно. Его длина 67,5 метра, и по нему осуществляется движение от Канска и до самых окраин большого района, где расположены деревни Терское, Бошняково, Комарово.

Эта дорога – ось, на которую «нанизано» несколько населенных пунктов. По ней в том числе осуществляет свою деятельность одно из крупнейших и мощных агропромышленных хозяйств Красноярского края – племзавод «Красный маяк».

Кстати, именно через этот мост проезжают все, кто направляется на знаменитые Комаровские пороги, особо охраняемую природную территорию, памятник природы, куда съезжаются туристы и естествоиспытатели со всей России, и не только.

1 августа по новому мосту через реку Большая Уря возобно-

вилось движение автотранспорта. Но предыстория этого заметного для Канского района и уж тем более для жителей соседних сел события такова.

Дело в том, что сооружение соединяет два крупнейших села Канского района – Красный Маяк и Филимоново. Ранее автотранспорт двигался по старому мосту, не предназначенному для пешеходов. Жителям приходилось перебираться через речку по подвесному пешеходному мостику.

Но когда реку решили углубить, чтобы избежать ежегодного затопления Филимоново весной, мостик сломали. Пешее путешествие из одного села в другое стало весьма проблематичным и даже небезопасным. Эта история тянулась с 2014 года.

Было принято решение строить новый мост. О том, как принималось это решение, рассказал министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин, который сопровождал губернатора Красноярского края Виктора Толоконского в рабочей поездке в Канский район 21 июля.

Вместе с губернатором министр осмотрел ход строительства. Оба они казались довольны тем, что дело близится к финалу.

Губернатор даже сфотографировался на память со строителями.

– Дело в том, что поселки остались без пешеходного сообщения, – говорит Сергей Васильевич. – На уровне губернатора было принято комплексное решение: сделать капитальный ремонт этого моста, который не ремонтировался с 1991 года и, конечно, находился в неудовлетворительном состоянии. Одновременно решили вопрос по пешей доступности.

Специалисты собрались, изучили ситуацию и выработали техническое решение. Чтобы одновременно, на одном объекте, не распыляя ресурсы, решить сразу две задачи.

СПРАВКА

В 2018 году мосту через реку Большая Уря исполнится 50 лет. Последний раз планово-предупредительный ремонт проводился в 1991 году. В 2005 году состояние моста было признано неудовлетворительным. Проектом, о котором идет речь, предусмотрено увеличение ширины сооружения: установлена дополнительная балка пролетного строения. Это решение позволило увеличить пропускную способность моста. Ширина проезжей части составляет 8 метров.

Масштабные работы продолжались полгода. На момент рабочей поездки губернатора закончить работу планировалось в первой половине августа. Но на деле машины поехали по новенькому мосту даже раньше, в первый день последнего месяца лета.

Как пояснил министр, это на три месяца раньше срока, обозначенного в контракте. Ввиду важности объекта регионального значения, подрядчик мобилизовался и сделал мост раньше. Правда, понадобится еще пара недель, чтобы довести до финала работы по благоустройству и монтажу освещения.

Средства на выполнение комплекса работ по капитальному ремонту моста через реку Большая Уря автомобильной дороги Канск – Комарово поступили из дорожного фонда краевого бюджета. Это почти 60 миллионов рублей.

Заказчик – Краевое государственное казенное учреждение «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю». Качественно и с опережением сроков работу выполнило ООО «Мостовик-Восток».

В прошлом году старый мост был закрыт, и люди передвигались по временной переправе, но мучения того стоили.

Новенький мост стал шире более чем на метр, тротуаров с таким освещением здесь и вовсе не видывали. Ольга Мартынова, гла-

Специалисты собрались, изучили ситуацию и выработали техническое решение. Чтобы одновременно, на одном объекте, не распыляя ресурсы, решить сразу две задачи.

ва Филимоновского сельсовета, говорит, что важность этого сооружения переоценить невозможно:

– Инфраструктура находится на территории одного из сельсоветов, в Филимоново. Это больница, почта, отделение банка. На территории другого, Терского, сельсовета этих объектов нет. В этих двух населенных пунктах проживает

почти пять тысяч и три тысячи человек соответственно. Жизнь людей очень переплетена – родственники, семьи, работа... Мы были словно разделенный народ. А уж как часто людям приходится ездить в Канск, и говорить не приходится. Этот мост мы все так долго ждали!

Александр ЗБЕРОВСКИЙ



Омолаживающая косметика для краевых автодорог

Три участка региональной автомобильной дороги Верхняя Бирюса – Ибрюль общей протяженностью 10 км обработали специальной эмульсией, которая «оживляет» асфальтобетонное покрытие.

Принцип действия прост. Специальный состав, нанесенный на проезжую часть, проникает в асфальто-



бетон на несколько сантиметров, восстанавливая исходные свойства битума. В итоге повышается сцепление между материалами дорожного покрытия. И как следствие дорогой еще два-три года можно пользоваться без ремонта.

– Как правило, мы специально выбираем дорогу, где межремонтный срок уже прошел, но отремонтировать ее по объективным причинам пока не можем. Ту, где налицо все признаки старения – шелушение, расслоение, трещины. В некоторых случаях «омоложение» дороги является временным выходом из положения, – комментирует руководитель управления автомобильных дорог по Красноярскому краю Андрей Журавлев.

Отметим, что впервые косметические процедуры для региональных дорог были использованы в 2012 году, а в Европе и США их применяют более 40 лет. Общие затраты на «омоложение» на региональной сети дорог в 15 раз меньше стоимости ремонта.

Михаил Иноземцев:

«Мы делаем большое и очень нужное дело»



Автобусные пассажирские перевозки – одна из важнейших составляющих работы транспортного комплекса края. При кажущихся простоте и понятности этого бизнеса, он, увы, далеко не всегда рентабелен. Нет, конечно, если оставить маршруты только между крупными населенными пунктами и одновременно с этим поднять цены за проезд, то прибыль обеспечена. Но, во-первых, далеко не все живут в больших городах и районных центрах, а во-вторых, есть такие категории людей, кто не может позволить себе потратить лишние деньги на автобусный билет. И что же тогда делать бабушке из маленькой деревушки или многодетной семье из отдаленного рабочего поселка, если им потребуется попасть на прием в районную больницу или в администрацию? В этом случае им на помощь приходят власти, субсидирующие подобные поездки, и государственные предприятия, их осуществляющие. Наш гость – директор Шарыповского филиала ГП КК «Краевое АТП» Михаил Иноземцев.



25 непростых лет

– Михаил Николаевич, сколько лет вашему филиалу?

– Филиалом мы стали сравнительно недавно, примерно полтора года. До этого были самостоятельным предприятием. Его история начинается без малого 30 лет назад. В 1980-х годах вступили в строй Березовский разрез и Березовская ГРЭС, а наш поселок городского типа Шарыпово получил статус города.

Понятно, потребовалось интенсифицировать пассажирские перевозки, и в 1988 году было образовано ПАТП, то есть мы всего на семь лет младше города. Сначала это было грузопассажирское предприятие, рассчитанное на 150 автобусов и 50 такси, но позже его разъединили и оставили только автобусы. Я начал работать здесь четыре года спустя, в 1992-м.

– 25 лет в ПАТП? Получается,

этот год для вас юбилейный?

– Если это и юбилей, то рабочий, и вряд ли я его буду отмечать (*улыбается*). А вообще я по образованию инженер-механик, окончил сельхозинститут, четыре года отработал по направлению в совхозе. Потом меня пригласили сюда. Три года снабженцем, потом завмастерскими, потом главный инженер. И уже пять лет директор.

– За эти четверть века какая динамика у предприятия? Можете сравнить?

– Когда я пришел, здесь было около 300 сотрудников, в две смены работала ремонтная служба, было много заказов – ГРЭС, разрез. Мы обслуживали не только город, но и район, и были единственными перевозчиками. Сейчас, конечно, все по-другому, и сравнивать сложно. Но главное – мы пережили и перестройку, и тя-

желые последующие годы и смогли сохранить предприятие.

Много проблем возникло из-за того, что в результате реформ в город «зашел» частник и забрал у нас городские маршруты – к 2012 году у нас оставалось всего 85 работников и 38 единиц техники.

Сейчас ситуация выправилась, теперь у нас в штате 180 человек, и мы работаем так же, как 25 лет назад, «забрав» себе город обратно. Также мы обслуживаем муниципальный заказ городских и районных властей и выполняем рабочие перевозки на ГРЭС и разрез.

Сегодня у этих предприятий собственного подвижного состава нет: мало того, что он стоит денег, много средств требует его обслуживание, ремонт и лицензирование. Их финансовые службы все досконально подсчитали и пришли к выводу, что проще заключать

контракты со сторонними перевозчиками, занимающимися этим на профессиональной основе. Им невыгодно, а у нас появилась еще одна статья дохода.

Безопасность стоит денег

– Раз уж речь зашла о деньгах, то вам ведь тоже новый подвижной состав обходится недешево?

– Конечно. Но у нас нет другого выхода, кроме как его обновлять. Сегодня безопасности перевозок много внимания уделяют на всех уровнях власти – от президента и правительства страны, администрации края и краевого министерства транспорта до глав районов и муниципальных образований.

Одно из важнейших требований безопасности – новый транспорт. За последние пять лет наш филиал приобрел в лизинг три новых автобуса «ПАЗ», «Пежо»-боксер и «КИА Оптиму», которая не только возит руководство предприятия, но и работает на заказ, также принося нам прибыль. Например, когда на ГРЭС приезжают иностранные специалисты, они берут у нас машину, и мы их возим.

Еще мы забрали школьные перевозки, и сейчас на них работают 14 автобусов. Геннадий Викторович Качаев, глава нашего района, первым в крае понял, что перевозками детей должны заниматься специализированные

предприятия. По школьным автобусам у нас строжайший учет – тахографы, ГЛОНАСС, а в диспетчерской на этой работе задействован отдельный специалист.

Конечно, это дополнительные расходы, но когда речь идет о здоровье и жизни ребятишек, они того стоят. Возим детей не только из школы или в школу, но и в пионерлагеря, на базы отдыха, на различные мероприятия в районный или краевой центр.

Школы по деревням большие, практически в каждой есть начальная или неполная средняя. Как только дети отучатся дома до 4-го или 9-го класса, тогда, чтобы они могли попасть на занятия в среднюю школу, за дело беремся мы.

В числе лучших

– Школьные перевозки – это, конечно, важно, но ведь не главное в вашей работе?

– Как сказать... Хотя, конечно, у нас это не единственный вид деятельности. Мы обслуживаем городские, районные и межрайонные маршруты. Вообще, в нашем районе с перевозками дела обстоят хорошо. Мне есть с чем сравнить, и я говорю об этом не только как руководитель филиала одного из крупнейших в крае государственных предприятий.

Также я председатель Холмогорского Совета депутатов, состою в координационном совете края

по развитию. В нем есть представители от каждого района, мы постоянно ездим по краю, смотрим, что, где и как.

Раз в год руководители крупных предприятий района совместно с главой района и депутатами встречаются с жителями, выслушивают замечания и пожелания, жалобы или критику. В плане предоставления услуг населению Шарыповский район – один из лучших.

– Что это означает для вашего филиала?

– Наши автобусы хотя бы раз в неделю, но заезжают в каждую деревню, независимо от того, как далеко от райцентра и от важнейших трасс она находится и сколько в ней населения. Люди живут везде, и им всегда куда-нибудь надо. Кому-то на рынок, кому-то в поликлинику или Пенсионный фонд. Бабушки и дедушки ездят по социальным картам.

Например, есть у нас большой поселок Березовка, вокруг которого много деревень. Наши диспетчеры составили график таким образом, что автобус заезжает в каждую из них, завозит людей сначала в центральную усадьбу, а затем едет в Шарыпово. Выстроили логистику, оптимизировали маршруты, чтобы сэкономить время и минимизировать расход топлива.

Конечно, районные пассажирские перевозки поддерживаются краевой властью, но частник марш





рут до далекой деревушки обслуживать никогда не станет, несмотря ни на какие субсидии. Ему невыгодно, а мы – государственная структура, мы поедем обязательно.

– Как вам удается совмещать деятельность в сельском совете с директорской должностью?

– В любом случае не в ущерб основной работе. В наш сельсовет входит восемь деревень, в которых живет около 8 тысяч человек, самый крупный населенный пункт – мое родное село Холмогорское. С одной стороны, это дополнительная нагрузка, из-за которой почти не остается личного времени, а с другой – помогает лучше понять чаяния и потребности людей.

Не каждый же в случае проблем на маршруте станет куда-то звонить и жаловаться, хотя в наших автобусах в обязательном порядке указаны телефонные номера служб, отвечающих за качество перевозок. Начиная от «горячей линии» министерства транспорта Красноярского края, телефонов ГИБДД и Ространснадзора и заканчивая номером нашей диспетчерской.

Проблемы и их решение

– Михаил Николаевич, как строится работа в филиале?

– Из 180 сотрудников у нас 82 водителя и примерно 40 кондукторов. Как правило, водитель за маршрутом не закреплен: сегодня он может поехать, допустим, в Родники, завтра при необходимости в Ивановку, а послезавтра – в Березовку. Хотя бывает по-разному, например, в деревню Парная у нас обычно ездит один и тот же водитель, и если мы его отправляем куда-нибудь на заказ, тут же начинаются звонки: «А где наш Сережа? Не заболел? С ним все в порядке?». За годы, что ра-

ботает на маршруте, он стал для жителей этой деревни как родной.

Отдельное внимание мы уделяем обновлению подвижного состава. Скоро заканчивается лизинг на два автобуса, и в октябре мы планируем взять еще.

Также важнейшей проблемой является кадровая. Старые работники уходят на пенсию, а молодежь идет неохотно: работа сложная, приходится рано вставать, большая ответственность, а зарплата, если смотреть по Шарьповскому району, не очень высокая – здесь несколько крупных промышленных предприятий, которые постоянно оттягивают на себя лучшие кадры.

Но мы руки не опускаем, тесно работаем со службой занятости – сейчас там восемь человек обучаются на категории «D». Люди не то что бы совсем молодые – до 40 лет, но специфика нашей работы требует наличия и опыта, и повышенной ответственности, что тоже приходит с возрастом. Еще пять молодых специалистов мы уже приняли и надеемся, что все они останутся на предприятии.

Самое сложное – это все-таки график, не каждый выдержит ежедневно просыпаться в 4-5

утра, чтобы уже в шесть выйти на линию. Да и день получается разорванным – утром людей забрали, а развозим их по домам только вечером.

– С такими сложностями в кадровом вопросе вы должны высоко ценить своих работников.

– И ценим. Люди знают, что даже если они выйдут на пенсию, мы о них не забудем и продолжим заботиться. Каждый год на День пожилого человека мы оказываем ветеранам материальную помощь, стараемся откликаться на их просьбы и делаем все, что в наших силах.

Еще один большой праздник не только для ветеранов, для всех – профессиональный, День автомобилиста. Совместно с профсоюзом организуем торжественное собрание и концерт, на который приглашаются артисты из районного Дома культуры, вручаем Почетные грамоты и Благодарственные письма, выписываем премию за хорошую работу.

Ежегодно наш филиал отправляет команду на конкурс профмастерства водителей, и без наград она еще ни разу не возвращалась. Наши водители обязательно занимают призовые места, а «автор» многих побед – Сергей Покатилов, один из лучших водителей края.

Также мы стараемся всегда принимать участие в зимней спартакиаде дорожников, за которую отдельно спасибо нашему министру Сергею Васильевичу Еремину. Это замечательное мероприятие, оно объединяет предприятия транспортного комплекса из разных районов края и позволяет нам чувствовать, что все мы делаем одно большое, очень хорошее и нужное людям дело.

Алексей ПИНЕГИН



Радость подарил спорт



В Уяре, на стадионе «Юность», прошли летние спортивные игры ГП «КрайДЭО». Звание чемпионов и победителей в общем комплексном зачете завоевали спортсмены Красноярского филиала.

19 августа, суббота. День выдался чудесный. Обещали дождь, но его не было. Над Уяром светило яркое солнце, тепло. Радостно ощущать себя на стадионе в окружении улыбок, заразительного детского смеха и спортивного оптимизма.

Особенность игр заключалась не только в проведении соревнований среди взрослых, но и семейных стартов – «Папа, мама, я – спортивная семья». Присутствие детей делало этот праздник социально значимым и полезным для подрастающего поколения. Прекрасный пример для подражания.

Радовал и стадион. Аккуратно подстриженный зеленый газон на поле, новая беговая дорожка с яркой разметкой, летние палатки, где можно перекусить, веселая, бодрая музыка – все здесь нравилось. В общем, ожидаем официального открытия. И оно состоялось.

16 команд из всех филиалов ГП «КрайДЭО» – более 300 участников – приехали на соревнования. Кроме семейных стартов, предстояли состязания по легкой атлетике, в смешанной эстафете (4x100), мини-футболу, стрельбе из пневматической винтовки и армрестлингу.

Генеральный директор ГП «КрайДЭО» Андрей Иванов обратился к участникам со словами напутствия. Не обошли вниманием этот спортивный праздник почетные гости. Заместитель министра транспорта Красноярского края Вадим Войцеховский, глава администрации Уярского района Сергей Галатов, мэр Уяра Юрий Семенов, председатель Красноярской

территориальной краевой организации общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев, ветеран дорожной отрасли и красноярского спорта Юлиан Жидков выступили с добрыми пожеланиями.

Хлеб-соль преподнесли гостям. Талантливые артисты художественной самодеятельности завершили торжественное открытие. На спортивную арену вышли спортсмены. Судейская бригада во главе с главным судьей, директором ДЮСШ «Юность» Уярского района Сергеем Старцевым приступила к своим обязанностям.

Первыми стартовали легкоатлеты. В первом забеге с хорошим результатом пробежали представители Красноярского филиала (102,82) Ирина Воробьева, Дмитрий Бубович, Екатерина Файст, Михаил Широков. Их результат стал ориентиром. И началась борьба. С секундами за победу.

Это удалось спортсменам Аппарата управления (100,19)







Летние игры

– Ольга Бабкина, Вячеслав Гимранов, Елена Лапина, Роман Казанцев. В итоге их результат стал лучшим.

Второе место заняли легкоатлеты Емельяновского филиала (100,20) Елена Чупрова, Игорь Буньков, Елена Бахарева, Григорий Афанасьев. Так определились победители и призеры в легкой атлетике.

15 семей участвовали в различных конкурсах. Это интересное и эмоциональное зрелище горячо переживали многочисленные болельщики. Восхищали самоотверженность и целеустремленность, с которыми папы, мамы и дети боролись за победу.

Не был равнодушным к происходящему действу генеральный директор ГП «КрайДЭО» Андрей Иванов.

– Летние спортивные игры стали доброй традицией предприятия, – рассказывает Андрей Сергеевич. – Для меня важно и приятно то, что это именно спортивное событие, а не какое-то коллективное застолье, где просто гуляют и празднуют. Игры ежегодно совершенствуются. Прибавляются новые виды соревнований. Растет, соответственно, количество участников. Это тоже важно. Приезжают командами. В соревнованиях закаляется моральный дух, крепнет дружба, создается позитивный настрой. Это и своеобразная пропаганда здорового образа жизни. Хотя летний сезон у дорожников самое горячее время работы, тем не менее, я считаю, что это хорошая возможность для небольшой передышки. А в семейных стартах надо видеть важный элемент социального развития предприятия. Когда дети наравне с родителя-

ми борются за победу, они уже с малого возраста пытаются быть лидерами. Так что это всенародный праздник активного отдыха. Замечу, что мы проводим соревнования там, где присутствуют наши дорожные филиалы в районах. Ранее мы проводили летние игры в Абанском, Дзержинском, Ирбейском, Саянском районах. Сегодня выпала честь проводить праздник Березовскому филиалу в Уяре. И везде мы приводим в порядок стадионы. Как доброе наследие дорожников.

В семейных стартах первое место завоевала семья Линевак из Ирбейского филиала, второе – Матвиенко из Богучанского филиала и третье Тихоновы из Тасеевского филиала.

В семье Артема Александровича Матвиенко четверо детей. Здесь выступали трое. Самый маленький пока остался дома по возрасту. Супруга педагог. Сам работает главным механиком в Богучанском филиале. Эта дружная семья по праву считается признанным лидером в семейных стартах. Дважды была победителем.

– Мы с женой любим своих детей, – говорит Артем Александрович. – Хочется, чтобы они выросли сильными, здоровыми и целеустремленными. Вот и весь секрет.

В соревнованиях по стрельбе из пневматической винтовки лучший результат показал директор Ирбейского филиала Вячеслав Петров (18 очков), второе место занял Рауф Авхадеев из Рыбинского филиала (16), третье – Антон Слезак из Тасеевского филиала (14).

Армрестлинг. Весовая категория до 80 кг. 1. Егор Тарасов (Березовский филиал). 2. Максим Чурилович (Саянский филиал). 3.



Валентин Домаковецкий (Тасеевский филиал).

Весовая категория свыше 80 кг. 1. Виктор Ершов (Канский филиал № 2). 2. Владимир Симонов (Саянский филиал). 3. Сергей Иль (Красноярский филиал).

О футболе особо. Любят дорожники этот вид спорта. Играют и зимой, и летом. Команды сыгранные, подготовленные, поэтому и борьба здесь всегда напряженная, интересная. Разбитые на четыре подгруппы целый день бились за выход заключительной части состязаний.

После соревнований участники разъехались. Остались только футболисты – восемь команд. А на другой день в Уяре пошел дождь, но футболисты вышли на поле и довели дело до конца. Bravo!

Мини-футбол. 1. Ирбейский филиал. 2. Красноярский филиал. 3. Аппарат управления. 4. Богучанский филиал.

Общий зачет. 1. Красноярский филиал. 2. Партизанский филиал. 3. Аппарат управления. 4. Ирбейский филиал.

Юрий Кузнецов, заместитель директора Емельяновского филиала:

– Я считаю, полезно проводить такие мероприятия. Нас здесь объединил спорт. Благодаря ему крепнет наша дружба. И это правильно.

Анатолий КАСАТКИН



Горячая пора

Объемы работ, проводимых работниками ГП КК «Ачинское ДРСУ» на улично-дорожной сети Ачинска и Назарово, можно сказать, невелики. Впрочем, невелики – это смотря с чем сравнить. Если с общими объемами работ, которые нужно в этом ремонтно-строительном сезоне выполнить предприятию, то, в общем-то, так и есть: они составляют примерно 10 процентов. А если с предыдущими годами, то наблюдается заметный рост.

Так уж повелось, что наши дорожники, отвечающие за эксплуатацию федеральных, краевых и межпоселенческих дорог, как правило, не часто заглядывали в населенные пункты, которые эти дороги связывают. И отличие между состоянием проезжей части внутри границ поселения и за его пределами часто бывает просто разительным: за городом дорога как скатерть, гладкая, ровная, ухоженная, а внутри сплошные ямы и ухабы. Не вдаваясь в причины, почему такое происходит, заметим, что в последние годы ситуация начала меняться в лучшую сторону.

Так, в этом году Ачинское ДРСУ выиграло тендеры на проведение ремонтных работ на сети УДС двух городов – Ачинска и Назарово. В Ачинске у дорожников четыре объекта на общую сумму 21 миллион рублей, в том числе продолжение улиц Юннатов и Кравченко. В Назарово – три на сумму 23 миллиона рублей – улицы Лебяжья, Старица и Карла Маркса.

Победа в конкурсах далась нелегко: претендентов много. Среди

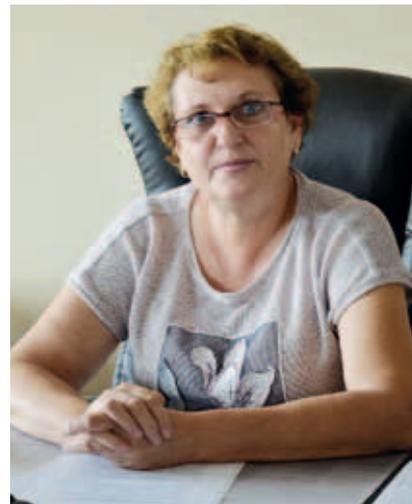
неоспоримых преимуществ Ачинского ДРСУ – хорошая техническая оснащенность, профессионализм сотрудников, высокое качество работ и широкое применение в производстве новых технологий, в частности, щебеночно-мастичного асфальтобетона.

– В прошлом году, когда мы также занимались ремонтом на улицах Ачинска, то на двух участках впервые применили этот вид покрытия, а в этом году планируем использовать эту смесь уже на трех участках, – рассказывает Наталья Демская, заместитель директора по производству ГП КК «Ачинское ДРСУ». – На федеральных и краевых дорогах, которые мы ремонтируем и содержим, смесь зарекомендовала себя положительно, но дать стопроцентную гарантию, что так же хорошо ЩМА поведет себя и в условиях круглогодичных повышенных нагрузок на УДС, мы, конечно, не можем. Время покажет, надо смотреть. Визуально это покрытие и сегодня, через год, выглядит хорошо, нет колеиности, нет трещин или других заметных дефектов, но окончательные выводы делать еще рано.

Наталья Юрьевна – потомственная дорожница. Начало династии положила ее мама Лидия Ивановна Шальпшкина, работавшая начальником производственного отдела в «Красдорстрое». А сегодня начальником ПТО, но уже в Ачинском ДРСУ, работает сын Натальи Юрьевны – Никита Демский.

Ачинское ДРСУ – одно из крупнейших дорожных предприятий края. Оно занимается содержани-

ем 210 километров федеральной автомобильной дороги М-53 «Байкал», содержанием 1840 километров дорог общего пользования и 1127 километров УДС Ачинского, Боготольского, Бирилюсского, Большеулуйского, Козульского и Назаровского районов. Самая горячая пора – это, конечно, лето,



и чтобы справиться со всем, что запланировано, необходимо задействовать абсолютно всех сотрудников из всех филиалов. Но если в Ачинске работа еще кипит, то, например, в селе Красная Речка Боготольского района она уже завершена: дорожники сделали 2 километра улицы с асфальтобетонным покрытием.

– Работу принимали представители администраций Краснозаводского сельского совета и Боготольского района и остались довольны, – говорит Наталья Демская. – Сделали все в лучшем виде – с разметкой, со знаковой информацией, а рядом со школой установили «лежачий полицейский». Руководил работой мастер Андрей Батюта, и он хорошо справился с порученным ему делом. Также в июле наше ДРСУ завершило работы в селе Павловка Назаровского района. В августе мы работали сразу в трех населенных пунктах Ачинского района – в поселке Горный, Ястребовском и Лапшинском сельсоветах. Там вроде бы и небольшие участки – по 300-400 метров, но все они важны для жителей этих сел, поэтому мы справляемся с работой на «отлично».

Мария КЛИМОВА



Главная забота – пассажиры

3 августа текущего года решением совета директоров АО «Краспригород» генеральным директором компании был утвержден Эдуард Быков. Редакция журнала «Транспортный комплекс Красноярья» встретила с Эдуардом Владимировичем и задала ему несколько вопросов.

Только поездом

– С 2005 года за пригородные железнодорожные перевозки в Красноярском крае отвечает компания АО «Краспригород». У нашей компании два учредителя – ОАО «РЖД» и правительство Красноярского края в лице Центра транспортной логистики. Им же принадлежит все акции компании – 51 и 49 процентов соответственно.

«Краспригород» работает на территории трех субъектов Российской Федерации. Естественно, основной объем работ приходится на Красноярский край – это свыше 90 процентов перевозок, остальное примерно в равных долях распределяется между Республикой Хакасия и Кемеровской областью.

– То есть вы, по сути, монополисты?

– Можно сказать и так. Только эта монополия относительная. Пригородные пассажирские перевозки, скорее, социальная функция, нежели способ заработка. Во всем мире они, как правило, дотационные, и наша страна, в том числе Красноярский край, – не исключение. На карте края есть немало таких населенных пунктов, куда попасть можно только на поезде, где автомобильное сообщение вообще отсутствует, а железная дорога – это единственный вид транспорта.

Тарифы на перевозки устанавливаются правительством края. В результате получается, что мы возим людей ниже себестоимости, а убытки нам компенсирует краевой бюджет.

– В годы студенчества мои одноклассники, жившие в районах, домой на выходные часто ездили «зайцами». У них даже целая си-

стема была разработана, как проехать на электричке без билета и при этом не попасться.

– Раньше «зайцев», конечно, было гораздо больше. Все было централизованное, государственное. В СССР не было РЖД, не было компаний, отвечающих за движение электропоездов, – существовало только МПС, а в нем пригородные перевозки считались чем-то вроде сопутствующей деятельности, которая не заслуживала особого внимания. Билеты проверялись постольку-поскольку – бригада контролеров работала выборочно, на каком-то ограниченном участке, и все.

После того как обязанности по организации пригородных маршрутов были переданы субъектам федерации и созданы соответствующие компании, в эту сферу пошли бюджетные деньги. Понятно, где бюджетные деньги – там и особый контроль за расходованием средств.

Остро встал вопрос борьбы с «зайцами». Ведь чем ниже наш доход, тем выше компенсации из бюджета, и рубль, который не доплатил пассажир, заберут у врача или учителя. Задача по стопроцентному охвату поездов органами контроля начала решаться с первых дней существования нашей компании.

Уже много лет абсолютно на всех поездах, курсирующих на нашем полигоне, работают разъездные билетные кассиры. Они есть в каждом поезде – от двух человек в укороченном составе и до четырех-пяти, когда состав длинный. Если человек по той или иной причине не купил билет на станции, он может приобрести его непосредственно в поезде. Причем, если он садится на остановке,



где есть билетная касса, мы, кроме стоимости билета, взыскиваем с него за эту услугу еще 100 рублей. А если он садится на так называемой тарифной станции, где касс нет, то никаких сборов не взыскивается, он спокойно покупает билет и едет, куда ему нужно. Все это оговорено в правилах перевозок.

Цель борьбы с «зайцами» у нас изначально была приоритетной, и сейчас ее можно считать достигнутой. Все поезда у нас охвачены контролем, и безбилетного проезда практически нет.

На повестке – обновление

– Как вы считаете, какие главные проблемы стоят перед вами как новым руководителем компании?

– Основная задача – дальнейшее улучшение качества услуг и повышение комфорта пассажиров. Для этого есть разные способы, но один из основных – обновление парка подвижного состава. Эта проблема характерна не только для Красноярского края, но и для всей страны.

Предельный срок эксплуатации электропоезда – 50 лет, после этого он уже не подлежит ника-

ким ремонтам и должен быть списан. У нас курсирует несколько поездов, которые были построены еще в Советском Союзе, с деревянными скамейками, им больше 45 лет. Они подлежат списанию в ближайшие два-три года. Этот вопрос интенсивно обсуждается на самом высоком уровне, и мы ждем помощи в решении проблемы от федерального правительства, поскольку это дорогостоящее мероприятие.

Конечно, мы все хотим, чтобы это был современный подвижной состав. В прошлом году нам поступило четыре таких поезда производства Демиховского машиностроительного завода – с кондиционерами, комфортабельные.

– В вашем ведении не только пригородные перевозки, но и городская электричка.

– Да. Уже на всех уровнях признано, что этот проект состоялся. Мы начали его развивать в 2012 году. Первое время на нем действовал зонный тариф, при котором цена проезда зависела от расстояния, проезжаемого пассажиром. Поездка по городу, особенно долгая, обходилась людям в несколько раз дороже, чем если бы они ехали на автобусе. Несмотря на экономию времени, которую дает электричка, ее маршруты спросом не пользовались.

В 2014 году, когда решением краевого правительства был принят единый городской тариф, произошел настоящий прорыв. После того как стоимость поездки любой дальности в городской электричке стала фиксированной – сегодня это 19 рублей – количество пассажиров резко увеличилось.

Дальнейшее развитие этот проект получил в апреле 2016 года. Благодаря еще одному решению правительства края нам удалось реанимировать дивногорское направление, которое долгие годы деградировало. Пассажиропоток на нем постоянно сокращался, пока в 2015 году не остался единственный поезд, который утром отвозил людей в Красноярск, а вечером забирал их обратно. Теперь же городская электричка включает в себя и Дивногорск. Стоимость билета точно такая же, как и в поездках по Красноярску.

Впервые за много лет мы по Дивногорску начали наблюдать положительную динамику – вот уже больше года количество пас-

сажиров каждый месяц увеличивается на 35-40 процентов. Конечно, эти процессы не остались без нашего внимания, и по утрам из Дивногорска в Красноярск ходит уже два поезда, появился воскресный. Раньше его вообще не было, а пассажиры в этот день недели были вынуждены пользоваться другими видами транспорта.

Мы рассматриваем возможность с января 2018 года назначить по будним дням еще один поезд – дневной. На нем, не дожидаясь вечернего, смогут, к примеру, возвращаться студенты после учебы.

Хорошая практика

– Вы же человек на железной дороге не новый. И не случайный...

– В 2001 году я окончил Сибирский государственный университет путей сообщения в Новосибирске. На железной дороге распространена хорошая практика – каждый выпускник начинает трудовую биографию с азов. И я не исключение. Первое мое место работы – станция Базаиха, составитель поездов. Рабочая лошадка железной дороги, которая «в поле», на месте, занимается организацией подачи вагонов.

Это те самые ребята, что висят на подножках вагонов в сигнальных жилетах, отцепляют, переставляют вагоны... Говоря казенным языком, осуществляют маневровые работы. Локомотив сзади, вагоны впереди, а на первом из них составитель с рацией, который дает команды машинисту.

Нисколько не жалею о том времени: во-первых, было интересно, а во-вторых, я смог приобрести бесценный опыт, который

мне не раз пригодился в работе.

Потом я был поездным диспетчером – это, конечно, уровень намного выше. Примерно как авиадиспетчер, только на железной дороге. Эта работа, связанная с организацией движения поездов на конкретном участке, требует высокой квалификации и ответственности.

Затем я четыре года работал начальником станции Красноярск, а в 2014 году перешел сюда, в «Краспригород» на должность заместителя генерального директора. Возглавил компанию в июне – сначала как исполняющий обязанности, а теперь в качестве генерального директора.

– С чем связано ваше повышение?

– Моему предшественнику, Олегу Эдуардовичу Федотову, доверили управление одной из крупнейших компаний в стране – Московско-Тверской пригородной компанией. Чтобы нагляднее представить масштабы работы этой компании, достаточно только знать, что объем перевезенных ими пассажиров в девять раз больше, чем у нас.

– По сути, эта его новая должность – косвенное признание эффективности работы «Краспригорода», но уже на федеральном уровне?

– Несомненно. Когда в компанию, в десять раз большую, приглашают руководителя из сибирской глубинки, это говорит о многом. В Москве же наверняка есть свои опытные кадры. Это высокая оценка работы не только Олега Эдуардовича, но и нашего коллектива. Мы за него рады и желаем ему успехов на новом месте.

Елена АВРАМОВА



Такой сложный «простой» трамвай

Может ли большой город обойтись сегодня без трамваев? Более чем столетняя практика отвечает на этот вопрос вполне определенно: не может. Трамвай – рабочая «электрическая лошадка» современного мегаполиса. Именно о нем шла речь на конференции, состоявшейся 17 августа в актовом зале муниципального предприятия «Горэлектротранс».

О плюсах и минусах

У горэлектротранспорта, к которому относится трамвай, есть ряд неоспоримых преимуществ – например, в отличие от автобуса, это экологически чистый вид транспорта, никаких выхлопных газов. Далее. Трамвай движется по рельсам на выделенной полосе, и ему, в отличие от столь же экологически чистого троллейбуса, не страшны пробки. Есть, конечно, и у трамваев свои минусы (ничто в этом мире не совершенно!), но они в любом случае не перевешивают плюсов.

Пожалуй, один из основных недостатков – это дороговизна. Не для пассажира, нет – цены на проезд в трамвае даже ниже, чем в автобусе, а для депо. Например, новый трамвай обойдется раза в полтора дороже, чем автобус. Современный низкопольный – так и вообще в четыре-пять. Впрочем, данный недостаток с лихвой компенсируется во много раз более высоким сроком службы подвижного состава, чем у других видов транспорта. Продолжительность эксплуатации одного трамвая при минимальных затратах на обслуживание достигает пятидесяти лет. Более того, даже и через пол-

века ставить точку на вагоне совершенно не обязательно.

– Тема конференции, организованной Международной ассоциацией предприятий городского электрического транспорта, – «Совершенствование систем технического обслуживания и ремонта подвижного состава городского электрического транспорта и модернизация трамвайных вагонов и трамвайных путей», – говорит генеральный директор МП «Гор-электротранс» Владимир Болотин. – В ней принимают участие 19 регионов страны – представители предприятий-эксплуатационников, производителей, поставщиков. Захотели посмотреть, что есть именно у нас, в Красноярске, поделиться с нами своим опытом и познакомиться с нашим.

На высоком уровне

Гостей конференции наш город встретил на самом высоком уровне.

– Дорогие друзья! Мы очень рады, что вы приехали к нам обсудить такую важную тему, как электрический транспорт, – приветствовала гостей председатель Красноярского городского Совета депутатов Татьяна Казанова. – В нашем городе делается очень



Генеральный директор МП «Горэлектротранс» Владимир Болотин

много, чтобы по рельсам пошел красивый современный удобный трамвай. Мы рады, что можем поделиться с вами опытом.

От имени администрации города выступил руководитель департамента транспорта Игорь Ким:

– Для нас большая честь организовывать работу конференции МАП ГЭТ у нас в Красноярске, потому что ассоциация объединяет людей неравнодушных, болеющих за свою работу, тех, кто делает все возможное и невозможное.

Красноярцам действительно есть чем гордиться. Не так давно из ворот Красноярского электровагоноремонтного завода вышли два модернизированных трамвая. В своей «первой» жизни они уже проработали несколько десятков лет и в скором времени подлежали списанию. Однако умельцы из ЭВРЗ смогли придать им второе дыхание, и теперь их не узнать – настолько современно и красиво они выглядят. Естественно, одними только внешними изменениями дело не ограничилось.

– В рамках контракта на модернизацию мы провели целый комплекс восстановительных работ, – говорит заместитель директора по технической политике и развитию АО «Красноярский электровагоноремонтный завод» Сергей Деркач. – Обновили все несущие элементы, начиная с рамы кузова, сделали обвес кузова и восстановили стойки. Установили синхронные двига-





ярске был проведен ремонт путей по блочной технологии.

В гости к соседям

Бато Туманов в своем деле не новичок – он уже 10 лет возглавляет депо Управления трамваев в Улан-Удэ. Когда получил приглашение поехать в Красноярск, ни минуты не сомневался. Тем более что свой вагоноремонтный завод в столице Бурятии есть. Однако с 2000 года капитально-восстановительный ремонт трамваев предприятие не производит, хотя такой ремонт обходится в несколько раз дешевле приобретения нового подвижного состава, аналогичного по характеристикам. На конференцию Туманов приехал, чтобы собственными глазами увидеть, как при желании можно обновить старую технику.

Еще одни наши соседи по Сибирскому федеральному округу – новосибирцы. Сергей Гавриков – директор компании «Техническая дирекция АРС ТЕРМ», которая также внесла свой вклад в преобразование красноярских вагонов, – они производители электронного оборудования, которым современные трамваи буквально напичканы. Но и это еще не все. На конференции, в частности, шла речь и о том, что современные трамваи – это не только удобное и экологичное средство передвижения. Сейчас АРС ТЕРМ разрабатывает использование преобразователей контактной сети электрического транспорта в качестве альтернативного источника энергоснабжения для операторов сотовой связи. Вот такой сложный «простой» трамвай.

Валерий ТАЛЬСКИЙ

тели, для чего нам предварительно пришлось провести доработку тележек. В трамвае появились система управления при помощи микропроцессоров и система сберегающего отопления. Таким трамваем будет удобно пользоваться мамочкам с маленькими детьми и людям с ограниченными возможностями – теперь в нем есть аппарель, которая позволяет без труда закатывать внутрь коляски.

Тонкости света

Современный трамвай – это очень сложная техника, симбиоз комфорта, красоты и современных технологий. Например, за установку осветительного светодиодного оборудования в модернизированных трамваях отвечала компания, специализирующаяся на разработке и производстве светотехники.

– Наше освещение есть уже бо-

лее чем в 40 вагонах, и многое из того, что мы установили, штучная работа, – объясняет Денис Орлов, директор ИП «Орлов», входящего в группу компаний «Огни Енисея». – Габариты, поворотники, задние «стопы», головной свет – все это требовало адаптации к транспорту с низкочастотной вибрацией. Для того чтобы разработать виброустойчивую конструкцию, нам пришлось изменить компоновку и основу.

И Сергей Деркач, и Денис Орлов – авторы прозвучавших в этот день с трибуны докладов (всего их было около десяти). Обсуждали многое. Например, Каррел Генсен, генеральный директор ООО «Хенкен Сибирь», познакомил собравшихся с применением безбалластных рельсовых путей для городского трамвая, а начальник службы пути «Горэлектротранса» Нина Михалева рассказала о том, как в Красно-

освоиться в новой должности. Понять, что он может сделать в тех условиях, в которых мы живем, как улучшить качество обслуживания жителей своего города в плане пассажирских перевозок.

– Почему местом нынешней встречи вы решили выбрать Красноярск?

– Могу с уверенностью сказать, что у вас очень крепкое предприятие, с хорошим подвижным составом. Владимир Федорович Болотин, его директор, – грамотный руководитель и настоящий энтузиаст своего дела. Всегда, если что-то где-то у кого-то появляется новое, он старается внедрить у себя, не дожидаясь, когда это придется делать в приказном порядке.

Он показал нам вагоны, которые, несмотря на их 30-летний возраст, после модернизации держатся на ходу. Настоящие красавцы, не хуже новых!



Виктор МИШИН, исполнительный директор Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта (МАП ГЭТ).

– Виктор Алексеевич, часто ли ваша ассоциация проводит подобные конференции?

– Раза два-три в год. Наша ассоциация работает в странах СНГ и Балтии – то есть почти на всей территории бывшего Советского Союза. К сожалению, в отличие от тех времен, сейчас у предприятий горэлектротранса очень высокая сменяемость директоров – приходит новый мэр и назначает «своего» директора. Это не значит, что он обязательно плохой или хороший, но ему необходимо как можно быстрее

С возвращением, «Дуглас»!

В навигацию 2016 года речники Енисейского пароходства доставили в Красноярск большую часть разобранного военно-транспортного самолета Douglas C-47, который в 1947 году совершил вынужденную посадку в тундре на Таймыре и почти 70 лет пролежал там в снегах. В этом году в краевой центр привезли крылья «Дугласа», которые не удалось эвакуировать сразу из-за погодных условий.

Что же это за самолет? В 1943 году по программе ленд-лиза его перегнали по Алсибу из США в Советский Союз. У нас «Дуглас» занимался ледовой разведкой Карского моря. В апреле 1947 года самолет вылетел из бухты у юго-западного побережья моря Лаптевых в Красноярск, но не добрался до конца маршрута.

Из-за резкой смены апрельской северной погоды – сначала потепления, а затем снегопада, – обледенел левый двигатель воздушного судна. На правом двигателе самолет продержался четыре часа. Но затем забарахлил и этот. Поэтому «Дуглас» совершил аварийную посадку севернее поселка Волочанка на Таймыре.

На третий день после аварии командир самолета Максим Тюриков, бортмеханик Виктор Пискарев, радист Алексей Смирнов и с ними шесть пассажиров покинули судно в поисках помощи и пропали без вести. Остальные пассажиры все-таки дождались спасения, когда их через 20 дней обнаружил экипаж другого самолета.

С тех пор минуло 70 лет. Эвакуировать воздушное судно решили только в 2016 году по инициативе Экспедиционного центра Русского географического общества. 15 человек, среди которых опытные механики, спасатели, инженеры, а также родственник пропавшего без вести радиста «Дугласа» Алексея Смирнова и дочь командира самолета Максима Тюрикова Авелина Анциферова, – состав международной экспедиции, отправившейся на место нахождения самолета с целью его разборки и последующей транспортировки по зимникам в Дудинку. Из Дудинского порта на безвозмездной основе воздушное судно доставили флотом Енисейского речного пароходства – на борту сухогруза «Кисловодск».

Операция по эвакуации оставшихся на Таймыре частей «Дугласа» продолжилась в 2017 году. Восемь участников экспедиции за девять суток проделали около 1200 километров в сложнейших метеоусловиях, чтобы вывезти из морозной тундры крылья самолета. Крылья вывезли в Дудинку на санях, специально изготовленных для этого в Норильске, прицепив их к одному из вездеходов.

И вот 16 августа теплоход «Талнах» Енисейского пароходства вышел из Дудинского порта с нестандартным грузом на борту. Общий вес крыльев – 760 килограммов.

25 августа теплоход встречали в Красноярском речном порту. Крылья самолета с помощью порталной техники погрузили на автомобильный транспорт. Ценный груз, единственный сохранившийся у нас в регионе в целости экземпляр уникального самолета – труженика войны и тыла, после реставрации станет экспонатом создающегося в Красноярске Музея освоения Русского Севера.

Алла МАЛАХОВА



Теплоход «Талнах» прибыл в Красноярский речной порт с крыльями «Дугласа» на борту



Дочь командира «Дугласа» Авелина Анциферова



Стропаление ценного груза

Из жизни ОТДЫХАЮЩИХ

На базе «Дорожник» возле озера Шира каждый дом, как сказочный теремок, самобытен и неповторим. Когда проезжаешь мимо этого небольшого городка с улицами как в кино, складывается впечатление, что здесь живут финансисты или олигархи. На самом же деле это не так.

Здесь отдыхают обычные люди – работники дорожного хозяйства Красноярского края. В августе приехали на отдых ветераны. Прогулявшись с директором Владимиром Васильевичем Козловым, удостоверилась в этом.

Спускаемся к пляжу. Воздух свежий, насыщен озерной солью. По тропинке идут купальщицы. «Как отдыхается?» – «Прекрасно. Из Новоселово как на крыльях прилетели. И озеро – словно божий дар. Окунешься и помолодеешь».

– Отдыхать – это же не работать, – доволен Геннадий Трифонов, ветеран Бирлюсского филиала Ачинского управления. – Красивый городок, кормят как на убой, две экскурсии сегодня было.

Трифонов из молодых пенсионеров, на базе «Дорожник» впервые, а Александр Тимофеевич Петров приезжает сюда больше десяти лет. 48 лет отработал в Ачинском ДРСУ, хорошо помнит тяжелый послевоенный труд.

– 22 года рабочим, а потом у нас мастера какое-то время не было, ну и начальство давай меня «соблазнять». Я говорю, что у меня три класса образования, – с улыбкой признается он. – А мне: «Ничего, все получится». И правда, получилось. 26 лет мастером отработал, всегда был в передовиках.

Среди отдыхающих много юбиляров. Например, круглая дата у бывшего главного бухгалтера Новоселовского ДРСУ Валентины Платоновны Попковой. Да и Виктор Николаевич Орлов отметил, по его образному выражению, «80 лет пламенной жизни, 60 лет трудовой». По профессии ветврач, потом, отучившись в Иркутском автодорожном техникуме, стал дорожным мастером.

– В ночное время порой едешь по трассе: все блестит, сияет, разметка, как положено. А это ведь и моя работа, чувствуешь гордость, – признается он.

Что и говорить, Виктор Николаевич натура поэтическая, и здесь, на отдыхе, он облакает свои впечатления в стихи. Первыми слушателями, кроме супруги, становятся соседи – Антонина Григорьевна и Анатолий Николаевич Левашовы.

База отдыха подружила новоселовцев, шушенцев, минусинцев и других дорожников края. По ве-



черам беседка возле столовой превращается в место для посиделок: людям одного поколения есть о чем поговорить, вспомнить. Бывают танцы и баян.

– Сделано все, чтобы мы хорошо отдохнули, – восклицает ветеран из Минусинска Галина Николаевна Ширяева. – Это такая редкость, что предприятия не забывают своих ветеранов.

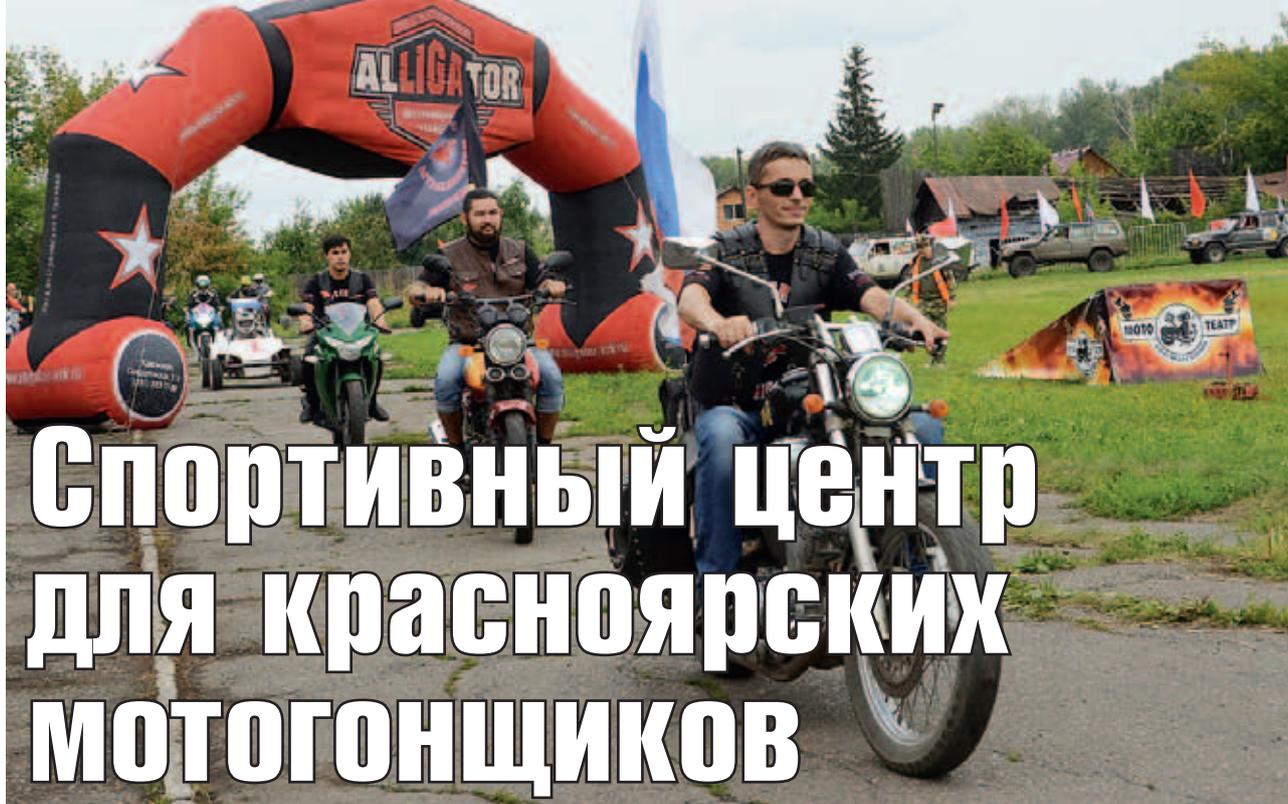
– Кому скажешь, не верят, – подхватывает Галина Иосифовна Марченко. – Автобусы привозят, отвозят, заселяют, кормят, баню натопили, культурная программа. Все дни отдыха плотно заняты. Ни дня без путешествий – в курортном районе много достопримечательностей. Большое спасибо директору Новоселовского ДРСУ Александру Павловичу Плясунову за возможность съездить сюда отдохнуть.

Каждый ветеран передает благодарность своим руководителям за заботу и внимание. И, конечно, «папе» – так любя называют директора базы Владимира Козлова.

Оазис, что он построил на пустом месте, – когда-то здесь только коровы ходили, развивается. Это заслуга всех директоров дорожных предприятий, каждый внес свою лепту. Казалось бы, все уже давно построено, но нет – постоянно что-то достраивают, реконструируют, отделяют. Растет-шумит именная сосна «мощного, вольного казака» – новоселовского руководителя Александра Анашкина.

Все остается людям, и человек остается своими добрыми делами.

Любовь ТАРАРИНА



В Красноярске, на стадионе «Сибирь», открылся Центр технических видов спорта. В новом центре, пока единственном в нашем городе, будут проходить тренировки по спидвею, мотокроссу, мотофрестайлу.

В советское время мотоциклетный спорт был популярен среди жителей города и края. Развивать его в Красноярске начали еще в победном 1945 году. Тогда же начали проводить первые соревнования. В более поздние годы имена красноярцев братьев Ивановых, неоднократных победителей международных соревнований в мотогонках на льду, знала вся великая страна. Были и другие чемпионы. Однако с приходом «лихих» 90-х и всеобщим развалом в развитии мотоспорта в крае произошел значительный спад.

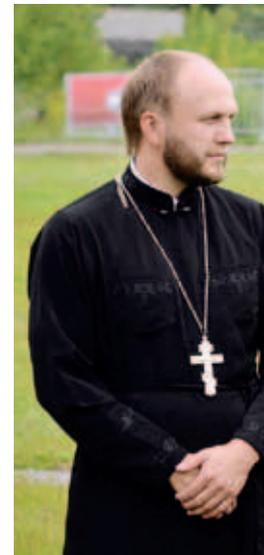
В последние годы ситуация начала меняться к лучшему, мотоспорт на подъеме. Красноярцев, желающих заниматься мото- и автоспортом, по-прежнему много, и появление своей специализированной тренировочной площадки для них – весьма значимое событие.

Инициаторами создания в Красноярске Центра технических видов спорта стали представители красноярского отделения Всероссийского клуба «Ночные волки» и каскадеры «Мото-театра» Александра Елагина».

– Над организацией центра мы работали около десяти лет, и вот наконец мечта осуществилась, – рассказывает президент красноярского мото-театра Александр Елагин. – Благодаря нашим усилиям, а также активной поддержке городской администрации и краевого министерства транспорта у нас появилась своя площадка для тренировок. Безусловно, появление такого центра даст новый толчок к развитию технических видов спорта в регионе.

Открытие центра состоялось в рамках спортивно-музыкального фестиваля «Звезда Сибири», проходившего в нашем городе 29-30 июля и приуроченного к старту мотопробега байкеров «Ночных волков» «На Севастополь!».

Еще до официального начала





мероприятия гости могли посмотреть выставку ретро-автомобилей и арт-объекты художника Василия Слонова, пообщаться с участниками фестиваля, сфотографироваться на фоне настоящего БТРа. На торжественном открытии перед горожанами выступили представители краевой и городской власти, общественных организаций.

Право поднятия флага организаторы предоставили десятикратному чемпиону мира по мотогонкам на льду Юрию Иванову. Открытие завершило парад участников фестиваля, а затем

зрители увидели выступления авто- и мотокаскадеров и показательные заезды автоэкстремалов – гонки на выживание.

Продолжили программу выступления красноярских рок-групп, а кульминацией праздника стало экстремальное огненное шоу каскадеров «Мото-театра Александра Елагина».

Антон ТОПОЛЕВ

