

ТТК

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



№6
(50)

НОЯБРЬ-
ДЕКАБРЬ

2018

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ

С Новым 2019 годом!



Чемпионат профессионального мастерства среди работников дорожно-строительных компаний края

Курс
на высокий
темп



ГОД НОВЫХ ДОСТИЖЕНИЙ

Безопасные и **КАЧЕСТВЕННЫЕ** дороги

ВНИМАНИЕ — зимникам

СОДЕРЖАНИЕ

Мария Климова Лучшие в своем деле	5	Александр Сергеев Олег Анашкин: «Внимание – зимникам»	26
Показали хорошие результаты	8	Михаил Дружинин Слаженная команда	27
Людмила Шеваникова Год новых достижений	10	Ольга Калинина Александр Плясунов: «Фронт работы есть!»	29
Александр Шестериков Хранители восточных дорог края	12	Зинаида Цикалова В будущее – с оптимизмом	30
Анна Ильина «Мама, папа, я»+ КрайДЭО – спортивная семья	14	Наталья Шинкоренко Дороги, которые мы выбираем	32
Елена Аврамова Юрий Васильев: «Особенность этого года – подготовка к Универсиаде»	16	Мила Владимирова Дорога на север	34
Людмила Соловьева Сохранить и приумножить	18	Сергей Колин Полвека – это только начало!	36
Ирина Иванова Умение ставить цели	20	Сергей Чурилов Научить учиться	38
Александр Сафонов Курс на высокий темп	22	Евгений Смирнов Спортивная традиция	40
Наталья Морозова Артерии жизни района	24	Евгений Кутаков «Небо без границ»	42

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. Шеваникова

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 44А4.
Тираж – 2300 экз.
Транспортный комплекс
Красноярья
№6 (50)
ноябрь–декабрь 2018
Время подписания
в печать:
по графику 18.00
фактически 18.00
Дата выхода 26.12.2018
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+

 Рекламный
материал

Использование
материалов
журнала
без письменного
разрешения
запрещено.



Уважаемые коллеги! Поздравляю вас с Новым годом и Рождеством!



Уходит в прошлое 2018 год, но с нами остаются тот опыт, те достижения и победы, которые он принес.

Прошедший год был для дорожной и автотранспортной отраслей края продуктивным, отмеченным важными событиями и достижениями. Но он завершился, и судьба года нового, того, как он сложится, в руках каждого из нас. Вооружившись опытом года ушед-

шего, всем нам предстоит вновь решать поставленные задачи, добиваться достойных результатов, одерживать

новые победы. Хочется выразить благодарность всем, кто трудился для благополучия родного края, всем, кто своим каждодневным трудом вносил вклад в успех общего дела. Пусть новый 2019 год будет годом созидательной и плодотворной работы, временем новых достижений в дорожной и автотранспортной отраслях, станет очередным шагом на пути к улучшению жизни, принесет счастье, мир и удачу в каждый дом!

Пусть каждый день наступающего года будет согрет добром и любовью!

Пожелаем друг другу счастья, удачи и процветания!

Константин Димитров,
министр транспорта Красноярского края

Дорогие друзья, жители Красноярска и края! Уважаемые коллеги-дорожники!



Поздравляем Вас с наступающим 2019 годом!

В этот праздник, как никогда, хочется пожелать семейного счастья, добра и уюта. Будьте чуть более внимательны и добры к окружающим, стремитесь к тому, чтобы все ваши близ-

кие были рядом, дорожите семьей. Желаю, чтобы ваши карьерные амбиции всегда были вам по силам, ставьте себе цели и добивайтесь их.

Каждый Новый год – это обновление и шанс сделать все лучше, чем раньше. Пусть все планы, все ваши желания и мечты осуществляются в 2019 году! Желаю упорства, веры в себя и силы сделать все, что задумано.

Андрей Иванов,
генеральный директор ГП «КрайД90»

Уважаемые коллеги! Дорогие друзья! Искренне поздравляю Вас с Новым годом!

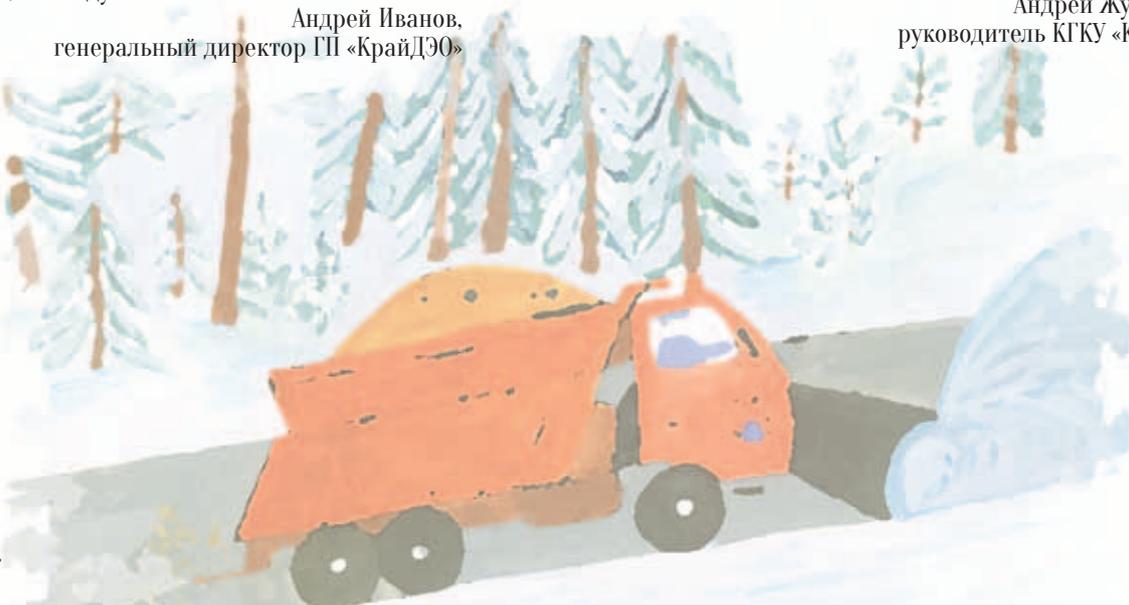
Желаю Вам в грядущем году быть в окружении исключительно положительных и доброжелательных людей, переживать только приятные эмоции, радоваться каждому прожитому дню, дарить радость и улыбки окружающим. И пусть этот Новый год станет для Вас особенным.

Пусть все, что мы планировали, обязательно сбудется: все то, что хотели начать, – начнется, а что хотели закончить – закончится.

Пусть новогодний праздник принесет достаток, тепло семейного очага, здоровье и приятные сюрпризы!

Пусть в новом году вас ждет только радость, здоровье и удача! Пусть этот год подарит как можно больше счастливых дней и встреч! Пусть он будет годом исполнения желаний!

Андрей Журавлев,
руководитель КГКУ «КрУДор»



Ларина Полина

Лучшие в своем деле



Сразу два конкурса профессионального мастерства среди дорожных профессий прошли в декабре на полигоне Емельяновского дорожно-строительного техникума в деревне Замятино.

В первой декаде месяца здесь прошел VI открытый Региональный чемпионат WorldSkills 2019, в котором состязалась молодежь до 22 лет. Затем 18 декабря в рамках Чемпионата профессионального мастерства среди работников дорожно-строительных компаний Красноярского края соревновались те, кто уже много лет работает на дорогах. Но обо всем по порядку.

Молодым – дорогу

Что такое движение «WorldSkills Russia. Молодые профессионалы» читателям нашего журнала объяснять не надо. Вот уже шесть лет подряд студенты средних профессиональных образовательных учреждений (и в первую очередь – Емельяновского дорожно-строительного техникума) соревнуются за право называться лучшими в деле освоения сложной дорожной техники. Такой как автогрейдер, фронтальный погрузчик, бульдозер и экскаватор.

Заметим особо, что сам факт появления конкурсов профмастерства среди будущих дорожников не только в нашем крае, но даже и во всей России – это в первую очередь заслуга именно Емельяновского техникума и его директора Владимира Калачева. А конкурсные задания, которые стали обязательны для всех аналогич-

ных чемпионатов, проводящихся в стране, в том числе и национально-го, были разработаны коллективом этого учебного заведения.

– Главной особенностью проходившего с 3 по 7 декабря чемпионата стало то, что к нам присоединилось еще одно образовательное учреждение – техникум горных работ имени Виктора Петровича Астафьева, который находится в поселке Ирша Рыбинского района, – рассказывает Владимир Калачев. – Скажу с гордостью: во всех четырех номинациях первые и вторые места заняли наши студенты. Они уступили

только два третьих места, которые достались будущим горнякам.

Впрочем, была еще одна особенность, которую отмечали все присутствовавшие на полигоне в те дни, – очень уж морозная погода. Минус тридцать семь градусов – это не шутки.

– Когда начинают жаловаться, мол, молодежь пошла уже не та, что раньше, я смотрю на этих ребят и понимаю, что это неправда, – делится своим мнением заместитель директора Емельяновского техникума по учебно-производственной работе Юрий Варфоломеев. – Их даже наши сибирские холода отступить не заставили. Для этого, кроме умения и знаний, нужен еще по-настоящему бойцовский характер. После того, что они преодолели, сделали, пережили, они – настоящие мужчины!

Что и говорить, крепкий морозец давал о себе знать. Спрятаться от





него и согреться можно было разве что в большой полевой палатке, где топились печка-буржуйка. Отсутствие нормальных бытовых условий не только усложняет жизнь конкурсантам, но и может в будущем стать серьезным препятствием. Дело в том, что Владимир Петрович Калачев надеется организовать на базе дорожно-строительного техникума центр по проведению региональных чемпионатов WorldSkills Russia в дорожных компетенциях.

– Это предложение с пониманием встретили все, от кого зависит его воплощение в жизнь, – объясняет Владимир Петрович. – Начиная от министерства транспорта Красноярского края и министерства образования вплоть до руководства общероссийского Союза «Молодые профессионалы» в Москве. По условиям WorldSkills, по каждой компетенции требуется не менее 3 единиц одинаковой техники. Ну и, конечно, на полигоне требуется помещение, закрытое от ветра и дождя. Не очень большой или суперкомфортный, как пятизвездочная гостиница, павильон, но просторный и добротный. С классом для проведения теоретических занятий, с комнатой совещаний, где могла бы заседать судейская коллегия, и гостиной для отдыха. Чтобы в нем можно было скрыться от мороза и дождя и попить чаю. Причем для павильона, в отличие от приобретения дорогостоящей техники, особых средств не требуется. Главное – чтобы было из чего строить. Надеюсь, что дорожные организации, которые участвуют в проводимых на нашем полигоне конкурсах профмастерства, смогут в складчину выделить необходимые стройматериалы. А техникум готов самостоятельно выполнить проект, построить павильон

и его содержать. В наших сибирских условиях павильон это не прихоть, а необходимость.

Элита дорожной отрасли

Через две недели после проведения молодежного конкурса WorldSkills Russia, на полигоне в поселке Замятино за право называться лучшими состязались представители дорожно-строительных организаций края. У них, как и у молодых, тоже было четыре номинации. Правда, вместо бульдозеристов в соревнованиях приняли участие водители комбинированных дорожных машин на базе самосвала КамАЗ. Чемпионат проводился под эгидой министерства транспорта Красноярского края и АООДД «Дорожники Красноярья» и был посвящен 84-й годовщине со дня образования Красноярского края.

Открыл чемпионат председатель Ассоциации Наиль Минахметов, отметив, что конкурсанты – элита своих предприятий, элита дорожной отрасли нашего Красноярья и пожелал победы сильнейшим.

К его словам присоединился председатель Красноярской территориальной организации общероссийского профессионального союза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев, который поблагодарил участников и организаторов чемпионата профмастерства, подчеркнув, что это важный этап подготовки высококвалифицированных кадров.

Всего в чемпионате приняли участие 8 команд. Краевую дорожную отрасль представляли работники Ачинского, Балахтинского и Большемурутинского ДРСУ, ДРСУ-10 из Минусинска, ГП «КрайДЭО» и ГП КК «Лесосибирск-Автодор». Честь дорожников столицы края защищали сотрудники ДРСП «Левобережное» и МП «САП».

Конкурсные задания, которые выполнялись на скорость, не из легких. Грейдеристы должны сбивать отвалами кубики, стоящие на подставках различной высоты, машинисты фронтальных погрузчиков – снять мячи, установленные на перекладинах, и затем закинуть



их в специально натянутую сетку. Перед экскаваторщиками стояли задачи, требовавшие поистине ювелирной точности: сначала им надо было снять ковшем установленный на подставке волейбольный мяч и сбросить его в ведро, а затем осторожно одним зубцом ковша надломить установленное на стопке яйцо, не разбив его при этом до конца и не затронув саму стопку. То, что требовалось от водителей КамАЗа, можно без преувеличения назвать фигурным вождением: сначала мощный автомобиль требовалось припарковать на небольшой, огражденной конусами, площадке, затем показать «змейку», выполненную задним и передним ходом, и под конец верно остановиться – так, чтобы передние колеса застыли точно на финишной черте.

Экскаваторщик Владимир Таскин, занявший второе место в своей номинации и представляющий Ачинское ДРСУ, считает волнение самой большой для себя сложностью.

– Я здесь третий раз, и если бы не переживал так сильно – занял бы первое место, – уверен он. – На работе мы, конечно, яйца не бьем и мячиками не кидаемся – грузим машины, копаем землю. Задания, в принципе, не очень сложные, главное – справиться с волнением. Я пока не смог.

Несколько слов о технике... Хозяину чемпионата – Емельяновскому техникуму принадлежит только экскаватор, остальное для проведения соревнований было предоставлено государственным предприятием «КрайДЭО». Автогрейдер принадлежит Партизанскому филиалу – в Емельяновском районе он в командировке, и сразу после конкурсного заезда отправился на дорогу, чистить ее от снега, которого в декабре намело уже немало. КамАЗ находится

на балансе Емельяновского филиала, а фронтальный погрузчик – Красноярского.

...Но вот все конкурсы завершены, последний участник точечонько останавливает самосвал на желтой полосе – и судьи отправляются на совещание, чтобы подвести итоги. Право вручить награды победителям было предоставлено депутату Законодательного собрания края, председателю комитета по промышленной политике, транспорту и связи Владимиру Демидову.

– Вы все большие молодцы, проигравших сегодня нет – есть только победители, – обратился к участникам соревнований Владимир Петрович. – Главное, чтобы вы все уверенно чувствовали себя в кабине экскаватора, грейдера или автомобиля, чтобы ваша работа была комфортна и безопасна для вас и востребована у жителей Красноярска и края. Поздравляю всех!

По итогам конкурсов призовые места распределились следующим образом:

Компетенция «Машинист фронтального погрузчика»

1 место – САП (г. Красноярск)

2 место – ГП КК «КрайДЭО»

3 место – ДРСУ-10

Компетенция «Водитель КДМ»

1 место – ГП КК «Ачинское ДРСУ»

2 место – ДРСУ-10

3 место – ГП КК «КрайДЭО»

Компетенция «Машинист автогрейдера»

1 место – ГП КК «Лесосибирск-Автотор»

2 место – ГП КК «Ачинское ДРСУ»

3 место – ДРСП «Левобережное» (г. Красноярск)

Компетенция «Машинист экскаватора»

1 место – ГП КК «Балахтинское ДРСУ»

2 место – ГП КК «Ачинское ДРСУ»

3 место – ГП КК «Лесосибирск-Автотор»

В негласном командном зачете (в этом году организаторы решили официально не выявлять команду-победителя) лучшим оказалось ГП КК «Ачинское ДРСУ», его представители заняли одно первое место и два вторых.

Мария КЛИМОВА

Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА



Андрей ИВАНОВ, генеральный директор ГП «КрайДЭО»:

– Лично у меня этот чемпионат вызывает только положительные эмоции. Для коллектива он очень важен. Это позволяет нам помериться силами друг с другом и с соседями-дорожниками, найти свое место, назвать лучших. И, конечно же, это прекрасная возможность для неформального общения, которая позволяет всем дорожникам края почувствовать себя единой семьей.

Александр МАРКОВ, заместитель председателя АООД «Дорожники Красноярья»:

– Конечно, зимой такие состязания проводить сложнее, чем летом, – то снег, то мороз, то ветер. Но проверить навыки и посоревноваться все равно можно. Тем более, что дорожникам к такой погоде не привыкать – именно

зимой на них ложится основная нагрузка по содержанию. С наступающим Новым годом, ребята! Пусть нам в дорожной отрасли порой и приходится несладко, но мы всегда знаем, что и для кого делаем. Вы – лучшие!

Евгений НАЙДЕНКО, генеральный директор ГП КК «ДРСУ-10» (г. Минусинск):

– Наше предприятие старается всегда принимать участие в конкурсах профмастерства. У нас есть объемы работы и высококвалифицированные специалисты, которые совершенствуют свои навыки на дорогах края. Конечно, мы рассчитываем на победу. Но как бы конкурсанты ни выступили, мне за них никогда не будет стыдно. Потому что я знаю: они – настоящие профессионалы, которые своим ежедневным трудом подтверждают свое высокое мастерство.

Показали хорошие результаты

Перед Новым годом традиционно принято подводить итоги года уходящего, оценивать проделанную работу и полученные результаты. Вот и в министерстве транспорта Красноярского края подвели итоги работы в курируемых отраслях.

Железнодорожный транспорт

Проект «Городская электричка» вошел в ряд программ краевого и федерального уровня, таких как Генеральный план города и Концепция транспортного обеспечения Всемирной зимней Универсиады 2019 года. Сегодня проект – это 42 пары электропоездов, в том числе 14 в пределах города, ежедневно курсирующих и охватывающих практически все районы правобережной и левобережной частей краевого центра. При этом в 2018 году в соответствии с транспортным заказом Красноярского края назначено 3 дополнительных поезда на внутригородских маршрутах и 3 – на маршруте Красноярск–Дивногорск. Разработанный график движения обеспечивает доставку жителей в пиковые часы, минуя «пробки», на работу и обратно. В схему движения входят 20 остановочных пунктов на территории Красноярска и 8 – на маршруте от Красноярска до Дивногорска.

Проект имеет положительную динамику с ежегодным приростом перевезенных пассажиров. С 2012 года, с начала реализации, количество пассажиров увеличилось на 75%, в том числе за 2017 год рост на 16%, перевезено 1,330 млн человек. За 9 месяцев 2018 года перевезено 1,144 млн человек с ростом пассажиропотока, который составил 17%.

С 2014 года Красноярской железной дорогой построены посадочные платформы и организованы остановки «Городской электрички» на 7-ти остановочных пунктах: «Водошьяново», «Белье росы», «Железнодорожная больница», «Северное шоссе», «Калинина», «Тихие Зори» (за 2018 год – «Калинина», «Тихие Зори», «Бобровый Лог»).

Ведутся проектные работы по строительству островной платформы

на станции Красноярск Северный, а также платформ «Сады», «Шумково», «Металлургов». Запланирована и реконструкция платформы «Мясокомбинат».

Проект «Городская электричка» развивается в условиях имеющейся железнодорожной и городской инфраструктуры. Железнодорожное кольцо опоясывает Красноярск, длина путей в черте города – 60 км. Все крупные пассажирообразующие станции и остановочные пункты в черте города, такие как «Красноярск», «Енисей», «Злобино», «Бугач», «Путепровод» расположены в непосредственной близости к жилым массивам и остановкам городского транспорта. Инфраструктура довольно развита и позволяет пассажирам без проблем добраться до места посадки в поезд, с максимальными удобствами совершать поездки, а также комфортно проводить время в ожидании поезда.

Пассажиры городских электричек – это преимущественно работающее население, а также студенты и школьники. То есть, категория жителей мегаполиса, испытывающая дефицит свободного времени.

Реализация проекта позволит изменить к лучшему городскую среду, повысить транспортную доступность застраиваемых районов Красноярска, внедрить единый проездной билет на разные виды транспорта, сократить дублирующие маршруты, повысить скорость передвижения по городу и улучшить его экологию.

Воздушный транспорт

В целях обеспечения качественного обслуживания пассажиров в аэропорту Черемшанка 29 июня 2018 введен в эксплуатацию новый аэровокзал для обслуживания пассажи-

ров пропускной способностью до 300 чел./час, общей площадью 1386 м².

В результате проведенной Правительством Красноярского края работы, распоряжением Правительства РФ от 05 мая 2018 создан новый филиал «Аэропорт Диксон» ФКП «Аэропорты Красноярья». Федеральным бюджетом предусмотрено финансирование мероприятий, направленных на восстановление инфраструктуры и приведение имущества филиала Диксон в нормативное состояние.

В 2016–2018 гг. в рамках реализации государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» проводилась реконструкция аэропорта Норильск (Алыкель). 24 сентября 2018 введены в эксплуатацию объекты аэропортового комплекса и аэродромной инфраструктуры (взлетно-посадочная полоса). На сегодняшний день аэродром принимает практически все типы воздушных судов.

Согласно проекту Федерального закона «О федеральном бюджете на 2019 год и на плановый период 2020–2021 годов» Правительством РФ увеличены бюджетные ассигнования на предоставление субсидий федеральным казенным предприятиям, находящимся в ведении Федерального агентства воздушного транспорта, в целях создания их новых филиалов на базе аэропортов Байкит, Ванавара, Енисейск, Тура, и Хатанга.

В настоящее время министерством транспорта края совместно с



Открытие аэровокзала аэропорта Черемшанка

АО «КрасАвиаПорт», ФКП «Аэропорты Красноярья» и заинтересованными ведомствами проводится необходимая работа по подготовке пакета документов для передачи движимого и недвижимого имущества вышеназванных аэропортовых комплексов из краевой собственности в собственность Российской Федерации.

Международный аэропорт Красноярск (Емельяново) сохраняет положительную динамику роста пассажиропотока и объемов перевозок. За 9 месяцев 2018 года красноярский авиаузел обслужил 1 982 155 пассажиров, что на 16,5% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Внутренний водный транспорт

В рамках краевой программы пассажирских перевозок внутренним водным транспортом, субсидируемых из краевого бюджета, за навигационный период текущего года выполнено 1016 рейсов (100% от запланированного уровня), перевезено 61 388 пассажиров (за навигацию 2017 года перевезено 55 089 пассажиров, т.е. прирост 11,4%).

В целях решения острой актуальной задачи обновления пассажирского флота, а именно теплоходов «Александр Матросов», «Валерий Чкалов», эксплуатируемых на пассажирской линии Красноярск – Дудинка, в текущем году министерством транспорта края во взаимодействии с ГП КК «Центр транспортной логистики», АО «ПассажирРечТранс», профильными предприятиями активно прорабатывается вопрос нового судостроения на отечественной верфи.

В ходе проработки данного направления организовано взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти, отраслевыми предприятиями, проектными организациями, судостроительными за-

водами, проведены рабочие встречи в Красноярске, выездные совещания на территориях верфей в Нижнем Новгороде, Санкт-Петербурге, Петрозаводске для оценки производственных мощностей верфей, изучения опыта судостроения.

В настоящее время проектом Закона края «О бюджете на 2019 год и плановый период 2020-2021 годов» в рамках государственной программы края «Развитие транспортной системы» предусмотрены субсидии на финансовое обеспечение затрат, связанных со строительством пассажирских судов класса Российского Речного Регистра «М-ПР» для работы в Енисейском бассейне внутренних водных путей на условиях финансовой аренды (лизинга).

Несмотря на продолжающееся маловодье Ангары, основным перевозчиком грузов на водном транспорте в регионе – АО «Енисейское речное пароходство» за навигацию текущего года перевезено 3,344 млн тонн грузов (за навигацию 2017 года перевезено 3,2 млн тонн грузов).

Автодорожный транспорт

Правительство Красноярского края приобретает 96 автобусов различного класса на сумму 600 млн рублей (срок поставки – 30 октября 2018 года), а также 8 троллейбусов на сумму 93,1 млн рублей (из них 40 млн – из средств федерального бюджета по программе Минпромторга), срок поставки – февраль 2019. Все автобусы и троллейбусы останутся в Красноярском крае в качестве наследия Универсиады.

Дорожное хозяйство

Построена и открыта магистральная улица непрерывного движения – ул. Волочаевская. Стоимость строительства (СМР) – 3 278,82 млн рублей,

стоимость всего строительства (вместе с выкупом) – 6 335,99 млн рублей. Введена в эксплуатацию развязка в мкрн. «Тихие зори», обеспечивающая подъезд транспорта к объекту Универсиады «Арена. Платинум». Стоимость – 369 млн рублей. СМР – 290 млн рублей. Выполнены показатели федерального приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги»:

– Автодорога «Саяны», ремонт дорожного покрытия на автодороге «Саяны» на 5-ти участках общей протяженностью 9,969 км. Стоимость – 62,1 млн. рублей;

– Автодорога Красноярск – Солонцы, началась реконструкция автодороги Красноярск – Солонцы на участке км 0+000 – км 1+400. Стоимость – 108,3 млн рублей на 2018 год. (2019 год – 236,1 млн, 2020 – 55,5 млн).

Полностью завершены все ремонтные работы в рамках федерального проекта «Безопасные и качественные дороги» в Красноярске. Подрядные организации сдали в эксплуатацию 1 улицу, где выполнен капитальный ремонт, 50 участков городских дорог, где выполнили ремонтные работы, а также 20 объектов, где сделали все необходимое для снижения концентрации ДТП.

Помимо работы в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги», в Красноярске отремонтировали 50 улиц по программе подготовки города к Универсиаде. Работы по этой программе провели на ул. Матросова, Авиаторов, Биатлонная, Урицкого, Степана Разина и другие.

Отремонтировано порядка 139 км региональных автодорог. Финансирование – 1 млрд 440 млн 395,9 тысяч рублей. Также ремонтные работы проводились на 27 мостах. Общее финансирование – 569,5 млн рублей.



Открытие развязки на Волочаевской



Открытие навигации-2018

Год новых достижений

К концу юбилейного для предприятия года ГП «КрайДЭО» подошло с хорошими показателями: возросли объемы работ, увеличился выпуск собственной продукции, а кроме того, КрайДЭО вышло на новый уровень – начало активно осваивать строительство и реконструкцию дорожных объектов.

– По итогам 10 месяцев этого года практически все работы по объектам КруДора завершены, – рассказал исполняющий обязанности главного инженера ГП «КрайДЭО» Сергей Владимирович Козлов. – Это автомобильные дороги: Саяны в Манском районе, Байкал-Роцца, Новопятницкое-Новоалександровка в Уярском районе, Агинское-Вознесенка в Саянском районе, Абан-Почет в Абанском районе, Заозерный-Агинское в Рыбинском и Саянском районах. В следующем году будут сданы переходящие объекты: Канск-Тарай в Канском районе и Ангарский-Иркинеево-Артюгино в Богучанском районе, с вводом которого будет обеспечено бесперебойное сообщение через реку Ангара между Иркинеево, Артюгино и другими населенными пунктами в этом районе. До этого летом оборудовался временный мост, а зимой – зимник.

В 2018 году КрайДЭО также приступило к работам по вновь начинаемым объектам КруДора, всего их 19 на общую сумму почти 600 млн. рублей. Данные объекты планируется ввести в эксплуатацию к осени следующего года.

Кроме того, на фоне текущих ремонтных работ особо выделяется объект Красноярск-Солонцы.

– В этом году мы выиграли тендер и уже приступили к работам на автомобильной дороге Красноярск-Солонцы, сдача которой запланирована на 4 квартал 2019 года, – отметил Сергей Владимирович. – Очень показательный объект в том смысле, что по сути это городская территория с большой интенсивностью движения, как транспортного, так и пешеходного, поэтому необходимо обеспечить самую высокую степень безопасности при проведении ремонтных

работ. Данный объект задает вектор, направленный на проведение работ в черте Красноярска, чем мы до этого времени не занимались. Мы планируем, обретя здесь огромный неоценимый опыт, двигаться по этому пути и дальше, участвуя в соответствующих тендерах. Сам по себе объект также интересный – он включает в себя весь комплекс строительных работ: от реконструкции земляного полотна, устройства новой «дорожной одежды» до строительства двух подземных пешеходных переходов, которые обеспечат увеличение пропускной способности данной дороги. Объект предполагает значительную реконструкцию существующих инженерных коммуникаций, линий связи, канализации, устройство сложной системы водоотвода, знаковой информации и проведение комплексного благоустройства. В зависимости от технологической операции на объекте работает до 150 человек одновременно: работники Красноярского филиала ГП «КрайДЭО», а также субподрядчики, в числе которых специализированная организация в области электроэнергетики «Антарес-С» и мостостроительная фирма «Мостремстрой».

Помимо территориальных дорог в ГП «КрайДЭО» на содержании и ремонте есть и федеральная – автомобильная дорога Р-255 «Сибирь», от поселка памяти 13 Борцов до границы с Иркутской областью, на которой за период с 2017 года выполнен ремонт на 8 объектах разной протяженности.

– В 2018 году мы приступили к ремонту глубокого обхода Красноярска с 0 по 32 км, входящего в состав федеральной автомобильной дороги Р-255 «Сибирь», – рассказал и.о. главного инженера. – Согласно контрак-



И. о. главного инженера Сергей Козлов

ту, сроки работы: 2018-2020 годы, цена – более 800 млн. рублей. Серьезный по протяженности и масштабный по видам работ объект. 2 слоя асфальтобетона устраивается на существующее покрытие, при этом применяется технология использования между стыков асфальтобетонного покрытия стыковочной ленты «Брит». Данная лента служит для увеличения эксплуатации дорожного покрытия в местах сопряжения слоев между асфальтобетонами, где чаще всего возникают трещины в процессе эксплуатации. Сама по себе эта технология не нова, но мы работаем по ней впервые, так что для нас это полезный опыт. На сегодня мы выполнили с применением данной ленты ремонт 12 км из 32-х.

В 2019 году при наступлении положительных температур воздуха уже сможем оценить эффект и сделать выводы о целесообразности применения этой технологии на других объектах при желании заказчика.

Если они будут положительными, т.е. увидим, что лента позволяет надолго увеличить прочность конструкции дорожной одежды, думаю, заказчики будут заинтересованы в том, чтобы ее применять, так как это позволит повысить долговечность выполненных работ и экономить на последующем ремонте дорожного полотна.

Не менее знакомым, чем объект

Красноярск-Солонцы, стал в нынешнем году для КрайДЭО тендер на капитальный ремонт автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» на 1165- 1176 км (граница с Иркутской областью).

- Мы впервые выиграли тендер на столь масштабный ремонт участка федеральной трассы, - отметил Сергей Владимирович. - Работы выполняются в текущем году частично: устраивается объездная дорога для осуществления проезда транспорта в период, когда будут проводиться работы по замене водопропускной трубы. Затем будет установлена новая водопропускная труба, оборудовано земляное полотно и «дорожная одежда», система водоотвода и кюветы. При этом меняется конструктив дороги, геометрия, продольные уклоны будут меньше, соответственно, дорога будет ровнее. Это делается для того, чтобы дорога несла прочностные характеристики улучшенного показателя и после капитального ремонта перешла в новое, более высокое качество. Срок завершения работ - конец 2019 года. При этом каждый этап ремонтных работ будет отслеживаться представителями Стройконтроля, с которым федеральный заказчик заключил договор.

Однако в КрайДЭО такого пристального внимания не опасаются.

- Мы всегда работаем качественно и выполняем обязательства в срок, это подтверждает и тенденция увеличения объемов работ ГП «КрайДЭО», благодаря большому числу выигранных тендеров. Заказчики нам доверяют, поскольку положительная репутация КрайДЭО приумножается, - уверен и.о. главного инженера. - Поэтому проблемы, связанной с вниманием со стороны контролирующих органов или общественности, не вижу. Наоборот, иногда это даже помогает. Например, в этом году был случай - в период ре-

монта движение транспорта на объекте осуществлялось по узким полосам. На одной из них образовались ямы, что еще больше замедляло движение. Неравнодушные водители сообщили нам об этом, и мы в кратчайшие сроки устранили проблему.

Полностью завершены и работы по программе ремонта улично-дорожной сети (УДС).

- Мы выполнили запланированный объем работ в Канском, Рыбинском, Манском, Партизанском, Саянском, Ирбейском, Абанском, Дзержинском и др. районах на общую сумму около 160 млн. рублей, - рассказал заместитель генерального директора по взаимодействию с органами местного самоуправления Алексей Петрович Старовойтов. - В течение года были проведены работы разного типа: ремонт асфальтобетонного покрытия, гравийных дорог переходного типа, тротуаров, обустройство дворовых проездов в Козинске в рамках соответствующей программы на сумму около 5 млн. рублей.

По словам Алексея Петровича, конкуренция в сфере ремонта улично-дорожной сети немалая, и выиграть тот или иной лот не просто. Бывают тендеры на ремонт, выполнение которых из-за большой конкуренции и «понижения» цены просто нерентабельно.

- В прошлом году некоторые объекты УДС, на которых мы работали, были убыточны.

В этом году мы взяли курс на работу в прибыль. В результате объемы работ по сравнению с 2017 годом сократились, при этом прибыль увеличилась. Такую же политику КрайДЭО будет проводить и в следующем году. С «ушедшими» от нас муниципалитетами продолжим совместную работу, не исключая, что после сравнения качества работы другого подрядчика



Заместитель гендиректора по взаимодействию с органами местного самоуправления Алексей Старовойтов

с КрайДЭО объекты вновь вернуться к нам. Первая же зима это покажет. Наша внутренняя лаборатория следит за выпуском качественной продукции, выезжает с проверкой на объекты после окончания работ. Кроме того, в ремонтных работах мы используем щебень со своих карьеров, которые у нас есть практически во всех филиалах. Это является существенным конкурентным преимуществом КрайДЭО, поскольку позволяет значительно сократить расходы на транспортировку материала.

Немалую роль в обеспечении необходимого качества и соблюдении сроков работ играет своевременное обновление технического парка. В КрайДЭО традиционно массовая закупка техники прошла в мае текущего года. Автогрейдеры, КДМ, «КамАЗы», автогудронаторы, тракторы МТЗ с комплексным оборудованием, включая щетки, отвалы, косилки - всего было приобретено более 40 единиц на сумму около 130 млн. рублей.

- Мы понимаем, что устаревшими механизмами сложно будет своевременно и качественно выполнять возложенные на нас обязательства, поэтому если в течение года появляется острая потребность в какой-то технике, покупаем дополнительно, - пояснил Сергей Козлов. - Например, сейчас покупаем две единицы КДМ, уборочную машину для Емельяновского филиала ГП «КрайДЭО», которые будут использоваться для зимнего содержания «гостевой» трассы, что особенно важно в период проведения Универсиады.

Людмила ШЕВАНИКОВА



Запланированный объем работ по ремонту улично-дорожной сети выполнен

Хранители восточных дорог края

Девиз предприятия: дороги обязаны быть в надлежащем состоянии вне зависимости от времени года и погодных условий.



Сергей Дворников, директор Канского филиала № 1 «КрайДЭО» с памятным знаком к юбилею от коллег

Горячая (и холодная) пора

– За прогнозом погоды следите? И как обстановка? – начал я разговор с директором предприятия Сергеем Николаевичем Дворниковым. На мониторе его компьютера сразу увидел открытую интернет-страницу с метеоосводками. В такие дни погода в работе дорожников, по понятным причинам, определяет если не все, то очень многое. Например, как сегодня, когда произошла наша встреча. Днем начался дождь, временами переходящий в снег. Не нужно быть специалистом по обслуживанию дорог, чтобы понимать – вечером и ночью все замерзнет. Федеральная дорога станет труднопроходимой и просто опасной для движения транспорта. Поэтому кабинет директора Канского филиала №1 КрайДЭО превращается в своего рода оперативный штаб с постоянным мониторингом прогноза погоды, с сообщениями с трассы, откуда работники докладывают о положении дел.

Теперь технологии расширили возможности, и директор получает сразу фотографии в мессенджер с

смартфоне, чтобы своими глазами оценить ситуацию. А как иначе, ведь территория, по которой растянулась обслуживаемая дорога, могла бы вместить в себя небольшую кавказскую республику. На таких просторах нужно уследить и за осадками, и за температурными перепадами.

– Мы обслуживаем федеральную трассу до границы с Иркутской областью – протяженность немалая. Сегодня в течение дня занимались тем, что готовили технику. К вечеру ожидается небольшой дождь, потом опять снег и переход через нулевую отметку, соответственно – образование гололедицы, – говорит Сергей Николаевич.

Поздняя осень и весна – самые напряженные периоды у канских дорожников. Вся работа состоит в содержании дорог, и большое значение имеет реакция на меняющуюся ситуацию.

– Летом проще, – рассказывает директор. – Мы видим объемы – что по содержанию, что по ремонту, планируем работу. Отсыпка обочин и проезжей части с гравийным покрытием, укладка асфальтобетона: зашли на участок, огородили, выполняем задачу, все идет по понятному плану. А сейчас на наших плечах лежит безопасность проезда по дороге. Вся техника готова и если пока не задействована, то это может случиться в любой момент.

В начале 2019 года начнется подготовка к следующему сезону – начнут выкатывать катки, готовить технику, используемую при ремонте дорог. В январе – феврале производится заготовка, завоз материалов на асфальтобетонный завод.

А если снегопад?

– Как строится ваша работа во время большого снегопада? Этот момент наступит со дня на день.

– В снегопад и не только кругло-суточно службу несет оперативный

дежурный, который держит связь с ключевыми специалистами всего предприятия, находится в режиме связи с сотрудниками ГИБДД, принимает звонки, мониторит состояние дороги по камерам наблюдения. В зависимости от ситуации вызываем работников, которые выходят в смену. В большие снегопады на трассу выходит до десяти комбинированных дорожных машин (КДМ), восемь грейдеров и прочая техника.

В такие дни люди работают, как на войне, отдавая и личное время. Битва со стихией ведется до победного конца. Даже после долгой трудной смены работник уходит домой не сразу, а готовит, ремонтирует свою машину для следующего дня.

– Хорошие, работающие люди – это наше богатство, гордость, – уверен директор. – На таких людях держится наше предприятие. Назвать можно всех, но хочу отметить мастеров Игоря Ляхова, Виктора Пугачева, Сергея Кучкова, Дмитрия Рябкова, Игоря Станькова, механизаторов Владимира Шорникова, Игоря Азаренко, Эдуарда Эльке, Валерия Богданова, Артема Корженевского, Семена Нарбутова и многих других. У нас 31 водитель, среди них одни из лучших – это Анатолий Вторых, Валерий Тятенков, Василий Залукаев, Сергей Клинов, Павел Чечура, Василий Глинский.

Объемы на уровне прошлого года

– 2018 год я могу охарактеризовать для нашего филиала как неплохой, – считает Сергей Николаевич. – Нами выполнен объем работ на уровне прошлого года, занимались содержанием территориальных дорог и дорог федеральных, выполняли щебеночно-гравийно-песчаную обработку, ремонтировали дороги, в том числе в поселках Нижняя Пойма и Нижний Ингаш, а также в городе Иланский, ремонт дорог в котором был весьма внушительный.

Город Иланский был «пройден» филиалом №1 почти насквозь, населенный пункт получил новую дорогу с асфальтом в два слоя. Освоен весь

бюджет, а на следующий год планируют продолжить работу в Иланском, где появится еще одна большая улица с новым асфальтобетонным покрытием.

На следующий год объемы работ обещают быть снова достойными большого сильного предприятия. Немалая работа предстоит по части ремонта федеральных дорог – контракты уже заключены.

Всего Канский филиал № 1 КрайДЭО содержит 15 километров автодорог федерального значения и 488 километров дорог территориального значения в Иланском и Нижнеингашском районах. Кроме того, в зоне ответственности предприятия находится содержание транзитной объездной дороги города Канска.

ОБНОВЫ ДЛЯ ФИЛИАЛА

В этом году предприятие получило два новых автогрейдера. Также приобрели новенький прицепной автогудронатор для обработки поверхности асфальтобетона перед укладкой нового слоя. Если автогудронатор встал на вооружение филиала сравнительно недавно, то автогрейдеры уже успели показать себя в работе. Эффективность новой техники



Машинист погрузчика Валерий Богданов и мастер Игорь Станьков

Дворников отметил 50-летний юбилей. В кабинете еще видны отголоски праздника – подарки.

– Это велосипед, его мне подарил руководитель, – директор показывает велосипед, стоящий в соседнем кабинете. – Для физкультуры, для поддержания здоровья в тонусе. Еще я лыжи люблю!

А коллектив подарил Сергею Николаевичу памятный знак, похожий на очень большую медаль. Сразу вид-

его по специальности «Строительство дорог и аэродромов», получил высшее образование и вскоре стал начальником производственно-технического отдела. Несколько лет назад вступил в должность директора предприятия.

– Были ли какие-то предпосылки в школьные годы, что будете работать в дорожной сфере?

– Только в восьмом классе я понял, что хочу строить. Впервые именно тогда заявил об этом, – вспоминает Сергей Николаевич. – До этого момента были самые разные мысли. Но мама говорит, что еще в детстве я любил рисовать не солнце, деревья или каких-то животных, а именно дома. Теперь я оглядываюсь назад и четко понимаю, что ни врач, ни юрист хороший из меня вряд ли бы получился. Я занимаюсь своим делом. Мне нравится создавать что-то реальное, осязаемое.

Говоря об увлечениях в свободное время, Сергей Николаевич разводит руками: в этой работе и свободного времени нет!.. Даже полноценный отпуск в его жизни теперь редкость. Правда, на чтение время все же удается выкроить.

– Я люблю читать книги. Последнее, что прочитал, это тетралогия Валентина Катаева. Вдруг наткнулся на это произведение, вспомнил, что книга была в школьной программе. С удовольствием почитал Катаева, отдохнул душой, – пояснил Сергей Николаевич. – А еще я поэтов люблю, недавно Осипа Мандельштама прочитал, получил огромное удовольствие. Я любопытный человек, и у меня такое хобби есть, если так можно сказать, – блуждать по «Википедии» – проходить от ссылки к ссылке, от одной статьи к другой в поисках интересной информации.

Александр ШЕСТЕРИКОВ
Фото автора

– Дорогие друзья, коллеги! Хочу поздравить всех с наступающим Новым годом! У всех нас в эти дни много ответственной работы, от которой зависит жизнь людей, функционирование инфраструктуры. Мы справились и справимся с любой задачей, но всем вам желаю благоприятных погодных условий, особенно в Новогоднюю ночь, чтобы у всех было время загадать желание и насладиться теплом вашего дома, семейного очага. Здоровья всем вам, успешной работы и удачи на дороге, на рабочем месте и в личной жизни!

Сергей Дворников

отразилась сразу и в уменьшении затрат на запасные части, ремонт, а также и на повышенном качестве профилировки дорог.

Кроме того, предприятие обзавелось двумя новыми МТЗ и косилками. Все это позволило более быстро и качественно выполнять работы по содержанию автомобильных дорог.

Дорожник по жизни

Наша встреча с директором предприятия случилась вскоре после его дня рождения – Сергей Николаевич

но – дорожники, в основу подарка взят дорожный знак. «У нас есть обычай дарить на юбилей такие памятные знаки. Мне самому было очень приятно, когда коллеги мне вручили такой подарок, спасибо им!» – говорит директор.

Сергей Николаевич пришел в дорожную отрасль в 1998 году. Работал мастером в разных строительных организациях Канска, а в Канский филиал № 1 КрайДЭО устроился на должность мастера-геодезиста. Потом ему предложили место прораба, когда возобновил учебу в институте (КрасГАСА), закончил

«Мама, папа, я» + КрайДЭО – спортивная семья

Вряд ли будет преувеличением сказать, что ГП «КрайДЭО» – одна из самых здоровых организаций края. Причем в буквальном смысле этого слова. Здоровому образу жизни руководство предприятия уделяет особое внимание. Его сотрудники – начиная от водителей и дорожных рабочих и заканчивая генеральным директором – с огромным удовольствием принимают участие во всех спортивных состязаниях – как отраслевых, так и внутренних, проводимых среди филиалов КрайДЭО.

Лучшие в крае

– Спортивный календарь этого года, как всегда, был богат на события, – рассказывает председатель профкома ГП «КрайДЭО» Владимир Глушинский. – Открыли его ставшие уже традиционными лыжные гонки, которые мы проводим в поселке Абан. Там у нас есть филиал. Он отвечает за их организацию, а администрация района, которая очень тепло относится к нашему мероприятию,

оказывает всяческое содействие. К слову сказать, в этом году к гонкам и смешанной эстафете добавились еще и состязания руководителей предприятия. Такое решение было принято с учетом ежегодной Транспортной спартакиады, где давно уже проводятся соревнования директоров. Вид спорта несколько необычный – метание валенка, но у участников он пользуется большой популярностью.

Второй по хронологии для КрайДЭО стала Транспортная спартакиада. Это тоже традиционные соревнования, которые проводятся среди всех подразделений транспортного комплекса края – в них, кроме дорожных команд, выступают и авиаторы, и автотранспортники, и многие другие. С каждым годом участвующих в спартакиаде становится все больше, однако спортсмены КрайДЭО стабильно показывают очень хорошие результаты. Много раз они входили в число призеров, а последние два года занимали первые места.

Так как КрайДЭО – достаточно большое предприятие, в спартакиаде принимают участие сразу несколько команд. В этом году их было три. Од-



Спорт для дорожников – дело семейное

на сборная была организована на основе Красноярского филиала, вторая – аппарата управления. Отдельно выступил Рыбинский филиал – команда, по мнению Владимира Глушинского, очень самобытная. По числу работающих этот филиал большим даже с натяжкой назвать нельзя, однако спортсменов в нем хватает. Готовятся к спартакиаде рыбинцы в течение всего года, ждут ее с нетерпением и всегда очень достойно выступают, завоевывая в том числе и призовые места. В этом году в общекомандном зачете I место завоевала сборная аппарата управления, а второе досталось Рыбинскому филиалу.

– Несмотря на то, что в Заозерном у нас работают не самые «мощные» на свете люди, но они умело и очень технично тянут канат, – рассказывает Глушинский. – А в соревнованиях по пилению бруса на скорость им просто нет равных. Они не



Мороз – не помеха!

только готовятся сами, но и готовят инструмент. В этом году мы даже попросили их заняться подготовкой инструмента для аппарата управления, чтобы показать более высокие результаты.

Кстати, о результатах. Понятно, что главная задача для любого спортсмена – занять первое место. Все три команды стать первыми, естественно, не могут, однако плотность результатов у КрайДЭО настолько высока, что даже невооруженным глазом видно: готовились все, готовились ответственно и нацеливались только на победу. Третья команда, которая представляла сборную Красноярского филиала, оказалась на пятой строчке турнирной таблицы.

Параллельно в течение всего года проходит краевая профсоюзная спартакиада, в которой спортсмены КрайДЭО принимают самое активное участие. Лыжные гонки, футбол, волейбол, легкоатлетический кросс – в этих и других видах спорта именно они составляют основу команд, отстаивающих честь дорожной отрасли.

Дети – наше будущее

Еще одно большое мероприятие – Летние спортивные игры. В отличие от двух предыдущих, оно – внутреннее. За право называться лучшими в играх сражаются только филиалы. География – от Кодинска и Богучан до Красноярска и Березовки. В общей сложности в соревнованиях, которые состоялись в Тасеевском районе в августе, приняло участие около 200 человек. В общекомандном зачете золотой кубок взяла сборная команда Канских филиалов № 1 и № 2. Серебро досталось сборной Кежемского и Саянского филиалов. На третьем месте – Красноярский филиал.

Спортивная программа, как всегда, была очень насыщенной:

армрестлинг, легкая атлетика, мини-футбол, прыжки на скакалке. Новшество этого года – волейбол для руководителей филиалов. Было собрано две команды из директоров и их заместителей, причем многие приехали на день раньше – чтобы провести тренировки и сыграть.

Но самыми горячими по накалу страстей стали соревнования «Мама, папа, я – спортивная семья», в которых целые семьи соревновались в таких экзотических, но очень зрелищных и забавных «видах спорта», как гонки на тачках или прыжки на «плюшках». Семейные старты – важный элемент социального развития предприятия. Дети, соревнуясь наравне со взрослыми, не только проникаются командным духом, но и начинают воспринимать работу родителей как свою. И не исключено, что, окончив школу, они решат пойти по стопам отцов и тоже станут дорожниками.

Понятно, организация подобных соревнований – вопрос отдельный. Одно дело взрослому человеку прожить день-два вне дома, и совсем другое дело – ребятишки. Их надо разместить, обустроить, накормить.

– Вопрос, как будут добираться семьи и где они будут жить, прорабатывался отдельно, – рассказывает председатель профкома. – Участники игр жили на базе отдыха, и в домики в первую очередь заселялись семьи с детьми и женщины. Но было и много желающих провести эти выходные в палатке на свежем воздухе. А кто-то, несмотря на отдаленность Тасеево от Красноярска, решил приехать только на один день – на сами соревнования. Мы организовали питание и детские игровые площадки – в общем, постарались создать все условия для полноценного семейного отдыха. Так что особых нареканий на размещение и проведение не было,

все остались довольны. Большинство из тех, кто принимал участие в играх, твердо намерены приехать на следующий год и победить.

Мы – команда!

Еще одно крупное событие, завершающее спортивный год и также уже ставшее традиционным, – волейбольный турнир, посвященный памяти основателя дорожной отрасли края Василия Архипенко. Турнир проводится в декабре под эгидой краевой ассоциации «Дорожники Красноярья». За право называться лучшими борются более десятка команд. На V турнире, состоявшемся в конце 2017 года, объединенная команда Красноярского филиала и аппарата управления ГП «КрайДЭО» завоевала Золотой кубок.

То, что во многих спортивных соревнованиях работники КрайДЭО оказываются лучшими, не исключение из правила – скорее, само правило. И уж точно не воля случая, уверен председателю профкома. К каждому состязанию спортсмены планомерно готовятся – предприятие арендует спортивные залы, где и проводятся тренировки. По таким видам спорта, как футбол или волейбол, есть устоявшиеся сыгранные команды, которые принимают участие в чемпионатах города и края и всегда показывают хороший результат.

– У нас очень активный и молодой коллектив, – объясняет спортивный победы Владимир Глушинский. – И очень отзывчивый на инициативы. В таких условиях собрать спортсменов и организовать игры или турнир – не проблема. Спорт – это не только здоровье. Он сближает людей, позволяет нам чувствовать себя единой командой. Не только на соревнованиях, но и в работе.

Анна ИЛЬИНА
Фото из архива журнала



Один из любимых видов спорта – футбол



Генеральный директор ГП «КрайДЭО» Андрей Иванов с победителями летних спортивных игр-2018

Юрий Васильев: «Особенность этого года – подготовка к Универсиаде»



Юрий Васильев: «В следующем году особое внимание будет уделено дорогам за пределами Красноярска»

Уже второй год подряд в Красноярском крае проходит реализация федеральной целевой программы «Безопасные и качественные дороги». О том, что уже было сделано на трассах, входящих в Красноярскую агломерацию, и что еще предстоит сделать, рассказывает заместитель министра транспорта края Юрий Васильев.

– Юрий Владимирович, сколько средств было выделено на программу в этом году?

– Первоначально финансирование предполагалось в размере 2 миллиардов 60 миллионов рублей, однако впоследствии оно было увеличено на 177 миллионов и по факту составило 2 миллиарда 237 рублей. Краевой и федеральный бюджеты выделяли средства на паритетных основаниях – примерно по 50 процентов каждый.

Если говорить о видах работ, то 533 миллиона рублей было освоено на строительстве автомобильных дорог и пешеходных переходов, остальное – на капитальном ремонте дорог. Особенность этого года – подготовка к Универсиаде, поэтому основной акцент был сделан на столице края, а важнейшими объектами, на которых работали дорожники, стали два перехода, возводимых по новой технологии из алюминиевых конструкций, – на улицах Партизана Железняка и Авиаторов, и строительство автодороги в микрорайоне «Тихие зори».

В следующем году мы планируем

продолжение работ в районе улицы Волочаевской. В частности, строительство так называемого Байкитского путепровода. Это узел, который должен разгрузить движение в направлении Студгородка и Академгородка. Также планируем приступить к строительству надземного пешеходного перехода около школы № 83, а в районе правобережного съезда с нового моста через Енисей – это микрорайон «Тихие зори» – начнутся подготовительные работы для строительства участка дороги, который напрямую свяжет мост и микрорайон Пашенный. На эти и другие объекты в черте города будет выделено порядка 1 млрд руб.

– За городом в этом году дорожники по программе «Безопасные и качественные дороги» работали?

– Да, но меньше, чем в прошлом. Один из основных объектов – реконструкция автодороги Красноярск – Солонцы, где будут построены два подземных перехода. Объект переходящий, завершение работ на нем запланировано на будущий год. Также

была отремонтирована автодорога «Саяны», которая идет от Красноярска до центра Манского района села Шалинское и тоже попадает в Красноярскую агломерацию.

По планам, составленным для Красноярской агломерации, за пределами города будет продолжено строительство трассы на Солонцы, которая является частью обхода города Красноярска. На самом обходе также начнется реконструкция. В первую очередь, речь идет об участке дороги до Северного шоссе. После реконструкции там вместо двух полос появится четыре, что позволит нам ликвидировать загорювую ситуацию. Остальные средства, которые запланированы на будущий год, пойдут на региональные дороги.

Замечу, что в следующем году основное внимание будет сделано на выход за пределы ядра агломерации, то есть города Красноярска. В целях реализации майских указов Президента, в которых он определил национальные приоритеты, есть проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», в который, кроме крупных агломераций, также попадает и сеть региональных дорог. Я хочу, чтобы не было путаницы с названиями. Проект «Безопасные и качественные дороги», о котором мы сейчас говорим и который реализуется уже два года, станет одной из составных частей более широкого проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Цель последнего – добиться того, чтобы в России количество региональных дорог, соответствующих нормативному

уровню, равнялось 50 процентам. Подчеркну, что у нас в крае этот показатель давно достигнут и приближается к 70 процентам. Но мы, конечно, и дальше будем работать над региональными дорогами, ремонтировать и улучшать их.

– В прошлом году к отслеживанию ситуации с ремонтами подключился Общероссийский народный фронт...

– Тогда мы только начинали взаимодействие, но оно, к сожалению, оказалось не слишком продуктивным. В этом году, проанализировав полученный опыт – как позитивный, так и негативный, – сделали необходимые выводы и скорректировали сотрудничество. Под эгидой ОНФ создали общественные группы, между которыми распределили объекты ремонта. За каждый из районов города отвечает своя группа общественников, которая выезжала на объекты, смо-

и городские сооружения» ознакомили общественников с азами дорожного дела, рассказали им, что и как надо контролировать, и выдали специальные бланки для составления замечаний. Взаимодействие осуществлялось с помощью всевозможных мессенджеров, таких, как WhatsApp, где также были созданы специальные группы. В каждую такую группу входили кураторы от заказчика, представители подрядчика и общественники.

Что это дало? Во-первых, подрядные организации оказались под постоянным мониторингом общественности. Что, соответственно, позволило не столько своевременно наказывать дорожников за нарушения, сколько оперативно вносить коррективы и ликвидировать недостатки. Причем речь не только о качестве работ, но даже и о проектных решениях. В первую очередь это касается маломобильных

объекта – вплоть до внесения корректив в проектную документацию.

– Такой дополнительный контроль, наверное, указался на сроках? В сторону увеличения...

– Нет, все было сдано вовремя. Ремонты, как и планировалось, были завершены до конца октября. Единственное, над чем сейчас продолжается работа – это строительство двух надземных пешеходных переходов, которое планируем завершить к концу декабря, и реконструкция автодороги на Солонцы.

Если же давать общую оценку тому, что было сделано в Красноярске в уходящем году, то она, вне всяких сомнений, положительная. В городе поменялась команда, и это сразу стало заметно всем, в том числе и простым жителям Красноярска. Новый мэр Сергей Еремин сразу включился в работу и своим ответственным к ней отношением подал хороший пример остальным. Ежедневно на объектах проводились штабы, а по субботам и воскресеньям руководство заказчика проводило объезды, где первые лица лично знакомились с ходом работ.

Несмотря на то, что объем работ по сравнению с прошлым годом значительно вырос, замечаний по факту оказалось намного меньше. Этому способствовали не только более четкая организация работ, но и налаженная обратная связь с населением. К общественному мнению можно относиться по-разному, в том числе и негативно, но если людей обучить, рассказать им о технологиях и нормативах, наладить с ними соответствующее взаимодействие, то результат такой работы превзойдет все ожидания.

Елена АВРАМОВА

Если же давать общую оценку тому, что было сделано в Красноярске в уходящем году, то она, вне всяких сомнений, положительная

трепа, контролировала, высказывала замечания. Среди них много студентов, в том числе и будущих дорожников, однако в большинстве своем это люди, далекие от дорожного дела. Для того, чтобы они имели представление о том, на что стоит обращать внимание, а что, вопреки сложившемуся общественному мнению, не является нарушением и вполне допустимо при дорожных работах, на базе СФУ были организованы специальные курсы. Там специалисты и представители кафедры «Автомобильные дороги

групп населения – мамочек с колясками, пожилых людей, инвалидов. В прошлом году мы с ними почти не работали, а в этом году ситуация кардинально изменилась: в ходе ремонтов они выезжали на ремонтируемые или реконструируемые участки и лично их тестировали. Если им что-то не нравилось или было неудобно – они тут же высказывали замечания. То есть, по сути, был разработан механизм, который, чтобы потом не переделывать, позволил выявлять и устранять недочеты еще на стадии реализации

Новости

2 миллиарда – на ремонт

На ремонт дорог в Красноярском крае в 2019 году направят 2 млрд рублей. Об этом стало известно в ходе рабочей встречи губернатора Александра Усса с министром транспорта региона Константином Димитровым.

Половину из этой суммы планируется оставить в Красноярске на текущий ремонт дорог и строительство новых магистралей. По информации пресс-службы краевого правитель-

ства, оставшийся миллиард рублей направят на развитие региональной сети в рамках агломерации.

Власти собираются отремонтировать выезды и въезды в Красноярск, а

именно участок трассы Красноярск-Солонцы, обход Красноярска от развязки Солонцы до Северного шоссе, участки на направлениях Красноярск-Элита и Красноярск-Кузнецово-Зыково.

– Завершается подготовка к Универсиаде. В этом году было много сделано в городе Красноярске – мы привели к нормативу 15% дорог краевой столицы, подготовлены трассы от аэропорта до города, готовим трассы в сторону Дивногорска. В целом все маршруты Универсиады не остались без внимания, – доложил губернатору Константин Димитров.



Особая гордость Виктора Медведева – нагрудный золотой знак «Герб города Красноярск» (на фото)

Сохранить и приумножить

25 ноября юбилей отметил Виктор Медведев – почетный работник транспорта России, почетный дорожник России, в 2015 году награжденный медалью «За безупречный труд и отличие III степени». 29 лет он является бессменным председателем Красноярской краевой организации общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

– Виктор Георгиевич, оглядываясь на пройденный уже путь, можете отметить моменты, вызывающие гордость?

– В профессиональной сфере гордость вызывает тот факт, что в отличие от многих регионов РФ мы сохранили и укрепили отраслевой профсоюз. Членами профсоюза являются не только работники транспортных и дорожных госпредприятий, но и студенты и преподаватели Красноярского автотранспортного техникума, благодаря этому мы воспитываем подрастающее поколение на достойном наследии отрасли.

Совместно с руководителями предприятий при непосредственной поддержке министерства транспорта Красноярского края мы сохранили и развивали дорожную и автотранспортную отрасли края. Сохранили костяк трудовых коллективов, потенциал краевых предприятий пассажирского автотранспорта и муниципальных пассажирских автопредприятий. На базе этого потенциала, надеюсь, они вновь смогут обрести былую мощь.

Кроме того, мне очень приятно, что мы смогли вернуться к славным

традициям прошлого, когда на предприятиях проводились спортивные соревнования. Первая спартакиада работников дорожной отрасли состоялась в августе 2001 года на базе спорткомплекса в поселке Шушенское. Тогда неоценимый вклад в развитие этого движения внес бывший начальник Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю, сейчас депутат Законодательного Собрания Красноярского края Сергей Филиппович Зяблов. На первой спартакиаде соревновались около 650 человек, и сейчас количество участников и команд постепенно возрастает. Вместе с первичной профсоюзной организацией ГП «КрайДЭО» мы проводим спортивные мероприятия разной направленности как летом, так и зимой, в разных территориях нашего края.

Сохранили мы и конкурсы профессионального мастерства водителей автобусов. Причем даже расширили спектр – 6 лет назад стали проводить такой конкурс и среди работников дорожной сферы: водителей грузового транспорта, грейдеристов, машинистов бульдозера, экскаватора.

Считаю значимым достижением то, что мы еще в далекие 90-е годы большое значение уделили развитию социального партнерства, взаимодействию с руководителями, работодателями. Мы первые на территории нашей страны в нашей отрасли разработали свои тарифные соглашения и начали подписывать трехстороннее соглашение по социально-трудовым отношениям между профсоюзом, исполнительной властью города Красноярск и Красноярского края и хозяйствующими субъектами. Это позволяло аккумулировать и закреплять положительные результаты работы. В то время было много разговоров о том, чтобы руководителей объединить в отдельный профсоюз, однако я не допустил раскола. Я всегда проводил такую политику: если мы хотим сохранить трудовой коллектив, производство, нам надо двигаться в едином русле с простыми работниками, руководителями предприятий и краевой властью. И это принесло реальные результаты. Краевая организация общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства объединяет 62 первичных профсоюзных организации, членами профсоюза являются 7,5 тысяч работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Нам удалось сохранить потенциал профессионалов дорожной

отрасли, автотранспортных предприятий – это самая главная причина для гордости.

– За годы работы в общественной организации вам было вручено множество различных наград. Какую из них можете назвать самой важной для себя?

– Нагрудный золотой знак «Герб города Красноярск», который я получил в 2003 году. В 2008 мне вручен Золотой памятный знак «За служение на благо города Красноярск». Для меня эти награды наиболее близки, потому что я всю жизнь работаю на благо нашего города Красноярск.

В 1982–1985 гг. я возглавлял отдел организации пассажирских перевозок города Красноярск территориального объединения «Красноярскавтотранс», это был очень ответственный участок работы – мне довелось тогда организовывать перевозки рабочих, строителей на Крастьжмаш вахтовым методом.

В то время на линию выходило порядка 370 автобусов в первую смену. У нас были новые автобусы, но их некуда было ставить, не хватало производственных мощностей, автотранспортных предприятий. Мы с бывшим руководителем территориального производственного объединения «Красноярскавтотранс» Василием Алексеевичем Кучинским и заместителем главы Красноярск Зигфридом Яковлевичем Лалетинным вплотную занимались строительством и созданием новых АТП. Перед моим уходом на работу в краевой комитет профсоюза выпуск автобусов у нас составлял до 545 единиц в первую смену.

Уже занимая пост в профсоюзе, я работал в тесном взаимодействии с департаментом транспорта администрации города Красноярск, принимал участие в создании новых маршрутов.

Вместе с Сергеем Филипповичем Ябловым мы принимали решение о строительстве, асфальтировании дорог к дачным массивам в сторону Калягино, Пугачево... Приходилось всегда выезжать с работниками ГАИ разрабатывать схему автобусного маршрута, остановочных пунктов. Эта рутинная ежедневная работа делалась во благо города, поэтому, конечно, для меня приятно признание заслуг именно перед Красноярском.

– Виктор Георгиевич, какие задачи вы ставите перед собой на ближайшие годы?

– Во-первых, нужно подготовить достойную смену, чтобы профсоюз развивался и с каждым годом становился все мощнее и веселее. Во-вторых, нам необходимо укрепить ассоциацию кра-

Награды В. Г. Медведева:

1994 – Нагрудный значок «Почетный автотранспортник»;
1998 – Нагрудный знак «Почетный работник транспорта России»;
1999 – Нагрудный знак ФНПР «За активную работу в профсоюзах»;
2003 – Золотой знак «Герб города Красноярск» за большой вклад в развитие транспортно-дорожного комплекса города Красноярск;
2008 – Золотой памятный знак «За служение на благо города Красноярск», нагрудный знак «Почетный дорожник России», нагрудный знак ФНПР «За заслуги перед профдвижением»;
2009 – Нагрудный знак ФНПР «За активную работу в профсоюзе»;
2011 – Нагрудный знак ФНПР «За заслуги перед профдвижением»;
2015 – Медаль «За безупречный труд и отличие III степени».
В.Г.Медведеву было присуждено I место в смотре-конкурсе «Лучший профсоюзный лидер 2007 г.», награжден дипломом Федерации профсоюзов Красноярского края.

евых дорожных организаций, сделать экономически стабильной и мощной, для того, чтобы иметь ресурсы собственными силами обеспечивать безопасность дорожной сети Красноярского края. Еще хотелось бы, чтобы муниципальный пассажирский транспорт работал как часы, дорожная и автотранспортная отрасли, которым я отдал всю жизнь, процветали.

– Не было желания поменять сферу деятельности?

– Я не жалею, что связал свою жизнь с дорожной и автотранспортной отраслями. Судьба свела меня с прекрасными наставниками: руководителем «Красноярскавтодора» Петром Алексеевичем Старовойтовым, руководителем территориального производственного объединения «Красноярскавтотранс» Василием Алексеевичем Кучинским, доверие которых во многом определило мою дальнейшую стезю – я стал заниматься общественной работой вместо хозяйственной деятельности, к которой склонялся.

Мне повезло, что на этом пути меня поддерживают мои верные соратники, в числе которых Галина Ва-

сильевна Васильева, с 25 ноября 1989 года занимающая пост заместителя председателя Красноярской краевой организации общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

– Не секрет, что общественная работа отнимает много времени, удается выкроить немного на семью, хобби?

– Почти нет. Я на работе с 6.45 утра. Частые командировки... Выходные тоже заняты работой. Но я всегда старался брать семью на мероприятия, чтобы они не чувствовали нехватки общения. Вместе с женой Галиной Агаповной мы вырастили двух сыновей. Сейчас уже подрастают два правнука, чем я очень горжусь. Старший носит имя Георгий, в честь своего прапрадедушки. Младший правнук, Лаврентий, появился на свет совсем недавно, пять месяцев назад.

Для меня отсутствие свободного времени на хобби с лихвой компенсируется осознанием того, что я занят делом, которое приносит реальную пользу красноярцам и жителям края.

Людмила СОЛОВЬЕВА
Фото автора

В 1986 году В.Г. Медведев был избран секретарем крайкома профсоюза.

С 25 ноября 1989 года занимает пост председателя Красноярской краевой организации общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

С 1990 года В.Г.Медведев является членом Центрального комитета отраслевого профсоюза, с 2006 года – секретарем ЦК профсоюза на общественных началах в СФО.

В 2018 году во Всероссийском конкурсе «Дороги России 2018», учрежденном Союзом работодателей «АСПОР» и Общероссийским профсоюзом работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства территориальная организация стала победителем конкурса и признана лучшей профсоюзной организацией

Умение ставить цели



Генеральный директор Ачинского ДРСУ Александр Петров

В ноябре 2018 года в Ачинском ДРСУ отмечали сразу два юбилея: 45 лет со дня основания управления и 55 лет со дня рождения его генерального директора Александра Петрова. 33 года Александр Александрович проработал в ГП КК «Ачинское ДРСУ», и их судьбы – человека и предприятия – переплелись настолько, что уже стали одной судьбой.

Деревня Красная речка Боготольского района – обычная деревушка, таких у нас в Сибири тысячи. Небольшая, на берегу таежной реки Чулым, со своим фельдшерским пунктом (где, собственно, будущий директор и родился). С совхозом, в котором работали почти все ее жители. Как и всякий деревенский мальчишка, к крестьянскому труду Саша Петров был приучен с детства: уже в 7 лет были у него собственные коса и вилы. Помочь родителям по хозяйству, навоз убрать, воды принести, запрячь коня – все умел, никакой работы не чурался. Даже первые свои деньги заработал еще мальчишкой. Отец его тогда был начальником в доротделе, и по службе ездил в Итат-Тяжин, а потом

в управление в Ачинск, где работавшие там женщины заказывали ему речную рыбу. Наловит Саша налимов, взвесит и бумажку в рот каждой рыbine засунет, на которой вес ее написан и стоимость, один килограмм 30–50 копеек, когда мороженное и газвода стоили 10–15 копеек, так что неплохие это деньги по тем временам для мальчишки были.

Учился он хорошо. После окончания в родной деревне школы-восьмилетки стал ездить на занятия в соседнее село Критово, где была десятилетка. Каждый день Сашу и других деревенских ребятишек из совхозной конторы забирала машина, чтобы отвезти их на уроки.

– Школа там была хорошая, новая,

со спортзалом, – вспоминает Александр Александрович. – По дороге до нее было километров 6, поэтому по утрам мы ездили, чтобы не опаздывать, а после домой уже напрямик через поле возвращались. И вот как-то зимой, несмотря на непогоду, не захотели мы с моим приятелем Сергеем машину дожидаться, да и пошли пешком. А на улице холодно, метель началась. Полпути прошли, и Серега говорит: «Все, не могу больше идти, замерз» – бросил портфель и лег. А я же его не брошу одного... Мы на Павке Корчагине тогда воспитывались, мол, сам погибай, а товарища выручай. Лег с ним на дорогу и обнял, чтобы согреться. Хорошо, в это время дядька мой по дороге из Красной Речки в Критово ехал, увидел нас, подобрал – а так бы точно насмерть замерзли...

В общем, все хорошо, что хорошо кончается. Скоро учеба в школе подошла к концу, и перед Сашей, как перед всяким юношей, встал вопрос: кем быть? И дед, и отец, и дяди Петрова – все дорожники. Папа – начальник участка ДРСИ-2. Работа мастером в те годы была не из легких. Ночь-полночь, зима, вьюга, собаку на улицу не выгонишь – но приедет санный поезд, раздастся стук в окно, и отец встает, надевает полушубок и до утра отправляется с дежурной бригадой смотреть, что и как на дороге. Поэтому подумывал даже одно время Петров в техникум в Ачинске поступить на электрика. Но судьба распорядилась иначе.

– В конце 70-х годов к нам в край приехал министр автодорожной отрасли, – рассказывает Александр Александрович. – Московского начальника встречали хлебосольно, уху на берегу Чулыма организовали. Министра сопровождал Петр Алексеевич Старовойтов. Приехали они к нам в район, да водитель, не знающий окрестностей, заплутал. Пришлось мне, старшекласснику, место показывать, где уху приготовили. Приехали мы туда, и Старовойтов меня спрашивает: «Ну, что после школы сделать-то собрался?» А я возьми да скажи: «Хочу по стопам отца и деда пойти, в Томск поеду, в дорожно-строительный институт». «В Томск? – удивился Старовойтов. – Зачем так далеко, если в Красноярске тоже на дорожников

учат?» А я даже и не знал, что у нас в Красноярском политехническом тоже такая специальность есть.

Так и получилось, что поступил Петров на автодорожный факультет, на специальность «Автомобильные дороги». Позже Петр Алексеевич Старовойтов ему и общежитие как иногороднему получить помог. Александр Александрович уверен: с учебой ему повезло. Преподаватели были отличные, а уж про друзей и говорить нечего. Попал в группу, где оказалось много взрослых парней, которые пришли учиться после армии рабфака. Таких, как А.Г.Глямин, А.И.Горленко, О.Э.Терещенко, С.В. Руди. Как говорит сам Петров, они ему, тогда еще 16-летнему мальчишке, словно старшие братья были и научили правильному отношению к учебе, работе и вообще жизни. Со многими из них дружен Петров и по сей день.

После окончания института – домой, в Красную речку. В Ачинское ДРСУ.

– Мне как специалисту сразу высокий пост дали. Заместитель директора по безопасности, – улыбается Александр Александрович. – Правда, я на нем долго не задержался. Потом директор сказал: э, нет, это должность для пенсионеров, а ты еще молодой, тебе в профессию вникать надо. И назначил меня мастером на участок. К тому времени я уже женился, в Ачинск переехал. С супругой своей Ириной Александровной мы еще со студенческих времен дружили. И с тех пор вот уже 32 года вместе. Она по образованию тоже инженер-строитель, Красноярский инженерно-строительный закончила.

...А потом, примерно еще через год, хотя уже и диплом был о высшем

образовании (но не было военной кафедры), забрали Петрова в армию. Попал в артиллерию, на Дальний Восток. В знаменитую Волочаевскую дивизию. О двух годах, проведенных на армейской службе, не жалеет. И считает, что они ему, как и учеба в институте, тоже очень многое дали. Главное, чему его научила армия, – никогда не сдаваться, уметь ставить перед собой задачи и решать их во что бы то ни стало. «Вот твоя цель, ты ее видишь в прицел, – говорит Петров. – И ты обязан ее поразить несмотря ни на что, если даже земля уходит из-под ног».

Это неуклонное движение вперед, к поставленной цели, и определило всю дальнейшую жизнь Александра Петрова. Когда он, отслужив срочную службу, вернулся домой, в родное Ачинское ДРСУ, в стране уже наступали смутные времена. Сначала распался Советский Союз. Потом зашаталась и начала разваливаться и вся такая до этого понятная и привычная жизнь, в которой от былой ясности скоро не осталось почти ничего.

Реформы, перестройки, реорганизации затронули практически все сферы бытия, не обойдя в том числе и дорожную отрасль. То же Ачинское ДРСУ то и дело переименовывалось, реформатировалось и постоянно сжималось, как шагреневая кожа. Когда Петров начинал работать мастером в ДРСУ, это была крупная дорожная организация, в которой, помимо Ачинского участка, были еще участки и в соседних районах. Боготол, Козулька, Бирилюссы, Большой Улуй, Тухтет... К 2002 году, когда Александр Александровича назначили директором, ДРСУ уже перестало быть межрайонным и обслуживало лишь краевые дороги в пределах Ачинско-

го района, общая протяженность которых была не так уж и велика – 210 километров.

И тогда Петров поставил перед собой задачу, которая стала главной в его жизни: вернуть родному ДРСУ былую славу и мощь.

– Ачинское ДРСУ – это мое единственное место работы. Все записи в трудовой – только о переименованиях, да о переходе с должности на должность, – признается Петров. – Чем я горжусь – как бы обо мне ни говорили, ни давали разные оценки моей работы, но трудно оспорить очевидное – мне удалось восстановить и создать со временем былое. Сегодня мы опять собрали все воедино и снова работаем в тех районах, в которых работали до этого, да еще смогли присоединить к нам Назаровский район и город Назарово. А плюсом к этому – выиграть контракт на обслуживание федеральной дороги, чего тоже раньше не было.

Действительно, теперь ГП КК «Ачинское ДРСУ» – одна из крупнейших дорожных организаций в крае. Петрову с его соратниками, ветеранами и действующими работниками удалось не только ее сохранить, но и многое сделать для дальнейшей модернизации и развития. Современная мощная дорожная техника, новые технологии, новое оборудование – все это здесь есть. Предприятие вовремя платит людям зарплату, предоставляя им все социальные гарантии, вовремя перечисляет налоги.

А главное – содержит, ремонтирует дороги, без которых в нашем суровом сибирском краю нет и не может быть жизни.

Ирина ИВАНОВА
Фото Ачинского ДРСУ



Александр Петров с коллективом

Курс на ВЫСОКИЙ темп

Одно из крупнейших дорожных предприятий на севере нашего региона – «Лесосибирск—Автодор». Оно включает в себя 2 филиала, 15 производственных баз и работает в 6-ти районах: Казачинском, Пировском, Мотыгинском, Енисейском, Северо-Енисейском и Туруханском. Предприятие обслуживает 3 тысячи 600 километров автодорог – это больше, чем от Красноярска до Пекина.

А началось все с небольшого хозяйственного участка, где трудилось 20 человек. Он появился в Лесосибирске в 1977 году. Тогда основной задачей было строительство дороги «Красноярск-Енисейск». С течением времени предприятие росло, менялась структура, добавлялись новые функции.

О том, как сегодня живет «Лесосибирск-Автодор», мы поговорили с Игорем Михайловым. Четвертый год он является генеральным директором предприятия.

– Игорь Анатольевич, расскажите об итогах уходящего года. Что удалось сделать?

– Год еще продолжается, но можно уже сказать, что с поставленными задачами справились. Мы даже чуть перевыполнили изначальные планы, поскольку появилась дополнительная работа.

В этом году были новые нестандартные для нас объекты – это работа в городской среде. Например, жилой микрорайон «Восточный» в поселке Стрелка. Его построили для погорельцев после страшного пожара, случившегося в мае 2017 года. Работники нашего предприятия выполнили там весь комплекс подготовительных и дорожных работ. Также «Лесосибирск-Автодор» стал генеральным подрядчиком по комплексу работ в центре Енисейска, который готовится к празднованию 400-летия. Это очень непростой объект. Он включает в себя работы по переносу инженерных сетей, благоустройству территории. Для наших специалистов это дополнительная «закалка», они повышают свой профессиональный уровень.

Еще работали совместно с крупными промышленными предприятиями. Среди них «Полюс-Логистика». Речь идет о ремонте дороги в Северо-Енисейском районе. Кроме этого, был контракт с Новоангарским горнообогатительным комбинатом по благоустройству промышленной и прилегающей территорий. Также взаимодействовали с мелким бизнесом по усилению ледовых переправ, по подготовке зимников.

На зимниках остановлюсь отдельно. Их протяженность на обслуживаемой нами территории составляет почти 1500 километров. В этом году мы провели большую подготовительную работу – сделали мосты, расширение, подготовили земполотно. Я надеюсь, что все это позволит нам быстрее открыть зимние дороги для движения.

Комплекс работ широкий. Увеличивающийся объем – это постоянная занятость коллектива, стабильная зарплата, развитие предприятия.

Сегодня все оценивается в денежном эквиваленте. Если судить с этой стороны, то выручка «Лесосибирск-Автодора» в этом году выросла почти на 20% от плановых показателей. Мы увеличили объем работ без расширения штата. Это большой плюс, и в то же время высокая ответственность.

– Получается ли улучшать материально-техническую базу, пополнять автопарк?

– «Лесосибирск-Автодор» продолжает ту программу по модернизации производства, которую наметил для себя 2 года назад.

Ежегодно мы расширяем



Фото Евгения Гривачева

Генеральный директор «Лесосибирск-Автодор» Игорь Михайлов

карьерное хозяйство. Хотя очень сложно, продолжительно, затратно идет оформление, но собственные материалы необходимы предприятию. Сейчас у нас 7 карьеров. В прошлом году мы купили серьезный дробильно-сортировочный комплекс Sandvik UH320 Flex на колесном ходу. В этом году усилили его щековой мобильной дробилкой KLEEMANN. Также идет работа по обновлению асфальтобетонных заводов. В нашем хозяйстве 3 АБЗ.

Еще мы приобрели вибрационный каток JSB, катки Bomag, две комбинированные дорожные машины, погрузчики, экскаватор. В первую очередь приобретаем те механизмы, которые позволяют нам зарабатывать. В этом году мы уделили внимание оборудованию для ремонтных программ. В следующем – планируем покупать технику для содержания дорог: грейдеры, КДМ и прочее.

– Игорь Анатольевич, «Лесосибирск-Автодор» стремится к новым подходам в работе?

– Сегодня мы большое внимание обращаем на человеческий ресурс, на обучение своих специалистов.

Кроме этого, модернизируем



Устройство зимника



Ремонт ул. Ленина, г. Енисейск

свою испытательную лабораторию, где оцениваются материалы, которые будут использоваться при строительстве и ремонте дорог. Добиваемся более ответственного подхода от производственных служб. Стараемся повысить качество своей продукции. В прошлом году со стороны заказчика были нарекания по асфальтобетону. В этом году претензий по асфальтобетону к нам не было. Это уже один из показателей роста.

– Есть ли в коллективе передовики?

– У нас трудится более 500 человек. Честно говоря, не просто кого-то выделить отдельно. Есть, конечно, на предприятии корифеи дорожной отрасли. Например, мне очень приятно, что у нас работает Виталий Григорьевич Куликов – человек с огромнейшим опытом. Он показывает молодежи, как нужно выстраивать работу на объекте, как правильно организовать технологический процесс. Сейчас он старший прораб на Северо-Енисейском направлении.

Очень хорошо влились в коллектив молодые геодезисты. Быстро схватывают, стараются вникнуть, умеют спрашивать. У нас приходит молодой мастерский состав. В частности, Роман Петрович Зибзеев пришел после института, год отработал мастером, сейчас уже прораб. К нему хорошо относится коллектив.

Я бы с удовольствием отметил всех механизаторов, водителей, дорожных рабочих, участвующих в производственном процессе. Все проявили себя как очень ответственные исполнители. Минувшее лето было тяжелое. Порой работы начи-

нались в 3 часа утра, чтобы попасть в температурный режим. Никто не сказал «нет», «не пойду». Все выходили, работали.

– Игорь Анатольевич, какие планы на 2019 год?

– Мы хоть и госпредприятие, но, к сожалению, не можем выстроить четкий план по объектам. «Лесосибирск—Автодор» не получает госзаказов, а участвует в аукционах. Сегодня я вижу некую перспективу, но, естественно, нужно выигрывать торги.

Я очень надеюсь, что останется соглашение между правительством края и акционерным обществом «Полос-Логистика» по Северо-Енисейской дороге. Я убежден, что темп, который сегодня взяли по ведению ремонта, нужно продолжать. Надеюсь, что появится работа в Мотыгинском районе. Думаю, что будет продолжение дорожного ремонта в Енисейске накануне праздника в честь 400-летия. Есть предположение, что в рамках подготовки к этому событию отдельное внимание обратят на дорогу Красноярск-Енисейск. Направлений много, и наше предприятие готово работать по любому из них.

– 11 декабря исполнилось бы 65 лет вашему предшественнику Сергею Павловичу Портнягину. Он возглавлял предприятие с 1980 по 2011 год. Почетный дорожник России, в Лесосибирске его именем названа улица. Какие отношения были у вас с этим знаменательным человеком?

– Я был с ним знаком лично. Не скажу, что мы были друзьями, у нас были хорошие деловые отношения. Я работал сначала первым замести-

телем главы Енисейского района, потом – главой администрации. По долгу службы приходилось часто общаться с Сергеем Павловичем. Мы понимали друг друга с полуслова. Вместе были на дорогах, выезжали на зимники, совместно решали проблемы.

Я бы сказал, что это был государственный человек. Он четко понимал, что есть социально значимая государственная программа, ее надо выполнять.

Сергей Павлович – основатель дорожной системы, которая сегодня существует – это комплекс государственных предприятий. Он стоял у истоков, как исполнитель. Мне кажется, не просто было проводить все эти реорганизации, жить в эпоху перемен всегда тяжело, но он с достоинством выполнил задачу. И мы видим, что государственные дорожные предприятия в крае – это реальная сила, которая может выполнять серьезные большие задачи. Для меня Сергей Павлович Портнягин – пример профессионального руководителя.

Да, и работники предприятия с теплом вспоминают его. Этот человек заложил у нас традиции, создал некие символы. Например, на въезде на территорию предприятия стоит легендарная полуторка. Ее восстановили по инициативе Сергея Павловича. Одно время машины-памятника не было на своем месте, и многие болезненно это воспринимали. Это наша достопримечательность, появившаяся благодаря прежнему руководителю.

Александр САФОНОВ
Фото автора

Артерии жизни района

Чтобы понять, что такое дороги для Мотыгинского района, обязательно надо посетить этот таежный уголок хотя бы раз.

Без этого невозможно представить протяженность дорог более 400 километров, которую обслуживает Мотыгинский филиал ГПКК «Лесосибирск-Автодор», наши межселенческие пути, где порой расстояния между поселков достигают 100 и больше километров.

Район и его жители особо дорожат своими дорогами. Ведь по ним завозятся продукты, материалы, топливо, уголь. Местные металлургические, лесо-горно- и золотодобывающие предприятия вывозят продукцию круглый год. А чтобы это было осуществимо, дорожники зимой возводят три ледовые переправы на Ангаре и Тасеевой, а летом содержат паромные переправы. Район считается труднодоступным.

Не удивительно, что Мотыгинский филиал дорожников под разными наименованиями действовал в районе всегда.

Были на предприятии и трудные, и довольно успешные времена. В последние годы, надо отметить, дороги района значительно «похорошели».



Территория Мотыгинского филиала ГПКК «Лесосибирск-Автодор»

Так, на основе частно-государственного партнерства построена дорога Стрелка – Новоангарск. Сейчас ее содержит Новоангарский участок Мотыгинского филиала.

В прошлом году заасфальтирован участок в небольшом поселке Слюдрудник (1,5 километра), который находится в составе дороги Мотыгино-Широкий Лог, обслуживаемой Мотыгинским филиалом.

Мотыгинские дорожники содержат несколько десятков мостов на реках и речушках района, активно сотрудничают с администрациями поселений, заключая контракты на содержание внутрипоселенческих дорог.

- В этом году наши планы не включали больших дорожных ре-

монтов по сравнению с тем, что мы выполняли в течение последних пяти лет, - пояснил директор Мотыгинского филиала ГПКК «Лесосибирск-Автодор» Андрей Петрович Головинский. - Конечно, затраты на содержание не изменились, работы проводили в полном объеме в соответствии с контрактами, подписанными между КрУДором и ГКПП «Лесосибирск-Автодор».

На предприятии трудятся 89 работников, есть небольшая текучка кадров, тяжеловато с молодыми специалистами, но основной костяк - в надежном рабочем состоянии.

Ремонтно-строительные работы по государственному контракту проводились на дороге Мотыгино - Широкий Лог на левом берегу реки Ан-



Андрей Головинский, директор Мотыгинского филиала, и Юрий Осипов, начальник Новоангарского дорожного участка



Сергей Сенчуков, водитель погрузчика, Игорь Неввонен, сварщик

гары (29-35 километр). К сожалению, это работы с отложенным платежом, то есть ремонт провели (будет окончен в следующем году), а заплатят нам после. Мы отсыпали земляное полотно, устроили в нем дефекты, далее будем устанавливать водопропускные сооружения, очищать кюветы, оборудовать водосливные каналы и делать щебеночное покрытие.

За счет средств на содержание также отремонтировали участок дороги Мотыгино - Широкий Лог (24-25 километр), проводили работы на паромных переправах.

В конце августа сдали объекты в поселке Стрелка, на которых трудились два сезона, все обязательства выполнены. После пожара там было большое строительство, мы работали на субподряде у администрации города Лесосибирска. Начинали буквально с нуля. Сначала бригада Виктора Заставского из 15 человек расчистила территорию от порубочных остатков под домовое строительство, а если еще учесть, что раньше там были шпалозавод, склады лесопильных материалов, то можно представить объем работ.

В комплекс также входило устройство огорождений, коммуникаций, централизованной подачи воды, септиков на строительной площадке 400 х 400 метров под закладку 41 дома. Строили дороги по всем инженерным правилам с кюветами, водопропускными трубами, водоотводными канавами. В этом году устранили провалы, которые появились после зимы, обустроили полностью асфальтобетонное покрытие дорожного участка.

Занимались ремонтом мостовых сооружений верхнего моста через реку Карнаевка в Мотыгино. На верх-

нем мосту сгнили верхний и нижний настилы, которые мы заменили. Мост сделан в комбинированном виде (металл и дерево), в программу капитального ремонта включен на 2021-2022 годы, но четыре года он бы не выдержал. Кроме того, подрядчик «Регион Строй Прогресс» сделал мосты на Верхней Осянке в Орджоникидзе, на 41 км дороги Раздолинск - Южно-Енисейск, сейчас будет открыт мост на 51 км через Удерей. В планах на следующий год - отремонтировать мост на Нижней Осянке.

В этом году была в плохом состоянии «ленинградка» - участок дороги от Раздолинска в Южно-Енисейск протяженностью около 180 км. Общими усилиями предприятий «Горевский ГОК», «Боголюбовское» и «Удерейское» частично были отремонтированы самые непроезжие участки. Работала там и наша грейдерная техника. В прошлом году проблемные участки этой дороги ремонтировали также дорожники. На контроле была «раздолинская дорога» (28 км дороги от Мотыгино до Раздолино). В течение всего лета мы периодически поддерживали ее проезжее состояние, засыпали провалы в асфальте. Пока в программе ремонта этой дороги нет. В перспективе, возможно, весь тяжелый транспорт планируется пустить по параллельной дороге (участку «ленинградки»).

Вот так споро, стабильно и с гарантией безопасности дорог работает коллектив Мотыгинского филиала «Лесосибирск-Автодор», которым уже 11 лет руководит Андрей Головинский, сменив на этом ответственном посту Андрея Хохрякова, нынешнего главу города Лесосибирска.

Предстоит очередная нелегкая

зима. И основной груз проблем по содержанию наших зимников ложится, конечно, на дорожников. Зима - это своеобразное испытание на прочность не только жителей, но и тружеников дорог. В снегопады это начало работ с пяти утра, а то и раньше, ведь надо очистить от снега межпоселенческие пути, в гололед - подсыпка дорог на опасных участках. Предстоит еще строительство и содержание ледовых переправ, и здесь будут работать отличные специалисты, профессионалы своего дела. Как отметил Андрей Петрович, техника и материалы, оборудование закуплены, топливо на зимний период заготовили. На Ангаре грузоподъемность ледовых переправ в 25 тонн будет гарантирована.

Наталья МОРОЗОВА
Фото автора



Сергей Греб - машинист автогрейдера



Дорожный мастер Виктор Заставский в п. Стрелка



Александр Тимиревский, водитель КАМАЗа

Олег Анашкин: «Внимание — зимникам»



Директор Енисейского филиала
«Лесосибирск-Автодор» Олег Анашкин

– Олег Витальевич, заканчивается 2018 год. Каким он был для Енисейского филиала краевого госпредприятия «Лесосибирск-Автодор»?

– В этом году по сравнению с прошлым, к сожалению, объем работы меньше. В 2017-ом помимо основного контракта по содержанию дорог у нас было 2 крупных объекта по ремонту.

Во-первых, в Енисейске силами нашего филиала заасфальтировано 3 улицы: Бабкина, Ванеева и Кирова. Во-вторых, летом прошлого года мы провели масштабную работу на зимнике «Енисейск-Ярцево» от нулевого до девяностого километра. Расширили просеки, что позволило сделать движение двухсторонним. Кроме этого, на болотистом участке протяженностью 1 км. 300 м. сделали лежневку, то есть дорогу из бревен. А также восстановили 17 деревянных мостов через таежные речки.

Конец года – это время подводить итоги. Делают это и дорожники на севере края. В минувшем сезоне Енисейский филиал государственного предприятия Красноярского края «Лесосибирск-Автодор» завершил большую работу на зимнике «Енисейск-Ярцево». Эту трассу часто называют «дорогой жизни». Подробности нам рассказал директор филиала Олег Анашкин.

В этом году предприятие продолжило работу на зимнике. Построен мост через реку Пучеглазиха. Раньше из-за этой водной преграды открытие зимней автодороги сдвигалось на более поздний срок. Например, год назад мы открыли сезонную трассу в декабре, а сейчас в ноябре. Это результат нашего двухлетнего труда.

– Сколько зимних автодорог в вашем «хозяйстве»?

– Общая протяженность зимников, закрепленных за Енисейским филиалом «Лесосибирск-Автодора», составляет 716 километров. Это несколько участков: Енисейск-Ярцево (325 км.), Кривляк-Фактория Сым (140 км.), а еще так называемый верхний зимник от Усть-Кеми до

воде, на машине проехать невозможно, в некоторых местах просто непролазное болото.

Зимник – это не дорога общего пользования. Здесь существуют свои правила безопасности. В путь нужно отправляться колонной не менее двух автомобилей. Если ехать одному, то в случае поломки есть риск замерзнуть, помощь может прийти только через несколько часов. Машина обязательно должна быть 4WD, чтобы не вязнуть. Скорость во время движения 30 км/ч. Зимник проложен по природному ландшафту, встречаются крутые повороты, спуски. Не соблюдение этих требований может привести к трагедии.

– Олег Витальевич, вы уже упомянули про Енисейск, вспо-

В планах продолжить ремонт мостов на зимнике. В ближайшем будущем намерены обновить 6 деревянных мостов, которым уже по 20 лет. Для древесины это большой срок, нужна замена

Новоназимова, обход Енисейска и дорога от поселка Высокоский до Усть-Ангарска.

Поясню, что зимник – это автодорога, которая функционирует только в холодное время года. От сезонной трассы «Енисейск-Ярцево» зависит жизнь тысяч людей. По ней в отдаленные поселки Енисейского и Туруханского районов завозят продукты, топливо и другие важные грузы. Летом связь с этими населенными пунктами только по

миная прошлый год. А в этом году в исторической столице Красноярского края, которая готовится отметить 400-летие, ваш филиал не работал?

– В этом году в Енисейске велись работы в рамках подготовки к большому юбилею, но трудилось наше головное предприятие. Коллеги из Лесосибирска проводили понижение дороги на центральной улице Ленина. Это нужно, чтобы сточные воды не размывали бутовые фундаменты

памятников архитектуры. Перед Енисейским филиалом стояла задача – обеспечить объект асфальтобетоном.

- У вас свой асфальтобетонный завод?

- Да. Он находится недалеко от села Озерное, 9-ый километр автодороги Енисейск-Пировское. АБЗ мы открыли 3 года назад. Это произошло в сентябре, поэтому первый сезон можно не считать или лучше назвать тестовым – совсем немного асфальта сделали. А вот в прошлом году изготовлено уже 13 500 тонн асфальтобетона, в 2018 году – 14 300 тонн.

Свой асфальт в Енисейском районе не производили более 10 лет. Раньше АБЗ существовал, но в 2005 году его закрыли. Наше предприятие вынуждено было заказывать асфальтобетон в Лесосибирске у сторонней организации.

Завод нам нужен, сейчас объемы растут – Енисейск готовится к 400-летию, да и по району дороги нужно приводить в порядок. Например, до сел Чалбышево, Погодаево,

трасса Енисейск-Красноярск требует обновления.

- Олег Витальевич, расскажите о коллективе предприятия. Много ли работников, где трудятся?

- Коллектив – 190 человек. В филиале 6 участков, которые занимаются обслуживанием дорог. Три на автозимнике, базируются в селе Ярцево, поселках Новоназимово и Кривляк. Еще 3 участка на правой стороне Енисея – Потапово, Потапово-Брянка и участок «Викторовский» на 245 км Северо-Енисейской дороги. Последний в вахтовом режиме – 15 дней через 15 дней. Рабочий день там с 8 утра до 8 вечера. Трасса сложная, движение напряженное, без такого графика не справиться.

Количество людей в филиале стабильное, текучка небольшая. Есть ветераны, которые работают уже по 40 лет на предприятии.

- Какие планы на будущее, с каким настроением смотрите завтрашний день?

- В планах продолжить ремонт мостов на зимнике. В ближайшем будущем намерены обновить 6 деревянных мостов, которым уже по 20 лет. Для древесины это большой срок, нужна замена.

Есть у нас проблемный участок на обходе Енисейска протяженностью 2 километра 700 метров, это болото. Оно плохо промерзает. Каждый год мы стараемся, намораживаем, но лесовозы идут тяжелые, мощные, и проваливаются. Нужно делать там лежневку, но это уже планы долгосрочные.

А вообще, хочется верить в лучшее. Надеемся, что руководители разного уровня будут обращать внимание на дороги и не экономить на них. От этого, можно сказать, зависит здоровье людей. Если дороги в порядке – водители едут довольные, настроение хорошее. А если дороги плохие, то люди нервными становятся, а все болезни, как известно, от нервов. Поэтому хочется позитива.

Александр СЕРГЕЕВ

Фото автора

Слаженная команда

В Енисейском филиале государственного предприятия «Лесосибирск-Автодор» трудятся почти двести человек. В коллективе много опытных специалистов с большим стажем работы, ветеранов отрасли. При этом в последнее время в команду дорожников северного района приходит все больше молодежи.

Одним из таких молодых специалистов является Павел Белошапкин. Ему 27 лет. Он руководит работой асфальтобетонного завода. В «Автодор» выпускник инженерно-строительного института СФУ пришел в феврале 2016 года. Трудовой путь начал с должности дорожного рабочего.

- Меня определили в бригаду, перед которой стояла задача создать

в Енисейском районе АБЗ. Завод купили не новый, что называется «б/у». Перевозили его из Емельяновского района, где он эксплуатировался, – вспоминает Павел. – Я занимался разборкой и доставкой оборудования. Когда началась сборка, получил должность монтажника. После запуска стал мастером асфальтобетонного завода.



Руководитель АБЗ Павел Белошапкин

Через год случился еще один переход по карьерной лестнице. Павла Белошапкина назначили руководителем АБЗ. В подчинении у молодого начальника 12 человек.

- Большой плюс организации работы в нашем филиале состоит в том, что начальник подразделения сам формирует себе коллектив. У меня работники подобраны лично мной. Люди энергичные, молодые – средний возраст 32 года. Они хотят работать, модернизировать производственный процесс. С поставленными задачами справляться удается. Спасибо им за это, – рассказывает Павел.

За сезон завод выпускает около 15



Механизатор Артем Шароглазов

тонн асфальтобетона. Им покрывают дороги в Енисейском районе, а также улицы Енисейска, который готовится в 2019 году отметить 400-летие. По словам Павла, АБЗ может вдвое увеличить объемы производства. В следующем году, возможно, так и случится. В связи с юбилеем Енисейска ожидаются большие заказы.

– Я всегда хотел работать там, где виден результат труда. Поэтому я выбрал дорожную отрасль. Наше предприятие меняет жизнь к лучшему, и лично я получаю от этого удовольствие. А еще хочу отметить, что в любом производстве, по-моему, кадры решают все. Да, руководитель несет ответственность, но работу все-таки выполняет рабочий класс, узконаправленные специалисты. Обычные и часто незаметные трудяги – это основа предприятия, – делится своими мыслями начальник АБЗ.

К таким незаметным трудягам можно отнести Артема Шароглазова. Он тоже молодой работник енисейского дорожного предприятия – ему 29 лет. Второй год работает на

погрузчике, а перед этим управлял трактором «Беларус». В «Автодор» попал 6 лет назад, как сам говорит, случайно – друг позвал.

Задача Артема загружать смесью для посыпки дорог КДМки (комплексные дорожные машины) и очищать мосты, остановки, обочины от снега на трассах Енисейск-Лесосибирск и Енисейск-Пировское. Результат его труда – комфортная обстановка на дорогах.

– Когда работаешь в дорожной отрасли, чувствуется некая социальная ответственность, поэтому работать старюсь честно, качественно, чтобы чище было. Ведь многие люди видят, как ты это делаешь, – говорит Артем.

Комфортная обстановка на дорогах зависит и от Виктора Черепанова. Его можно отнести к аксакалам дорожной отрасли района. На предприятии Виктор Прокопьевич с 2001 года. Тогда Енисейского филиала ГПКК «Лесосибирск-Автодор» еще и не было, существовало ДРСУ-6.

– Я работал сначала на битумовозе, около 3 лет возил в Енисейск битум из Ачинска. Потом у нас начались административные преобразования. И вот, в это время перемен, ко мне обратились с просьбой из битумовоза сделать КДМку. Пришлось повозиться, но я сделал. Получился такой трансформер – зимой КДМ, летом битумовоз. Так было несколько лет. Потом окончательно и бесповоротно переоборудовал машину в КДМ и работал на ней, пока не получил новую, – рассказывает Виктор Черепанов.

За руль новой комбинированной дорожной машины сел 3 года назад. В зону его ответственности входит дорога от Енисейска до Лесосибирска, деревни Горская, Южаково, Байкал, а еще дороги к парным переправам. Виктору Черепанову нужно очистить проезжую часть от снега и посыпать опасные участки противогололедной смесью.

За долгие годы работы дорожник повидал много случаев на трассе,

но до сих пор удивляется безответственности некоторых водителей.

– Не мало, к сожалению, людей с неадекватным поведением. Гоняют не смотря ни на что, – говорит Виктор Прокопьевич. – Один раз еду, поспылаю дорогу, а меня женщина на внедорожнике обгоняет. В итоге улетела в сугроб. Пришлось помогать, вытаскивать. Я ее спрашиваю: «Ты куда неслась?». А она мне: «Ну, у меня же внедорожник, шипованная резина». А я думаю, шипы должны быть еще и в голове (если в переносном смысле говорить), чтобы немного притормаживать.

Самая напряженная работа в ноябре – снегопад, гололед, перепады температуры. В этом году отрабо-



Водитель КДМ Виктор Черепанов

тал ноябрь только с одним выходным. Аналогичная ситуация бывает в марте. Несмотря на такой график, работа Виктору Черепанову очень нравится.

– Я уже себя не могу представить на другой работе, – отмечает он. – Наше предприятие сейчас работает стабильно. Регулярно выдают спецодежду, мыло и другие гигиенические средства. Зарплата, на мой взгляд, очень хорошая. Да и пользу людям приносишь.

Михаил ДРУЖИНИН
Фото автора

Новости

Дороги – в интернете

На сайте красноярской диспетчерской службы 005 появился новый раздел «Дороги».

У службы 005 заработал сайт, где можно оперативно узнать информацию об аварийных и плановых отключениях водо- и теплоснабжения в домах красноярцев. А с недавних пор на сайте можно оставить

и сообщения о состоянии улично-дорожной сети города: <http://005красноярск.рф/index.php/component/spagebuilder/5-dorogi/>

«Теперь, чтобы узнать, почему дома нет воды или света, не нужно ждать ответа оператора, достаточно просто зайти на сайт: 005красноярск.рф, – отмечает руководитель ГО, ЧС и ПБ Андрей Коротков. – Еще одной функцией 005 является сбор и передача ответственным структурам информации о состоянии дорог и тротуаров города. С введением нового раздела горожане также могут сообщать о дорожных проблемах через интернет».

Александр Плясунов: «Фронт работы есть!»

2018 год для Новоселовского филиала ГПКК «Балахтинское ДРСУ» был удачным. По словам директора Филиала Александра Плясунова, даже лучше предыдущего – при плане 140 миллионов рублей выполнили работы на 183 миллиона, то есть сработали с перевыполнением.

– И это притом, что с июля по октябрь мы не занимались содержанием автодороги федерального значения: проходили торги, – рассказывает Александр Павлович. – Опасения, что мы потеряем прежние объемы работы и какая-то другая дорожная организация будет заниматься обслуживанием нашего участка федеральной трассы, остались в прошлом. Торги мы выиграли, контракт заключен на 5 лет, и с 1 ноября 2018 года мы вновь приступили к содержанию федеральной дороги. Коллектив остается в том же составе, в каком был: 115-125 человек с учетом сезонных работников, никаких увольнений не предвидится.

В общем новоселовские дорожники обслуживают 512 км автодорог, в том числе: 81 км автодороги федерального значения, 292 км автодорог территориального значения. Параллельно ведутся работы по заявкам сельских советов по содержанию улично-дорожной сети (133 км).

– В этом году мы провели ремонт улично-дорожной сети на правобережье района: в Коми и

Анаше выполнены работы на сумму 3 млн. рублей (примерно по полтора миллиона на каждый из поселков). Сделали асфальтовое покрытие в ЗАО «Светлолобовское». Провели ремонт дорожного полотна по улице Космонавтов в Новоселово на сумму 7 млн. рублей. Отсыпали гравием уличные дороги в поселениях Легостаевского и Барайтского сельсоветов, а также в Новоселово по улице Промышленная и дорогу на поселковом кладбище, – отметил Александр Павлович. – В октябре сдали два объекта на трассах «Енисей-Светлолобово-Малый Имыш» и «Енисей-Шира». С 1 ноября приступили к содержанию участка федеральной трассы «Енисей» от 193 до 328 км. по пятилетнему контракту.

В принципе, весь коллектив отработал очень хорошо. Сейчас, понятно, уже чувствуется некоторая усталость, просто даже чисто физически, потому что с мая трудились практически без выходных и не с 8 до 17 часов, а больше... Но наличие работы – это, безусловно,



Директор Новоселовского филиала
Александр Плясунов

одно из основных условий стабильности предприятия, а значит, и благосостояния всех его работников. Сегодня у коллектива нашего филиала есть уверенность в завтрашнем дне, ощущение стабильности. Контракты на содержание федеральных и территориальных автодорог на 5 лет вперед, обслуживание паромной и ледовой переправ, ремонты улично-дорожной сети – это уже тот необходимый минимум, который у нас есть и на котором мы точно будем ближайшие годы работать.

Ольга КАЛИНИНА
фото Светлана КУРЛЬКОВА



Паромная переправа Новоселово-Улазы через Красноярское водохранилище



Енисей-Светлолобово-М. Имыш

В будущее – С ОПТИМИЗМОМ



Директор Ужурского филиала Андрей Козлов

Балахтинское дорожное ремонтно-строительное управление – одно из ведущих предприятий краевой дорожной отрасли – оно обслуживает 2087 км дорог, 410 км из них находится в ведении Ужурского филиала ГПКК «Балахтинское ДРСУ», который три года возглавляет Андрей Козлов.



2018 год выдался для филиала одновременно и напряженным, и плодотворным

Ужурский участок Шарыповского филиала был выделен в самостоятельный филиал ГПКК «Балахтинское ДРСУ» в июле 2013 года.

Благодаря дальновидной политике его руководства и усилиям коллектива, в настоящее время возрожденное предприятие является главным подрядчиком в Ужурском районе.

– Сегодня наш коллектив, состоящий из 50 специалистов, выполняет все виды дорожных работ: зимой – очистку полотна от снега, заносов, гололеда, а летом – ремонт, укладку асфальтового покрытия с использованием материалов, выпускаемых нашим асфальтовым заводом, – отмечает директор Ужурского филиала Андрей Козлов. – Мы обслуживаем 410 километров дорог территориального значения: трассы первой категории Шарыпово-Ужур- Балахта и Ачинск-Ужур-Троицкое, а также выполняем работы по ремонту и содержанию улично-дорожной сети муниципалитета. Стабильный и слаженный коллектив справляется с огромным объемом работ. Опытные рабочие и водители – своего рода универсалы, владеют смежными профессиями. Например, летом кто-то работает на катке, а зимой – на кировце.

2018 год выдался для филиала одновременно и напряженным, и плодотворным. За сезон асфальтовый завод выпустил 14000 тонн продукции, хотя, по словам директора, это средний показатель. В 2016 он доходил до 18 000 тонн. Два крупных объекта в этом году дорожники выполнили на трассе Ачинск-Ужур-Троицкое: уложили 3 км дорожного покрытия в районе Крутояра, Сухореченска и столько же км дороги отремонтировано на границе с Хакасией.

Осенью выполнили ремонт 2 километра 300 метров подъездной дороги к Арабкаево, работа на этом объекте продолжится в следующем году.

По мнению Андрея Александровича, успешную работу филиала трудно представить без сотрудничества с муниципалитетом.

– В этом году мы заасфальтировали разворотный круг на сложном участке дороги в поселке «Курорт Озеро Учум». Выполнен контракт по улично-дорожной сети Ужура на общую сумму более 22 миллионов



рублей, - рассказал директор филиала. - Заасфальтированы дороги по улицам Гоголя, Партизанская, Назаровская, Скрылева, Крепцова-Зайченко (в районе улицы Матросова), Победы Социализма, Западная, пер. Новый, парковка у клуба «Дельфы», заезд в центральный парк, площадь у РДК.

Как отметил глава города Олег Кириллов, в 2018 году коллектив филиала хорошо справился с задачами, без серьезных замечаний со стороны администрации.

- Мы делали вырубку уложенного асфальта для определения его качества, и анализ подтвердил, что он соответствует ГОСТу, - пояснил он.

Доволен глава города и отношением дорожников к делу: «Взаимодействие с директором предприятия тоже дает хороший результат. Сказывается, что Андрей Александрович - уроженец Ужура, с пониманием относится к местным проблемам и всегда идет нам навстречу. Мы намерены и дальше продолжать сотрудничество».

По утверждению Андрея Александровича, предприятие приложило немало сил для того, чтобы максимально удовлетворять современные требования заказчиков. Во-первых, сделаны значительные финансовые вливания в восстановление асфальтового завода для его эффективного функционирования. В 2015 году приобрели и установили оборудование для подачи минерального порошка в асфальтобетонную смесь как средства ее стабилизации и армирования. Благодаря этой современной технологии качество асфальта улучшилось. Во-вторых, немаловажное значение имеет техническое оснащение филиала. Парк располагает 30 еди-

ницами техники, которую поддерживают в исправном состоянии и стараются обновлять. В арсенале коллектива - 4 КДМ, 3 КамАЗа со скоростными отвалами, 4 автогрейдера, 2 трактора К-700, Т-150, бульдозер, экскаватор, асфальтоукладчик, два катка. В прошлом году были приобретены МТЗ-82 для окашивания обочин и компактный каток для ямочного ремонта.

- Весомый вклад в стабильность и успешность предприятия вносит коллектив, - уверен директор филиала. - Мы ценим профессионализм, ответственность, исполнительность наших работников и дорожим нашими специалистами.

Нужно отметить, что многие сотрудники верны родному предприятию - работают уже по 20-30 лет, накопив бесценный опыт. В филиале

трудятся семейные династии Головки, Коваленко, Лесниковых, Смертных, Жилиных, Егоровых. Однако и молодые специалисты вливаются в коллектив.

Летний «горячий» сезон ремонтных работ завершен, но ослабляться некогда, у дорожников и зимой много забот: в снегопады необходимо круглосуточно чистить территориальные и межпоселенческие дороги, в гололед посыпать их соляно-песчаной смесью.

- Октябрь и ноябрь нас баловали, - говорит Андрей Александрович, - снега практически не было. Но в Ужурском лесостепном районе погода непредсказуемая: ветры, бураны, метели...

По мнению директора, в дорожной отрасли района заметна положительная динамика.

- Если сохранится подобная тенденция, думаю, за 5-6 лет большинство дорог в городе и районе будет приведено в порядок, - считает он.

Слова Андрея Козлова не выглядят необоснованным оптимизмом. В подтверждение этому свидетельствуют разительные перемены в дорожной отрасли к лучшему в самом Ужуре и Ужурском районе, укрепляющаяся позиция филиала, его перспективные планы. Значит, директорские прогнозы сбудутся. Надо только не сбавлять обороты и добросовестно выполнять свою работу.

Зинаида ЦИКАЛОВА

Фото автора и Ужурского филиала ГПКК «Балахтинское ДРСУ»



Заказчики довольны качеством работ ужурских дорожников

Дороги, которые мы выбираем

В небольшом кабинете Юрия Владимировича Саулова, директора Шарыповского филиала ГПКК «Балахтинское дорожное ремонтно-строительное управление», одной из главных «достопримечательностей» является настенная карта «Дороги Красноярского края». За долгие годы работы эту карту он выучил «наизусть» и может даже с закрытыми глазами показать и назвать любой ее участок.

– Юрий Владимирович, давайте начнем с истории предприятия...

– Еще в далеком 1967 году в селе Шарыпово было образовано ПДУ-2550, затем в мае 1978 года на базе той организации было создано Шарыповское дорожное ремонтно-строительное управление. В 81-м оно разделилось на два: дорожно-строительное управление № 8 и дорожный ремонтно-строительный участок. А в конце декабря 1987 года на основании приказа ГУПШ «Красноярскавтодор» произошло их «воссоединение»;

так появилось «Шарыповское дорожное ремонтно-строительное управление», которое я возглавляю ровно двадцать три года. Правда, в течение этих лет у нас происходила небольшая реорганизация предприятия, но задачи всегда оставались прежними. Это ремонт и содержание дорог.

– Трудно ли быть руководителем дорожной организации?

– Я люблю свою беспокойную работу, приносящую, помимо объективных хлопот, удовлетворение и настоящую радость. Знаю, что наш труд нужен людям, и это придает силы. У нас замечательный сплоченный коллектив, который всегда настроен на достижение результата. Дело нашей чести – выполнить все вовремя, качественно и на совесть. И 2018 год не стал исключением.

– Все ли сделано, что было запланировано в этом году? Какие объемы освоены, сколько километров дорог отремонтировано?

– То, что было запланировано, выполнено. Общий объем проведенных в 2018 году работ оценивается в 136 миллионов рублей – сохранен уровень 2017 года. Наши специалисты приложили свои силы на различных участках. Минувшим летом выполнен ремонт краевой автодороги «Шушь – Можары» (заказчик – «КруДор») от нулевого по третий километр – здесь уложено покрытие из щебеночно-песчаной смеси; сдача объекта состоялась в середи-



Директор Шарыповского филиала Юрий Саулов

не октября. Проведен большой ремонт улично-дорожной сети города и района. Так, например, в Шарыпове отремонтирован дорожный «треугольник»: участок проспекта Байконур, переулок Медицинский с частичным захватом улицы Ветеранов – уложено двухслойное асфальтобетонное покрытие на площади более 11 тысяч квадратных метров. Кроме того, нынешним летом благодаря работе наших специалистов преобразились дворовые территории в поселке Дубинино. Там благоустроено несколько дворов: появился новый асфальт, возведены бордюры. А еще мы плодотворно поработали с одним из самых крупных градообразующих предприятий шарыповского района – АО «Разрез Березовский»: на его территории уложено двухслойное асфальтобетонное покрытие на площади более трех тысяч квадратных метров. Отремонтированы участки улиц на центральной усадьбе Родниковского сельсовета и в селе Береш, в селах Парная и Ивановка... В октябре начат ремонт дороги «Шарыпово – Косонголь – Шушь», но это у нас переходящий объект, его ввод запланирован в октябре будущего года.

– Юрий Владимирович, где берете материалы для проведения ремонтных работ?

– В нашу производственную структуру входит асфальтобетонный завод, дробильно-сортиро-



Машинист автогрейдера Сергей Новиков

вочный комплекс, где изготавливается щебень для производства асфальтобетонной смеси, там же находится установка по приготовлению битумной эмульсии, которая применяется для эмulsionного ремонта асфальтобетонного покрытия при помощи специализированной машины – «БЦМ». Кстати, мы также производим реализацию материалов собственного производства, а битумную эмульсию у нас получают наши коллеги – Ужурский филиал Балахтинского дорожного ремонтно-строительного управления. В зимний период наши объекты вспомогательного производства находятся на консервации. В холодное время года наша главная задача – содержание краевых автомобильных дорог, проходящих через Шарыповский район.

– А сколько километров таких дорог вам приходится обслуживать?

– Почти четыреста. В этом году для их содержания нам потребовалось 60 миллионов 700 тысяч рублей. Мы чистили дороги от снега, грейдировали, проводили ямочный ремонт асфальтобетонного и гравийного покрытий, следили за состоянием дорожных ограждений, дорожных знаков и выполняли другие работы, порой непредвиденные... Это большой, кропотливый,

ответственный и очень затратный труд.

– Да, очень ответственная работа у ваших сотрудников...

– Но мы ее не боимся и хорошо знаем. Я повторюсь: у нас замечательный коллектив! И что очень важно, каждый – на своем рабочем месте. Каждый из нас сам выбирает дорогу своей жизни и идет по ней. Я рад за всех своих коллег, которые сделали правильный выбор и пришли к нам работать.

– На нашу молодежь смело можно равняться. Вот, например, взять хотя бы Ивана Ревуна. Он у нас токарь высокой квалификации, работает в ремонтной мастерской. Парню 33 года, считай, новое поколение, а уже набрался опыта, проявляет себя большим профессионалом. В его руках все просто горит – любую деталь может изготовить, запасную часть отремонтировать, вдохнуть в нее новую жизнь...

Вообще, у нас трудятся настоящие мастера. Это машинист автогрейдера Сергей Николаевич Новиков, машинист бульдозера Александр Петрович Бердников, водители комбинированных дорожных машин Дмитрий Викторович Мавцен и Виктор Васильевич Черкасов, опытные специалисты – тракторист Василий Иванович Вершинин и водитель «КАМАЗа» Виктор Георгиевич Бородулин. В одной «упряжке» работают на специализированном автомобиле «БЦМ» два замечательных парня – Руслан Александрович Ильиных и Евгений Григорьевич Воробьев. Отлично себя зарекомендовал варщик асфальтовой массы асфальтосмесительной установки Сергей Александрович Ефремов. А наши мастера какие! Настоящие профессионалы! На укладке асфальтобетона – опытный, давно работающий Виктор Михайлович Беляков, на асфальтобетонном заводе – Михаил Матвеевич Брюхин, а за содержание автодорог отвечает мастер Алексей Владимирович Шадрин... Я могу еще долго называть имена лучших...

– Юрий Владимирович, какие основные требования вы предъявляете к сотрудникам? Проходят ли они какое-то переобучение, повышая квалификацию?

– Одно из самых основных требований – к квалификации, а также строгое выполнение правил внутреннего трудового распорядка, требований охраны труда и тех-



Водитель КДМ Дмитрий Мавцен

ники безопасности. По мере необходимости, в связи с внедрением новых технологий производства, наши работники проходят профессиональное обучение по повышению квалификации. Кроме того, сотрудники рабочих профессий ежегодно проходят обучение и проверку знаний по безопасным методам труда в комиссии филиала, а инженерно-технические работники раз в три года повышают квалификацию в области охраны труда и промышленной безопасности в специализированных учебных заведениях. Охране труда на предприятии уделяется большое внимание.

Кстати, хочу отметить надежный «женский фланг» нашего предприятия. Много лет и очень добросовестно стоят на своем трудовом посту инженер-геодезист Анна Ивановна Сивакова – требовательная, ответственная, она проводит разбивку, съемку дорог, может и за мастера остаться; у главного специалиста по производственно-экономическим вопросам Натальи Ивановны Каражаковой очень большой опыт работы на предприятии и порядок во всем: все разложено по папкам, и компьютерным в том числе... Наше дорожное ремонтно-строительное управление держится на надежных специалистах. И хочется верить, что 2019-й и последующие годы станут для нас еще более удачными. Мы готовы работать для этого.

Наталья ШИНКОРЕНКО
Фото автора



Токарь Иван Ревун

Дорога на север

Содержание и ремонт дорог – задача не из простых. Тем более, в северных территориях нашего края, где много отдаленных труднодоступных территорий. Климатические условия там накладывают особый отпечаток на работу, усложняя и без того тяжелый труд дорожников. Однако не все пасуют перед трудностями. Два года назад Герман Воропай возглавил Богучанский межрайонный отдел КрУДора, в чьем ведении находятся все зимники, дороги, мосты и переправы на территории Богучанского и Кежемского районов Красноярского края.

- Еще в школе родители решили, что я буду дорожником, хотя сами они не из этой сферы деятельности. Однако по профессии довелось поработать не сразу, после окончания института в начале 90-х пробовал свои силы в бизнесе. Впрочем, как и многие молодые люди в то время, - вспоминает Герман Евгеньевич. - В 1993 году я женился, семья, ответственность, нужно было искать какую-то стабильную работу, а тут как раз в Канске, откуда я родом, образовался Канский межрайонный отдел тогда еще дорожного фонда, впоследствии преобразованного в КрУДор. Вот отец мне и посо-

ветовал туда обратиться. Меня взяли инженером 1 категории. И.о. начальника в то время был Виталий Андреевич Петров, которого позже утвердили в должности руководителя. Нужно сказать, что у нас был сильный отдел, так сказать, кузница кадров: работали Виталий Андреевич Петров, Сергей Николаевич Гончаров, Петр Иванович Долбышев, Сергей Валерьевич Якубович. В общем, мне повезло, что волею судьбы я попал в дружную семью - дорожную отрасль, и встретился здесь с профессионалами и просто с хорошими людьми, отдающими всю свою душу и знания профессии.



Начальник Богучанского МРО Герман Воропай

Двадцать лет Герман Евгеньевич отработал в Канском МРО, прошел путь от инженера до заместителя начальника. В 2015 году его пригласили также на должность заместителя начальника, но уже Красноярского межрайонного отдела.

- В Красноярске я поработал два года, а затем принял предложение возглавить Богучанский МРО. Эту должность мне предлагали давно, но у меня было предубеждение насчет севера, больно уж отдаленная территория, а тут обстоятельства так сложились. Приехал на новое место работы и пожалел...что раньше этого не сделал! Конечно, объем работы большой - в Богучанском районе у нас 650 км дорог, три ледовых переправы, в том числе одна крупная через реку Ангара. В Кежемском районе более 350 км дорог, 525 км зимников, ледовая переправа через реку Кова.



Мост через реку Мура



Богучаны – Кодинск

При этом коллектив Богучанского МРО – небольшой: недавно принятый ведущий инженер Павел Анатольевич Кожемякин, оператор-водитель передвижного пункта весового контроля Дмитрий Иванович Файзулин, водитель легкового автомобиля Александр Николаевич Гапоненко и я. Раньше было только ИТР шесть сотрудников, часть ушла: кто-то на пенсию, кто-то ушел в подрядчики, кто-то уехал в Красноярск, когда закончилось масштабное строительство моста через реку Ангара. Кадровый голод чувствуется, все же на север специалисты едут не охотно. Приходится справляться своими силами.

Контролируем подрядчиков не только мы, в КруДоре есть отдел производственно-технологического контроля и инноваций, который по определенному графику проверяет нашу работу, также мы можем вызвать специалистов из этого отдела, если у нас есть подозрение, что работа на объекте ведется некачественно.

Основными подрядчиками на территории Богучанского МРО являются ГП «КрайДЭО», а также компания ООО «БМК», специалисты которой занимаются обслуживанием мостов в летний период и круглогодичным содержанием моста через реку Ангара. По словам начальника МРО, в целом рабочие отношения складываются нормально, но и не редко приходится налагать штрафные санкции из-за различных нарушений.

– Дороги в Кежемском районе не ремонтировались уже более 20 лет, финансирование выделяется только на их содержание, – отмечает Герман Евгеньевич. – Однако в этом году при поддержке районных депутатов нам удалось включить в план ремонта на следующий год дорогу – подъезд к аэропорту города Козинск. Чуть лучше ситуация с ремонтами в Богучанском районе, но и здесь необходимо финансирование на устранение «разрывов» – гравийных участков (80 км в междуречье между реками Бирюса и Чуна и 20 км в районе поселка Новохайский) между асфальтобетонными покрытиями на дороге Канск-Абан-Богучаны. Это мои задачи на ближайшее время. Кроме того, стараемся реагировать на запросы местных жителей по ремонту дорог. Вот недавний пример – в сентябре жители поселка Пинчуга обратились к нам в отдел с просьбой установить ограничительные блоки вдоль дороги, которая идет выше их поселка, поскольку бывали случаи, когда

КамАЗисты не справлялись с управлением и «слетали» прямо в дома местных жителей. Уже в октябре мы установили 400 метров парапетных ограждений на проблемном участке.

Оглядываясь на начало своего трудового пути, начальник Богучанского МРО отмечает, что за те 25 лет, что он работает дорожником, положение дел в дорожной отрасли значительно улучшилось.

– Когда я только пришел инженером в Канский МРО в 1993 году, мне дали курировать Тасеевский и Дзержинский районы. Так там на дорогах были установлены деревянные знаки! Покрашенные краской крышки от бочек были прибиты прямо к деревьям или на столбы, – приводит яркий пример Герман Евгеньевич.

– О том, чтобы знаки были выполнены методом шелкографии с двойной отбортовкой и световозвращающей пленкой и разговора не было, лишь бы вообще стояли. Сигнальные столбики пилили из досок и красили известкой. Разметки на асфальтобетонном покрытии вообще не было. С приходом Сергея Филипповича Зяблова, ранее занимавшего должность начальника государственного учреждения «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю», произошел заметный сдвиг в лучшую сторону. Например, на одном из совещаний он предложил содержать зимой асфальтобетонные дороги без наката. Это сейчас мы уже привыкли к тому, что дорогу чистят до асфальта даже зимой, а раньше о таком даже и не думали. Дорожники наперебой начали возражать, что никогда так не делали, не получится. Сергей Филиппович настоял, и все получилось. Да и дорожная техника претерпела значительные изменения.

25 лет назад все самосвалы были на базе ЗИЛ, снег чистили грейдерами, в том числе и прицепными, а теперь, благодаря использованию комбинированных дорожных машин со скоростными отвалами, уборка дорог осуществляется не только быстрее, но и качественнее.

Я сам водитель, и прекрасно помню, как на трассе едешь и глаз не можешь поднять от дороги – следишь, чтобы в яму не попасть, и не полностью контролируешь ситуацию на дороге. А сейчас с каждым годом состояние дорожного покрытия на трассах изменяется в лучшую сторону. С появлением на дорогах современных технологий нанесения горизонтальной и вертикальной разметок даже в темное время суток по нашим дорогам ездить стало намного удобней и безопасней. При ремонте дорожного покрытия в последнее время стали использовать более качественные материалы с учетом климатических условий. У нас в КруДоре появилась современная лаборатория, где материалы проверяют на соответствие качеству, специалисты других отделов Управления разрабатывают и внедряют новые стандарты организации (СТО), на основных направлениях дорог появились метеостанции, видеокамеры, по которым, зайдя на наш сайт <https://krudor.ru>, можно в реальном времени посмотреть ситуацию на дорогах.

С приходом в КруДор молодых амбициозных руководителей, ставящих перед собой грандиозные планы и легко решающих их, думаю, что через несколько лет мы увидим новые усовершенствования в дорожной сфере.

Мила ВЛАДИМИРОВА
Фото Богучанского МРО



Ремонт дорожного покрытия, мост через р. Сыромолотово



Коллектив преподавателей техникума

Полвека – ЭТО ТОЛЬКО НАЧАЛО!

Красноярский автотранспортный техникум принял первых учащихся в 1965 году. С тех пор более 25 тысяч выпускников этого учебного заведения нашли свое место во многих отраслях народного хозяйства. Больше 10 лет техникум возглавляет кандидат технических наук Александр Сорокин.

– Александр Геннадьевич, как удается сохранять «кузницу кадров»?

– У нас разработана система поощрений для студентов и отличившихся групп. Например, с лучшими группами мы не раз выезжали поделиться опытом в профильные учебные заведения в Москву, Санкт-Петербург, Иркутск, бывали на Исык-Куле и даже в Сочи. Тем более что налажено сотрудничество с Краснодарским политехническим техникумом. И еще замечу: мы далеко не «местечковое» учебное заведение. У нас учатся студенты из Московской, Кемеровской, Иркутской областей, из Бурятии, Хакасии и Тывы. Заочники есть из Краснодара. Перечислять можно долго – практически 50 процентов регионов России представлены у нас. Наши студенты постоянно участвуют в чемпионате WorldSkills Russia. В уходящем году заняли три вторых места в трех ком-

петенциях на региональном уровне. В прошлом году ездили на национальный чемпионат, представляли Красноярский край в компетенции «Кузовной ремонт».

– Куда идут ваши выпускники после получения диплома?

– Если оперировать голыми цифрами – 30 процентов уходят сразу в армию. Сейчас количество уменьшилось, но процентов восемь поступают в высшие учебные заведения. А все остальные – трудоустраиваются. Среди основных наших партнеров – одна из крупнейших автотранспортных организаций края ОАО «Автоколонна 1967». Каждый год в автоколонну забирают двух-трех наших выпускников. И теперь они руководят там практиками наших студентов. Выпускники техникума востребованы в муниципальном предприятии «Городской транспорт», АТП-1, КМПАТП-5, КМПАТП-7, в федеральной службе по надзору в сфере транспорта. За десять лет моей работы



Директор техникума Александр Сорокин

директором лишь один человек обратился в службу занятости. В итоге и у него в дальнейшем проблем с трудоустройством не возникало. Я не говорю, что они сразу занимают большой пост – кто-то идет автослесарем, кто-то – водителем, потому, что даже при получении среднего профессионального образования студенты параллельно получают две рабочие профессии: слесарь по ремонту автомобилей в зависимости от того, на какой разряд сдан квалификационный экзамен, и водитель автомобилей категории «В» и «С». А уж при получении диплома техника они сразу, особенно на периферии, могут устраиваться и мастерами участков, и начальниками гаражей. Специальность технического обслужи-

вания автотранспорта – всегда была востребованной. Тем более сейчас, когда на одну семью приходится по несколько транспортных средств. Если управленцы имеют более узкую направленность, то техник может решать больший спектр задач – от логистики и руководящих должностей – до кузовного ремонта за счет тех навыков, которые он получает у нас. И конкурс на эту специальность всегда самый высокий.

– **Реформа 2014–2015 годов по слиянию системы профтехучилищ и техникумов–колледжей как–то повлияла на процесс обучения?**

– Да, начальное профтехобразование в стране сейчас отсутствует. То есть даже те, кто получает диплом по профессии – все равно имеют диплом о среднем профессиональном образовании. Только присваивается не квалификация, а профессия. Плохо то, что после принятия нового закона у нас отменили вступительные экзамены, набор происходит по среднему баллу. Конечно, это очень неудобно. Не хочу никого обижать – но если сравнивать небольшую школу в маленькой деревне, где один преподаватель ведет несколько дисциплин, и средний балл у школьника получается «4», и какую-нибудь городскую гимназию или лицей со средним баллом «3,8» – уровень знаний несоизмерим. Но нам приходится брать того, у кого выше балл. Впрочем, после присоединения к нам профессионального училища №50 мы только выиграли. Получили больше площадей и теперь прекратили работать в две смены.

– **Значит, все не так плохо?**

– Подвижки в лучшую сторону идут, конечно. Мы пытаемся работать по-новому. Как я уже говорил, и WorldSkills в этом помогает, и Top-50, демонстрационные экзамены – но все пока идет тяжело. В первую очередь это связано с кадрами. Если

десять лет назад у нас средний возраст преподавателей спецдисциплин был 65 лет, то сейчас – 72 года! Если раньше у нас мужчин было 60 процентов, а женщин – 40, то теперь наоборот. Потому что на такие зарплаты, которые здесь получает молодежь, мужчины с высшим образованием не пойдут. Тем не менее, мы спасаемся тем, что к нам приходят офицеры запаса, уже получающие пенсию. Женщины приходят пенсионного и предпенсионного возраста из госструктур, имеющие нужную квалификацию и не желающие сидеть дома. А вот молодежь может рассчитывать лишь на «минималку». За последние пять лет к нам на ра-

чтобы занять студентов и во внеучебное время, чтобы некогда было им глупостями заниматься. Молодежь есть молодежь. Наш техникум вообще славится своими спортивными достижениями. Спортивно-технический клуб «Багги» известен далеко за пределами края. Сильны волейбольные и футбольные команды, хорошо выступают баскетболисты. Работают десять спортивных секций. Для этого у нас есть целый спортивный комплекс из трех залов: большого игрового, тренажерного и малого, в котором идут занятия по общефизической подготовке и ГТО, и стадион. Не забываем мы и о культурном воспитании студентов. Наша команда КВН «Все наоборот»

Молодежный центр, включающий в себя вокально-инструментальный ансамбль «Молодость», студенческий театр эстрадных миниатюр, команду КВН, способствует развитию творческих способностей студентов, развитию их социальной активности, приобщает к многолетним традициям техникума

боту не поступил ни один выпускник университета или института. У них нет стажа, нет районного коэффициента. Мы, правда, доплачиваем 20 процентов молодым специалистам – но это не спасает. Здесь необходимо принять решение на самом высоком уровне. Именно на первых двух-трех годах работы молодым необходима финансовая поддержка, позже и зарплата станет выше.

– **Востребованность на рынке труда ваших выпускников – в современных условиях один из важнейших показателей деятельности учебного заведения. Но, если перефразировать известное выражение: «не учебной единой...»**

– У нас многое делается для того,

известна в крае, театральная студия «Чердак» имеет своих поклонников и почитателей. Обязательно участвуем во всех событиях, посвященных празднованию Дня Победы. Тем более что военно-спортивной подготовке в техникуме уделяется большое внимание, и наша команда «Патриот» на соревнованиях всегда занимает призовые места. А сейчас готовимся к еще одному большому событию – устраиваем наше общежитие к заезду гостей Универсиады-2019. Так что дел у нас много, думаю, что перспективы у автотранспортного техникума также прекрасные. 53 года для учебного заведения – это только начало!

Сергей КОЛИН

Фото из архива Красноярского автотранспортного техникума



Идут занятия



Военно-спортивная команда «Патриот»

Научить учиться

Вот главная цель, которую ставит перед собой профессор СФУ Владимир Николаевич Катаргин.

Владимир Николаевич прекрасно знает, с какой скоростью в наше время развивается мировая автомобильная промышленность, и считает, что эти темпы вполне сопоставимы с космической отраслью. Сейчас студентов-первокурсников просто удивление берет, когда они узнают обо всех нововведениях, которые внедряют ведущие мировые автомобильные концерны, например, BMW. Потому профессор Катаргин вместе с учредителем группы компаний «Медведь Холдинг» Н.В. Бяковым выступил организатором и стал руководителем образовательной программы «Высшая школа автомобильного сервиса» – совместного детища Сибирского федерального университета и крупнейшей в регионе дилерской сети группы компаний «Медведь Холдинг». По сути это целая кафедра с обучением студентов прямо в дилерских центрах холдинга. В прошлом году был проведен первый набор, кафедра доказала свою необходимость и актуальность, потому нынче желающих учиться «на выезде» стало еще больше. Именно здесь студенты знакомятся с азами сервисного обслуживания, изучают все то, что

необходимо знать для успешной работы в «Медведь Холдинг» или в любом другом мощном автоцентре хоть в Красноярске, хоть за его пределами. Такие специалисты ценятся на вес золота.

– Мы были вынуждены пойти по этому пути. Дело в том, что и прежде нашему выпускнику даже автосервисной направленности требовался еще год обучения уже на площадках «Медведь Холдинг», подчеркну – нашему обученному специалисту, – Владимир Николаевич улыбается, – а выпускнику, пусть и «технарю», другого вуза на обучение нужно потратить еще минимум два года. Я не преувеличиваю – «Медведь Холдинг» наши давние партнеры, да и наших бывших студентов трудится здесь очень много. Но и они, имея за плечами уже немалый стаж, постоянно учатся, повышают свою квалификацию.

Свои студенческие годы ученый-педагог вспоминает с удовольствием. Он пошел по стопам своего старшего брата – Сергей Николаевич на пять лет раньше закончил знаменитый Политех, ныне доцент, работает

в институте нефти и газа СФУ, учит студентов и занимается наукой, связанной с проблемами топлива, в том числе и для летательных аппаратов.

Владимир Николаевич никогда не бегал от так называемых «общественных нагрузок». Тем более что учиться в Красноярском политехническом институте было весело и интересно. Одни ежегодные беговые кроссы в честь дня рождения В.И. Ленина чего стоили! Все факультеты выстраивались на стадионе вуза, ректор принимал у деканов парад, и все дружно, с флагами и транспарантами праздничными колоннами выдвигались к месту проведения кросса в роще. После соревнований зачастую устраивался пикник в чудесной березовой роще.

– Очень увлекательно проходили смотры художественной самодеятельности, – Владимир Николаевич окунулся в волну воспоминаний, – наш автодорожный факультет всегда занимал призовые места. Очень здорово плясали ребята с Кавказа – их много у нас училось. А сам я пел в хоре... Конечно, изрядная нагрузка добавлялась к изучению основных дисциплин. Но дело того стоило.

Хор курировал будущий проректор строительной академии Виктор Ильич Жуков, получалось у него отлично – все студенты, участвовавшие в художественной самодеятельности, имели право жить в общежитии. Ну, а о студенческих строительных отрядах разговор особый. В 70–80-е годы прошлого века им в каждом вузе уделялось особое внимание. Поехал в стройотряд и студент Катаргин. Да не куда-нибудь, а на Крайний Север, на строительство взлетно-посадочной полосы в поселке Диксон. Велико было удивление красноярцев, когда 7 июля они сошли с борта ИЛ-14 и увидели, что залив покрыт льдом. Вот оно, дыхание Северного Ледовитого океана! Но транспорт – он и здесь нужен, надежный и безотказный. Потому студенты с энтузиазмом стро-



Производственное совещание



Владимир Катаргин со студентами в «Медведь-Холдинге»

или современную ВПП на аэродроме – до этого у полосы было гравийное покрытие.

Общественные дела не помешали будущему профессору защитить диплом с отличием, поэтому при распределении и оставили в alma mater на кафедре автомобильного транспорта. И тут же отправили в Москву на стажировку, в знаменитый МАДИ – сейчас это Московский государственный автомобильно-дорожный университет. Так стал стажером-преподавателем в одном из ведущих вузов страны! За год многое постиг и в науках, и в умении преподавать эти самые науки. Но незадача вышла: в аспирантуру не поступил, подвел английский язык. Вернулся в Красноярск, два года отработал на родной кафедре ассистентом, постиг премудрости английского и вновь отправился в МАДИ, без труда поступил в аспирантуру на кафедру «Эксплуатация автомобильного транспорта». Выбрал самую модную в то время тематику: газобаллонные автомобили, работающие на сжатом природном газе. Собственно, она актуальна и доныне. Повезло с руководителем. Им стал фронтовик, полковник в отставке, доктор технических наук, профессор В.Г. Коваленко, пришедший в МАДИ из совершенно секретного, «закрытого» института. При его непосредственном участии удалось «пробить» хоздоговор с Министерством транспорта, а красноярец сумел продвинуть теоретические основы технической эксплуатации газобаллонных автомобилей, разработанные в Красноярском Политехе. И в 2018 году 22 июня минуло ровно 40 лет со дня защиты нашим

земляком кандидатской диссертации по специальности «Эксплуатация автомобильного транспорта».

– После защиты мне предлагали остаться в МАДИ – но Москва – не мой город, хотя я и прожил там в общей сложности почти шесть лет, неплохо изучил столицу, – ненадолго задумался Владимир Николаевич, – я и сейчас, бывая в командировках, тяжело ее воспринимаю. Если раньше ощущал себя в Москве чем-то вроде муравья, то теперь, хотя и вполне свободно себя там чувствую, – просто песчинкой, стремящейся куда-то в бурлящем водовороте событий. А порой надо остановиться, подумать, сделать что-то полезное. Поэтому мой город – Красноярск!

Вот и вернулся Владимир Николаевич к родным пенатам – и сразу попал в штаб по строительству жилья в Политехе. Пять лет занимался этим, сначала столовая, а затем жилой дом был сдан в 1995 году, но все-таки в 1995-м году сумел открыть аспирантуру. И первым аспирантом стал нынешний директор Красноярского автотранспортного техникума А.Г. Сорокин. Через год ректором уже Красноярского государственного технического университета избрали С.А. Подлесного, который и предложил доценту Катаргину возглавить международный отдел вуза. Грех было отказаться, тем более что сил и знаний хватало. Удалось организовать поездку группы студентов в Великобританию, в университет Сандерленда и найти спонсоров, понимающих, что не ради забавы студенты со своим руководителем хотят побывать в туманном Альбионе, а чтобы узнать,

как там организована учеба студентов, изучающих транспортные науки, посмотреть, каков уровень автосервиса за рубежом. За полтора месяца многому научились у коллег, кое-чему научили и их в свою очередь.

В 2000-м году кандидат технических наук Катаргин решил рискнуть и пошел на выборы декана. Если бы выборы не состоялись – автотранспортный факультет могли расформировать. Тем не менее, пусть и с небольшим преимуществом в три голоса, выборы выиграл. И с первым же набором – победа! Поступили сто платных студентов! На следующий год – 110, а еще через год – 120. Потому что специальность автомобильный сервис оказалась модной, а главное – очень востребованными оказались выпускники профильного факультета. Понятно – количество автомобилей на душу населения постоянно растет, потому и рейтинг профессии увеличивается год от года. Удалось выиграть выборы и в 2005-м году, но... В Красноярске был создан Сибирский федеральный университет на базе в первую очередь технического и классического университетов.

Сейчас Владимир Николаевич отмечает, что в автотранспортной науке происходит некоторый кризис, сильно сжалась тематика исследований. Если раньше в АТП и таксопарках были сотни, порой и тысячи единиц подвижного состава, то теперь у многих и десятка не наберется. К чему им, мелким частникам, наука? А одним из своих достижений на научном поприще Владимир Николаевич считает международную научно-практическую конференцию «Политранспортные системы», впервые проведенную в Красноярске в 2003-м году. В ноябре состоялась уже 10-я. Но конференцию пришлось «подарить» Сибирскому государственному университету путей сообщения – по ряду причин новосибирцам легче и проще проводить подобные форумы. И еще об одном сожалеет профессор Катаргин: не удалось в Красноярске открыть институт транспорта в составе СФУ, причем для всех видов транспорта. Вроде и согласовано все было на многих уровнях, железнодорожная специальность была открыта, и специалистов для профессорско-преподавательского состава достаточно – но на каком-то уровне забуксовало принятие решения. А может, все еще впереди?

Сергей ЧУРИЛОВ
Фото из архива Владимира Катаргина

Спортивная традиция

В турнире памяти Архипенко приняли участие шесть команд. На предварительном этапе они определили сильнейших в двух группах, затем провели стыковые игры и, наконец, выявили победителей и призеров в двух «тройках». Большинство матчей проходили на двух площадках одновременно, что позволило провести весь турнир за два выходных дня.

Первыми на площадку вышли команды Новоселовского филиала Балахтинского ДРСУ и Ачинского ДРСУ. В стартовом сете новоселовцы выиграли с большим перевесом – 25:7, но во второй партии ачинцы навязали борьбу, и до счета 11:11 игра шла очко в очко. Только ближе к середине фавориты сумели переломить ход игры и добились победы – 25:17.

Куда напряженнее прошла встреча новоселовцев с волейболистами Минусинского ДРСУ-10. Она также завершилась победой призеров всех шести турниров памяти В. Т. Архипенко со счетом 2:0, однако результаты партий говорят сами за себя – 26:24 и 25:21. Но самой упорной получилась игра в другой группе, где действующему победителю турнира команде КрайдЭО вызов бросил Шарыповский филиал Балахтинского ДРСУ.

Первую партию выиграли шарыповские дорожники, во второй краевая команда взяла реванш.

15–16 декабря в Емельянове прошел шестой ежегодный турнир по волейболу памяти почетного дорожника РСФСР Василия Трофимовича Архипенко.

Причем эта партия затянулась до тридцати очков – 30:28. Судьба матча была решена в третьем сете, где шарыповцы взяли верх. Они вышли в полуфинал с первого места, а команда КрайдЭО – со второго.

В полуфиналах команда из Шарыпова переиграла в двух партиях

новоселовцев, а КрайдЭО – минусинцев, и в финале они вторично встретились между собой. В отличие от остальных игр, матч за главный приз продолжался до трех побед. Краевая команда сразу повела – 3:0, но шарыповцы быстро ликвидировали отставание и вышли вперед. Они почти все время



Константин Димитров,
министр транспорта
Красноярского края:

– Данный чемпионат позволяет помнить и чтить знаменитого дорожника Василия Трофимовича Архипенко. Как молодой дорожник я, к сожалению, не был знаком с ним лично, но знаю, что на Василия Трофимовича нужно равняться нынешнему поколению. Что же касается соревнований, спорт и дорожники – неразделимы. Мы провели большое количество спартакиад и планируем проводить их дальше. Считаю, что выделить определенных людей на два-три дня с производства, чтобы провести спортивный праздник

– совершенно реально. Волейбол – зрелищный и демократичный вид спорта.

Наиль Минахметов,
председатель АООДД
«Дорожники Красноярья»:

– Самое главное, чтобы у игроков и болельщиков были положительные эмоции и хорошее настроение. Для них стараемся и организуем соревнования. Шестой год мы проводим этот турнир, и с каждым годом уровень команд растет. Люди тренируются и стараются сохранять коллективы. Костяк команд, в основном, сложился, но появляются новые лица: талантливая молодежь. Волейбол – это традиция дорож-

ной отрасли Красноярского края. Исторически он был здесь всегда. У нас ведь и профессиональная команда раньше носила название «Дорожник».

Тимур Муратов, капитан
Шарыповского филиала
Балахтинского ДРСУ:

– И на групповом этапе, и в финале наши игры с КрайдЭО прошли на одном уровне. Это сильная команда, ребята играют вместе не один год, и нам пришлось приложить много усилий, чтобы выиграть у них. Для нас это первый трофей, первая победа на таком уровне. Мы и дальше будем стараться выигрывать.



Помимо игр прошли конкурсы на лучших игроков

вели в счете, но этот перевес, как правило, не превышал трех очков.

Особенно упорно сложилась вторая партия. Ближе к концу краевая команда сумела-таки догнать шарыповцев и даже вышла вперед – 19:17, но в валидольной

Призеры золотого плей-офф:

1. Шарыповский филиал Балахтинского ДРСУ
2. КрайДЭО
3. Новоселовский филиал Балахтинского ДРСУ

Призеры серебряного плей-офф:

1. ДРСУ-10 (Минусинск)
2. Большемуртинское ДРСУ
3. Ачинское ДРСУ

Лучшие игроки турнира

Лучший нападающий – Данил Валюме

Лучший связующий – Роман Воронков

Лучший защитник – Константин Новодворский

Самый ценный игрок – Роман Казанцев

концовке те склонили чашу весов в свою пользу – 25:23. А наиболее непредсказуемым оказался третий сет: шарыповцы уверенно вели – 22:15 и, казалось, ничто уже не может помешать им довести дело до победного конца, но тут краевая команда проявила свой бойцовский характер. В этой тяжелой ситуации она отыграла 7 (!) очков подряд. Могла и вовсе сравнять счет, но мяч, задержавшись на сетке, перевалился на ее сторону. Партия, как и предыдущая, завершилась победой команды Шарыповского филиала – 25:23 и принесла ей золотые медали турнира.

Финальная игра не стала финалом спортивного праздника. Организаторы предложили участникам конкурсы. Вначале состязались пасающими. С трех попыток им нужно

было направить мяч через обруч. Долгое время никому не удавалось выполнить это сложное упражнение. Наконец, Александр Ткачук из КрайДЭО задел кольцо, а в заключительном подходе послал мяч точно в цель. Однако его обошел Роман Воронков из команды Новоселовского филиала, дважды подряд показав филигранную точность.

В конкурсе на точность удара Андрей Морозов (Большемуртинское ДРСУ) и Денис Логинов (Новоселовский филиал) набрали по три очка, сбив с пяти попыток по три маленьких бутылки, расставленных на краю площадки. В переигровке Логинов выиграл со счетом 3:2.

В заключение спортивного праздника состоялось награждение команд и лучших игроков турнира.

Евгений СМЕРНОВ



Награждение призеров и победителей

«Небо без границ»

В 1938 году в Красноярске был сформирован Первый бомбардировочный авиаполк (1-й БАП), который поначалу был оснащен легкими учебными самолетами Р-5.

Когда все службы были укомплектованы, на вооружение полка стали поступать самолеты СБ (скоростные бомбардировщики), после чего к его аббревиатуре была добавлена буква «С». В 1939 году авиаполк перелетел на дальневосточный аэродром у реки Онон, откуда совершил первые боевые вылеты на Халхин-Гол.

В 1940 году 1-й СБАП принял участие в Советско-финляндской войне, а в сентябре 1941 года – в Иранской кампании, документы по которой засекречены до сих пор. Сразу после окончания боевых действий на территории Ирана, полк отправился под Москву, где вопреки прогнозам не был разбит в течение недели, а противостоял более совершенной немецкой технике на протяжении трех месяцев.

Командир полка майор Семен Донченко научил своих подопечных

летать под прикрытием облаков и появляться над немецкими частями и объектами в самый неожиданный момент. Когда же облачность рассеялась, Донченко добился перевода вверенного ему подразделения на ночную работу.

За успешное выполнение боевых задач, за стойкость, дисциплинированность и отвагу 1-СБАП был преобразован в 22-й гвардейский, а 4 мая 1943 года получил собственное имя: «Красноярский» (22-й ГБАКП). Случай прямо-таки уникальный: обычно полки именовали по названиям освобожденных городов, а здесь был увековечен героизм наших земляков.

В середине 1943 года красноярских летчиков вывели из боевых действий, отправили в резерв и передали с устаревших СБ на американские бомбардировщики А-20 («Бостоны»). Девять месяцев полк находился в тылу и лишь 9 апреля 1944 года отбыл на фронт, где опять оказался в числе самых лучших.

За последний год войны он получил девять (!) личных благодарностей Верховного главнокомандующего Советского Союза товарища Сталина и был награжден орденом Суворова, после чего сложилось его окончательное название: 22-й гвардейский бомбардировочный авиационный Красноярский ордена Суворова полк (22-й ГБАКОСП).

После окончания Великой Отечественной войны его перевели в Фергану. Здесь он базировался до 1960 года, после чего был расформирован и надолго забыт. Как ни парадоксально, из забвения Красноярский авиаполк вывела поисковая работа отряда «Юные разведчики героического» Брянской школы № 13, под руководством учителя географии Валентины Максимовны Семенцовоной.

Материалы, собранные брянскими школьниками, легли в основу документального сборника «Небо без границ», который вышел в 1995 году в Красноярске и стал лауреатом Все-

российского конкурса Государственного комитета по печати, Министерства обороны РФ и Союза журналистов России к 50-летию Победы. В настоящее время идет завершение работы над второй книгой воспоминаний воинов 22-го ГБАКОСП. Предлагаем вашему вниманию небольшие отрывки из новой книги:

«При выполнении боевого задания по бомбардировке танковой армии Гудериана, мы провели воздушный бой с немецкими истребителями. На свой аэродром наш самолет вернулся, имея более сорока пулевых отверстий. К тому же были повреждены тормозная система и система охлаждения правого мотора.

Только в фонаре воздушного стрелка-радиста Александра Чекареева обнаружили шесть пробоин. Причем одна пуля разбила ему правый наушник шлемофона, две пробили комбинезон и еще одна обожгла воротник. Вот уж действительно – боевое счастье: Чекареев прошел всю войну, провел много воздушных боев, десятки раз находился под огнем зенитной артиллерии и остался жив».

Иван Горбунов, командир первой эскадрильи.

«В нашем полку служил замечательный летчик и бесстрашный боец – лейтенант Иван Михайлов. За свою недолгую боевую биографию Иван совершил много ратных дел. Он делал все быстро, грамотно и точно. Если другие летчики полка успевали совершить за ночь два-три вылета, то он – три-четыре и всегда – отлично.

Однажды, когда он бомбил войска и танки врага, рвавшиеся к столице, на него напали «мессеры» и зажали так, что, казалось, не было никакой возможности выйти целым. Однако Михайлов нашел выход: он прижал свой самолет так низко к земле, что смог уйти по оврагам и речке, скрываясь на фоне леса. Совершая этот маневр, Иван чиркнул винтами по земле. Когда он вернулся на свой аэродром, все были удивлены, как Михайлов сумел на такой израненной машине, со всеми шестью погнутыми лопастями винтов, добраться домой.

8 августа 1942 года я проводил Ивана в полет, как оказалось,



Командир полка майор (будущий генерал) Семен Донченко дает указания штурману Максиму Овчаренко и летчику Мезенину



Групповое фото – военное время. Скорее всего – 1942 год

в последний. В районе города Гжатска (ныне Гагарина) экипаж Михайлова вступил в бой с превосходящими силами противника и погиб, повторив подвиг Николая Гастелло, врезавшись на подбитом самолете в колонну врага. Вот так оборвалась жизнь этого замечательного человека».

Николай Пахотищев,
штурман второй эскадрильи,
герой Советского Союза.

«Эта история произошла 12 декабря 1944 года. Мы бомбили населенный пункт Бодовице. Все девять самолетов, отбомбившись по ведущему, развернулись и легли на обратный курс. В первом звене стрелком-радистом был Валентин Лисин. Мы участвовали с ним во многих боях и понимали друг друга с полуслова. Мою фамилию Фофенгут сразу и не выговоришь, поэтому в боевой обстановке для краткости все наши ребята звали меня Фофен.

На задание мы брали истребители для прикрытия, но взлетали и садилась порознь. Когда летели на задание, они пристраиваются к нам, но издали не определишь это наши или немцы. Если первым лодком истребителей замечал Валя Лисин, сообщал мне, а я, в свою очередь – ему. Когда к нашей «девятке» издали стали подходить истребители, Валентин передал мне по радио: «Фофен, слева», то есть смотри влево и будь внимательным, возможно, это немцы.

Самолеты подошли метров на 400, стало видно – наши, как вдруг из одного бомбардировщика прямо по истребителю ударила трасса, а затем «заговорили» еще несколько пулеметов. Истребители взмыли вверх, и оттуда послышался крик: «Мать вашу! По ком стреляете?!»

Когда сели, стали разбираться, кто

первым открыл огонь по своим. Выяснилось, что молодому воздушному стрелку послышалось «Фоккер слева», поэтому он и дал несколько очередей, а потом подключилась почти вся «девятка». Вот так, из-за моей необычной фамилии, мы чуть было не перебили свои же истребители».

Константин Фофенгут,
стрелок-радист.

«В первой авиаэскадрилье служили пять девушек. Люба Яшина отвечала за приборы на самолетах, а Маша Миронова, Варя Чепрасова, Аня Шестакова и я были оружейницами. Когда самолеты улетали на задание, мы готовили патроны для пулеметов, бомбы и взрыватели для бомб. Встретив самолеты, начинали подвешивать бомбы.

Делали это вдвоем, потом одна ввертывала в них взрыватели и вставляла предохранительные вилки, а другая – складывала патроны в ящики и чистила пулеметы. Когда заканчивали ра-

боту, докладывали механику самолета или старшему технику по вооружению и шли помогать на другие самолеты. Кроме того, нас посылали в наряды на кухню, патрулями на территорию, где располагался полк, дежурными и посыльными в штаб.

Помню, мы двое суток не покидали аэродром. Полеты шли непрерывно: и днем, и ночью, отдохнуть было некогда. Я была самой молодой, а тут так изменилась, что когда наступило затишье, командир эскадрильи не узнал меня. Тогда он приказал: немедленно лечь спать. Я в чем была, тут же на аэродроме уснула, только сапоги сняла. В это время началась бомбежка. Меня унесли в укрытие. После бомбежки снова принесли на место, а я так и не проснулась. Когда мне девочки рассказали об этом, я даже не поверила».

Клавдия Аханова, оружейница.

Подготовил
Евгений КУТАКОВ



Девушки-оружейницы Красноярского авиаполка. Встреча в 1976 году