



ГАРАНТИЯ  
КАЧЕСТВА  
В НОВЫХ  
ТЕХНОЛОГИЯХ



*Об инновационных подходах  
в работе Ачинской ДПМК  
читайте на стр. 18*

Николай ВЛАДИМИРОВ

**В единую  
сеть**

Федор СУХОВ

**Судьба  
связиста**

Александр ЕФАНОВ

**Коррективы  
вносит Мана**

# СОДЕРЖАНИЕ

Николай ВЛАДИМИРОВ В единую сеть	4
Алла МАЛАХОВА Годы на службе дорог	6
Федор СУХОВ Судьба связиста	8
Григорий КАЛИНИН Я знаю – город будет, я знаю – саду цвести	9
Екатерина КОХ Перевозчики готовятся к новым расходам	10
Новости	12
Александр ЕФАНОВ Коррективы вносит Мана	14
Семен ЛИТКИН Ангел-хранитель	15
Антон ГОРОДЕЦКИЙ Не на словах, а на деле	16
Кристина СЕРГЕЕВА Все началось с идеи	17
Влад ДАНИЛИН Гарантия качества в новых технологиях	18
Алексей ДЫМОВ Техосмотр сегодня	20
Андрей ВОЛОДИН Профессия автомеханик	21
Никита ХРОМЧЕНКО Вся жизнь в борьбе	22
Мир глазами детей	23



В прошлом номере журнала в материале нашего корреспондента «Есть такой памятник» была допущена неточность: неправильно названа должность заместителя директора Канского филиала № 1 ГП «КрайДЭО» Владимира Байкова. Редакция приносит извинения за ошибку автора.

Фото на обложке: ремонт моста через реку Черную на автодороге М-53 «Байкал»

# ТК

Издается  
при содействии  
министерства  
транспорта  
Красноярского  
края

Учредитель  
и издатель  
ООО «Автодорожно-  
транспортная газета»

Главный редактор  
Эдуард АЛБОРОВ

Ответственный  
секретарь  
Кристина СЕРГЕЕВА

Директор по развитию  
Сергей ЛЫТКИН

Адрес редакции  
и издателя:  
660049,  
г. Красноярск,  
пр. Мира, 30,  
корп. 1, офис 510,  
а/я 25533.  
Тел./факс  
(391) 227-27-27,  
227-94-27,  
e-mail: atg2000@mail.ru  
Журнал отпечатан  
в ООО «Издательская  
группа «Всем, всем, всем!»,  
660062, ул. Высотная, 2  
Объем 24А4.  
Тираж – 2300 экз.  
Время подписания в печать  
29.05.2013 в 16.00.  
Цена свободная

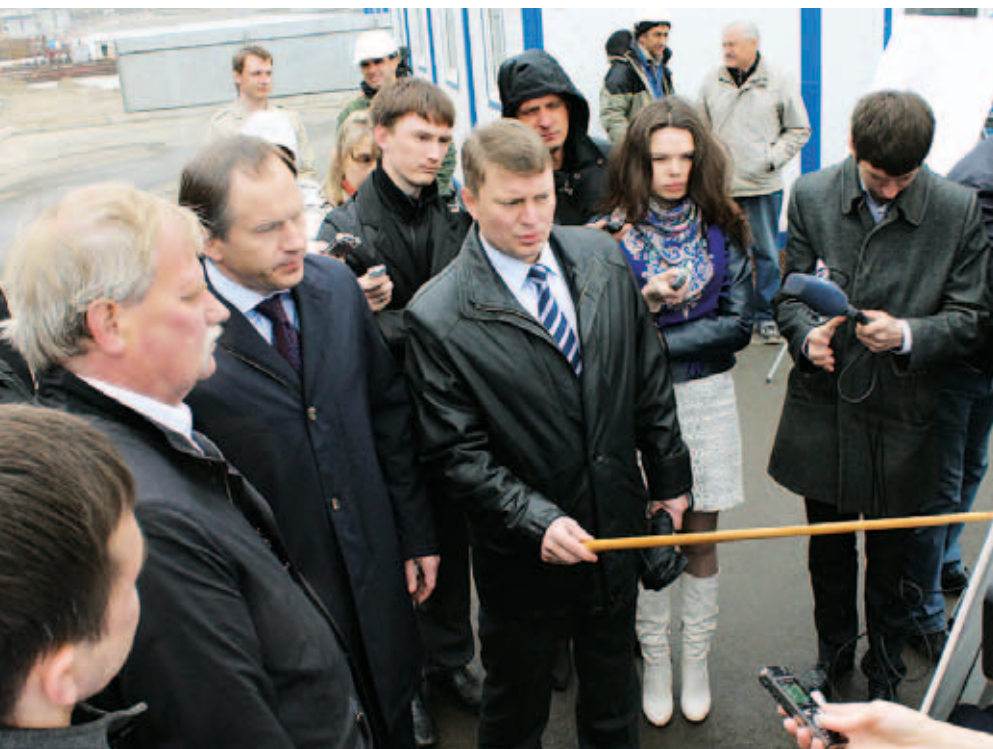
Свидетельство  
о регистрации средства  
массовой информации  
ПИ № ТУ24-00589,  
выданное 23 августа 2012 года  
Управлением Федеральной  
службы по надзору в сфере  
связи, информационных  
технологий и массовых  
коммуникаций  
по Красноярскому краю  
«Транспортный комплекс  
Красноярья» – журнал.

**R** Рекламный  
материал

Использование  
материалов  
журнала  
без письменного  
разрешения  
редакционного  
совета  
запрещено.







Возведение нового, четвертого по счету, автодорожного моста в Красноярске стало одним из приоритетных проектов краевого правительства. Появление моста позволит в значительной мере разрешить в краевом центре проблему автомобильных пробок, поможет снизить нагрузку на мосты, позволит увеличить среднюю скорость передвижения по самым востребованным магистралям Красноярска.

**Р**абота идет без остановок, в заданном ритме. В этом убедился губернатор Красноярского края Лев Кузнецов, который 13 мая 2013 года проинспектировал строительство четвертого моста через Енисей. Он высоко оценил темпы и качество работ.

Как доложил в ходе посещения правобережной площадки четвертого моста министр транспорта

края Сергей Еремин, подрядная организация Мостоотряд № 7 Красноярский филиал ОАО «Сибмост» ведет работы на пятнадцати опорах, семь из которых практически готовы. Возводятся четыре опоры левобережной развязки. Кроме того, в этом году планируется смонтировать 174 погонных метра пролетов в русле реки, полностью завершить монтаж пролетов эстакадной части

и построить электроподстанцию на правом берегу.

Все работы ведутся в соответствии с графиком. Губернатор дал поручение министерству транспорта организовать развязки в местах съезда с моста, так чтобы они были максимально удобными для автомобилистов.

– Мы не должны повторить московских ошибок, где при строительстве кольцевой дороги сэкономили на съездах, после чего пришлось многое переделывать, – подчеркнул Лев Кузнецов. – Новый мост – это импульс развития района и Красноярска на многие годы, поэтому транспортные раз-





# В единую сеть

вязки вокруг моста и подъездные пути к нему должны быть максимально логичными и вписываться в планы развития города на ближайшее десятилетие.

Проект финансируется из краевых и федеральных источников, общая стоимость мостового перехода составит 16,5 млрд. рублей, в том числе моста – 8,67 млрд. рублей. Срок сдачи объекта датирован 2015 годом.

– Заявленные нами цифры взвешены и просчитаны, экономия будет достигнута благодаря оптимизации работ, – подчеркнул директор Мостоотряда № 7 Василий Ильинов.

Для субподрядных работ «Сибмост» привлекает местные предприятия, работающие на дорожно-строительном рынке. Например, металлоконструкции для мостовых опор изготавливает Назаровский завод металлических конструкций.

Лев Кузнецов высоко оценил работу подрядчика и отметил, насколько ощутимы изменения на строительной площадке с момента последнего его визита в ноябре 2012 года.

Аналогичную положительную

оценку губернатора во время его визита получили строители путепровода через железную дорогу с транспортной развязкой в микрорайоне Северном. Путепровод с автомобильной дорогой станет участком городской автомагистрали непрерывного движения с правого на левый берег через Октябрьский мост, Северное шоссе и до федеральной трассы. Он будет

введен в эксплуатацию в 2014 году.

Лев Кузнецов осмотрел участок улицы 2-й Брянской, где в ближайшее время начнется реконструкция дороги. Благодаря возведению этих объектов городские магистрали удастся замкнуть в единую сеть. И значит, в 2015 году в Красноярске появится первое большое транспортное кольцо.

*Николай ВЛАДИМИРОВ*



# Годы на службе дорог

4 мая 2013 года исполнилось 20 лет со дня образования государственного дорожного фонда Красноярского края.



В соответствии с решением Красноярского краевого Совета народных депутатов от 11 февраля 1993 года № 37-М был образован краевой дорожный фонд, преемником которого стало краевое государственное учреждение «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю».

– Был создан независимый, а главное стабильный источник финансирования дорожных работ, – говорит Заслуженный ветеран дорожной отрасли Красноярского края Анатолий Гриневиц, первым возглавивший Дорожный фонд в качестве исполняющего обязанности руководителя.

В 1996 году у дорожников – одних из первых в крае – появилась своя долгосрочная целевая программа «Дороги Красноярья» на 1996-2000 годы – главный финансовый документ, в котором отражен весь комплекс дорожных мероприятий и средств, выделяемых на них.

Сегодня действует уже пятая по счету программа «Дороги Красноярья» – это, безусловно, показатель стабильности и преемственности в работе краевого дорожного хозяйства.

## Знаковые объекты

1997 – построен мост через р. Тубу, обеспечивший круглогодич-

ную связь Курагинского, Идринского районов с ж/д Абакан – Тайшет и городами Минусинск и Абакан;

2000 – активное строительство автодороги Канск – Абан – Богучаны;

2000 – мост через р. Бирюсу на а/д Канск – Абан – Богучаны, давший толчок к освоению богатств Нижнего Приангарья;

2001 – мост через р. Четь, связавший населенные пункты Тюхтетского района с районным центром и ж/д станцией Боготол;

2001 – участок Минусинск – Городок – Беллык – Куллог – Новоселово на а/д М-54 «Енисей»;

2001 – северный обход города Минусинска;

2002 – мост через р. Чулым в Назаровском районе;

2002 – мост через р. Чуну в Богучанском районе;

2003 – а/д Кускун – Шалинское – Выезжий Лог – Краснокаменск – Курагино – Минусинск;

2004 – мост через р. Ведугу в Северо-Енисейском районе;

2005 – мост через р. Кизир в Курагинском районе;

2008 – глубокий обход Красноярска с мостом через реку Енисей, который открывал лично премьер-министр России Владимир Путин;

2008 – реконструирована а/д

Верхняя Бирюса – Ибрюль;

2011 – построена а/д Канск – Абан – Богучаны – Кодинск;

2011 – мост через р. Ангару, ставший важной частью транспортной сети в районах Нижнего Приангарья. Это огромный шаг в освоении правобережья Ангары;

2011 – реконструирован мост через р. Кан в Канске.

С 1995 по 2011 год бессменным руководителем Управления автомобильных дорог был Сергей Зяблов.

Сегодня краевое управление автодорог работает по программе «Дороги Красноярья на 2012-2016 гг.». В ближайшее время краевым дорожникам предстоит реализовать крупнейший проект единого транспортного кольца города Красноярска, в который входит строительство четвертого моста через Енисей и подходы к нему, двухуровневые развязки на Авиаторов – Северное шоссе и Калинина – Брянская – 2-ая Брянская. Продолжится реконструкция автодороги Красноярск – Железнодорожск. В планах управления – стать участником II этапа инвестиционной программы «Развитие Нижнего Приангарья». Как говорит Вячеслав Цыщук, руководитель КГКУ «КрУДор», «у нашего края приличный запас и очень высокий потенциал с точки зрения производительных сил и производственных мощностей дорожного комплекса».

## Связь поколений

Как много значат для успешной работы организации профессионализм и преданность делу его сотрудников! В этой связи заслуживают особого внимания ветераны управления. Многие годы работе в дорожной отрасли отдали начальник службы взаимодействия с муниципальными образованияами Юрий Георгиевич Есин и начальник отдела ремонта автодорог Александр Никитич Огурень. Более сорока лет в трудовом багаже Веры Александровны Томиловой, начальника планово-экономического отдела, более тридцати – в багаже Зои Иосифовны Молодецкой, начальника отде-



ла труда и кадров. Эти женщины уже на заслуженном отдыхе. Отметим, что благодаря ветеранам в организации сохраняются и приумножаются добрые традиции.

Управление гордится особыми семейными династиями дорожников. Например, династия Есиных: Георгий Семенович, Юрий Георгиевич и Андрей Юрьевич. С большим уважением говорят и о династии Журавлевых-Филоновых: Виктор Михайлович Филонов, Наталья Викторовна Журавлева и Андрей Вячеславович Журавлев.

В дорожной отрасли Красноярского края большое внимание уделяется подготовке молодых кадров.

– Мы должны обеспечить следующее поколение дорожников, поэтому работа с кадровым потенциалом является одним из приоритетных направлений в деятельности министерства транспорта, – отметил Сергей Еремин, министр транспорта края.

Краевое управление дорог пополняется молодежью из Инженерно-строительного института СФУ. Молодые специалисты в КрУДоре окружены заботой и вниманием, им созданы все условия для максимальной реализации знаний и профессионального роста. Твердые позиции в управлении заняла молодая смена, например, Андрей Журавлев, который пришел в КрУДор ведущим инженером и за 8 лет работы стал заместителем руководителя по содержанию автодорог. Владимир Пиго за 5 лет вырос с главного специалиста отдела искусственных сооружений до начальника отдела.

Как говорит начальник административного отдела КГКУ «КрУДор» Георгий Михайлов, сегодня ряды сотрудников управления активно пополняются способной, хорошо подготовленной молодежью. Управление молодеет, а опыт и достижения растут год от года.

### Традиции

В 2013 году в «Красноярском Загорье» состоялась десятая, юбилейная спартакиада работников дорожной отрасли, организованная Фондом поддержки и развития дорожной отрасли «Дорожник» под эгидой министерства транспорта Красноярского края. Спартакиада – это одно из самых долгожданных событий для всех дорожников края. По инициативе министра транспорта Сергея Еремина в десятой спартакиаде объединились и транспортная и дорожная отрасли.

Кроме того, в управлении возрождена славная советская традиция ГТО. Правда, привычную аббревиатуру расшифровали по-своему – «Готов к труду и отдыху!». В рамках мероприятий сотрудники сдают традиционные нормативы по физкультуре и учатся навыкам, которые могут пригодиться во время активного отдыха на природе: разжиганию костра, оказанию первой медицинской помощи при травмах и многому другому.

Традицией стало и ежегодное проведение субботников на смотровой площадке вблизи поселка Большое Слизнево, где установлен памятник астафьевской «Царь-рыбе».

В 2001 году Фондом социальной защиты работников дорожной отрасли «Дорожник» учреждена премия им. П.А. Старовойтова, которая присуждается в трех

номинациях: лучший выпускник Инженерно-строительного института СФУ по специальности «Автомобильные дороги и аэродромы», лучший мастер дорожной отрасли Красноярского края и лучший механизатор дорожной отрасли Красноярского края.

Все эти мероприятия укрепляют в коллективе управления командный дух, который не оставляет сотрудников и в работе.

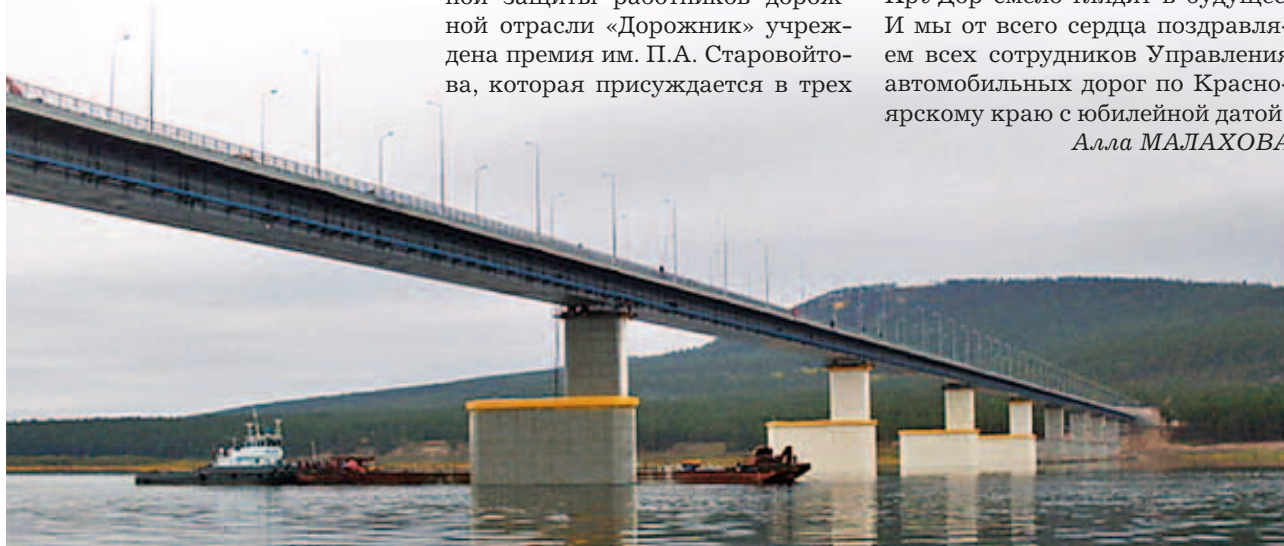
Для дорожных строителей и членов их семей на озере Шира построена база отдыха «Красноярский дорожник». На территории базы находится более сорока домиков. База оборудована детскими площадками, площадкой для игры в настольный теннис и, конечно же, настоящей сибирской баней. За летний сезон здесь отдыхает и по три, и по четыре тысячи человек.

Отметим, что администрация города и краевое правительство неоднократно признавали КГКУ «КрУДор» лучшим социально-ориентированным предприятием.

Особая гордость Управления – «Автодорожная транспортная газета», ныне журнал «Транспортный комплекс Красноярья». Со дня своего основания издание освещает работу дорожных и автотранспортных предприятий Красноярского края, ведет летопись дорожного хозяйства на протяжении уже 17 лет.

Два десятилетия жизни краевой организации – это время уверенного продвижения вперед, время решения сложнейших задач и выполнения взятых на себя обязательств, время серьезных достижений и накопления нового опыта. Без сомнений, сегодня КрУДор смело глядит в будущее. И мы от всего сердца поздравляем всех сотрудников Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю с юбилейной датой!

Алла МАЛАХОВА



# Судьба СВЯЗИСТА

Профессию себе Владимир Медюк не выбирал. За него это сделала война. В 1942 году шестнадцатилетним парнишкой попал он в школу военных техников, и отцы-командиры определили: быть ему связистом.



**В** 1943-м где-то западнее Москвы эшелон с такими же, как он, новобранцами пришел на фронт. Рядового Медюка зачислили в отдельный особый батальон по восстановлению средств связи. С этим батальоном и дошел он до Варшавы. Там и встретил День Победы.

Рассказывает он о военной службе скупо: подвигов не совершал, воевал, как и все связисты. Пуля немецкая его миновала. Помнит, как, не жалея патронов, палил он из автомата в варшавское небо, радуясь Победе, как до хрипоты кричал ура, как обнимался с незнакомыми солдатами. И только одного не может вспомнить – спал ли он в ту памятную ночь и каким был его первый мирный сон.

– И вот судьба, – говорит Владимир Елисеевич. – На всю жизнь остался связистом. Вот уж правда, кому война, кому мать родна.

Смысл пословицы Владимир Елисеевич под себя переиначил и, довольный, смеется:

– Две восьмерки разменял, даст бог, поживу еще. Хотя загадывать не буду. У нас ведь как говорят: от сумы да от тюрьмы не зарекайся.

– Ну, тюрьма-то вас миновала, – говорю ему, зная от бывших его коллег о трудовой биографии ветерана – от простого связиста до начальника краевого управления связи.

– Да нет, не миновала, – улыбается он. – Когда демобилизовался, документов у меня, кроме специальной формы удостоверения, не было. Я должен был поехать на

место, где родители живут, и там документы обменять. Я прибыл туда, предъявляю удостоверение, а меня, вы знаете, как органы работали, в кутузку: «Где скрывался? Этому удостоверению веры нет». День сижу, другой, третий. На допросы вызывают, признаний добиваются. Может, и посадили бы, а то и хуже. Но тут чистая случайность или судьба опять: когда в очередной раз вели на допрос, увидел меня знакомый. Стал он допытываться, за что меня держат. Ему отвечают: «Он у нас числится в дезертирах и не признает ничего». Только благодаря тому человеку меня выпустили: «Вы уж извините, и у нас бывают ошибки». А я ту ошибку до самой смерти помнить буду. – Не удержался, рассмеялся: – Судьба.

В очередной раз судьба вмешалась в жизнь Владимира Елисеевича, когда после долгих лет работы в краевом управлении связи ушел он на пенсию. В 1991 году пригласил его на работу в ГП КК «Красноярскавтодор» Петр Старовойтов. И на десять лет стал он начальником узла связи.

– Я с ним проработал все эти десять лет, – говорит специалист по связи ГП «КрайДЭО» Александр Савинов. – Вот уж кто хорошо в связи разбирался, большой специалист. Все основные знания я от него получил. Теперь у каждого мобильный телефон. А тогда у нас по краю были радиостанции, и с филиалами мы работали на определенных нам частотах.хлопотное дело. И за всем этим надо было следить, не упустить ни одной мелочи. Это Владимир

Елисеевич умел, как никто другой. При нем мы работали с фирмой Nokia напрямую. Покупали у них аппаратуру служебной мобильной связи. В Финляндию на учебу ездили, к нам финны приезжали. Фирма Nokia считала нас хорошим клиентом. Благодаря Медюку, конечно, там его знали как надежного партнера, уважали.

Уважением коллег пользуется Владимир Елисеевич и сегодня, помнят его заслуги перед родным предприятием, не забывают не только по праздникам. А уж в такой день, как 9 Мая, непременно приглашают в гости, чтобы еще раз выразить ветерану Великой Отечественной благодарность за его ратный подвиг.

Вот и в этом году немало хороших слов услышал он от генерального директора ГП «КрайДЭО» Алексея Старовойтова:

– Нет таких слов, которыми в полной мере можно было бы передать благодарность за ваш бессмертный подвиг в самой жестокой войне, которую когда-либо переживало человечество. От чистого сердца желаем здоровья, благополучия, долголетия, и большое спасибо, низкий вам поклон за неоценимый вклад в развитие дорожной отрасли.

И надо было видеть в это время лицо заслуженного ветерана, прошедшего огонь, воду и медные трубы, лицо счастливого человека, сбросившего с плеч груз прожитых лет и вновь ощутившего себя молодым солдатом, только-только вернувшимся с войны.

Федор СУХОВ  
Фото Юрия СУЕТОВА



# Я знаю – город будет, я знаю – саду цвести...



В преддверии Дня Победы работники КрУДора посадили в Красноярске плодовые деревья.

7 мая в микрорайоне Покровском краевого центра прошла акция «Город-сад», организованная медиахолдингом «Комсомольская правда. Красноярск». В мероприятии, приуроченном к Дню Великой Победы и предстоящему 385-летию нашего города, приняли участие мэр Эдхам Акбулатов, представители общественных организаций и трудовых коллективов Красноярска, Красноярской епархии, студенты и ветераны Великой Отечественной войны...

Руководитель КГКУ «КрУДор» Вячеслав Цышук рассказал, что, получив приглашение «Комсомолки» участвовать в акции, принял его с большим удовольствием.

– Мы все выросли в Красноярске, здесь расти и жить нашим детям и внукам. И, разумеется, мы заинтересованы в том, чтобы родной город был красивым, благоустроенным и зеленым, – сказал Вячеслав Владимирович. – Кроме того, очень приятно, что сегодня

здесь присутствуют ветераны Великой Отечественной войны. Мы всегда должны помнить о подвиге этих людей – наших отцов, дедов и прадедов. В те годы бороться против немецко-фашистских захватчиков ушли на фронт оба мои деда, один с той войны так и не вернулся.

Акция «Комсомолки» вызвала большой интерес горожан. Красноярсцы – участники и зрители начали собираться на аллее, где должен зацвести сад, задолго до официального открытия мероприятия. Впрочем, официоза здесь было минимум. В коротком выступлении собрав-

шихся поздравил с предстоящим Днем Победы и юбилеем города Эдхам Акбулатов, участникам раздали саженцы и рабочий инвентарь, и под руководством специалистов из управления зеленого строительства все дружно принялись за дело. Работали споро и на совесть, все справились с заданием на «отлично».

По окончании работ представителям всех компаний-участниц организаторы вручили благодарственные письма.

На аллее улицы Мужества будут цвести и плодоносить яблони, груши и рябины, посаженные неравнодушными и инициативными красноярцами. Подводя итоги акции, глава города Эдхам Акбулатов отметил:

– Очень здорово, что по инициативе предприятий и горожан в Красноярске все больше появляется скверов, бульваров, аллей – таких объектов уже более ста. В этом году мы можем рассчитывать на увеличение площади озелененных территорий на 7,5 процента по сравнению с теми, что обслуживаются сейчас. Это амбициозная задача, но я уверен, что благодаря проектам горожан и коллективов наших предприятий она реализуема.

*Григорий КАЛИНИН  
Фото Андрея АФАНАСЬЕВА*





# Перевозчики ГОТОВЯТСЯ К НОВЫМ расходам

Практика установки тахографов на транспортных средствах в нашей стране – дело, в общем-то, давнее. С 1998 года они устанавливаются на новых грузовиках массой свыше пятнадцати тонн и автобусах с количеством пассажиров более двадцати. Затем установка этих специальных приборов приобрела массовый характер, в том числе для целей внутреннего надзора за работой водителей на предприятиях.

**И** посыл к тому был вполне практический. Тахограф позволяет отслеживать такие параметры, как скорость движения автомобиля, пройденный путь, а также время работы и отдыха водителя. Все это, в конечном итоге, служит целям снижения аварийности на дорогах и сохранению жизни и здоровья водителей. История знает немало примеров, когда люди засыпали за «баранкой», колеса по бескрайним просторам России, вылетали с проезжей части или сталкивались с другими машинами.

И если на городских предприятиях состояние водителя и его режим работы может проверить диспетчер или ответственный выпускающий автотранспортного предприятия, то на междугородных линиях о режиме труда дальнбойщика можно только догадываться. А ведь там специфика перевозок особенно сильно влияет на физическое состояние водителя в пути. Накапливается усталость, рассеивается внимание, вплоть до того, что шофер начинает рулить во сне. Человек, в отличие от машины, не железный.

Так что государственные требования к соответствующему техническому оснащению автомобилей, перевозящих грузы и людей,

возникают не на пустом месте. Но если ранее установка тахографических приборов касалась лишь собственников довольно ограниченного числа транспортных средств (или была вопросом целесообразности для потребностей внутреннего, негосударственного учета), то со второго квартала нынешнего года ситуация резко изменилась.

1 апреля 2013 года вступил в силу Приказ Минтранса РФ № 36 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства».

Приказ появился не внезапно, готовился несколько лет, и этой весной после многочисленных согласований и переносов сроков действия наконец-то вступил в силу. Этот документ обязывает собственников автобусов междугородных рейсов, а также транспортных средств массой свыше 3,5 тонны, осуществляющих междугородные перевозки грузов, оснащать их тахографами.

Приказ не распространяется лишь на транспортные средства

категории М2 (используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых не превышает 5 тонн) и М3 (транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых превышает 5 тонн), осуществляющие городские и пригородные регулярные перевозки.

И это вполне справедливо, учитывая, что контроль здесь с недавнего времени в обязательном порядке производится с помощью системы ГЛОНАСС. Да и трудно представить себе водителя, который едет по городскому маршруту без перерыва, учитывая особенности организации таких перевозок.

По Приказу Минтранса № 36 «использование технических средств контроля за соблюдением





водителями режимов движения, труда и отдыха, установленных на транспортные средства до 1 апреля 2013 г., допускается до даты очередной калибровки (поверки) указанных технических средств, но не позднее 1 апреля 2015 г.».

У большинства тахографов, устанавливаемых или уже установленных на транспорте предприятий края, межповерочный период составляет один-два года. Соответственно, у всех, кто озаботился установкой и поверкой тахографа в удачный момент, есть некоторый запас времени оценить обстановку.

Между тем, по словам начальника юридического отдела ФБУ «Красноярский ЦСМ» Игоря Куракова, приборы, что массово начали устанавливать транспортники на своих автобусах, не имеют блоков защищенной шифрованной фиксации результатов – «черных ящиков» для законо-

дательно достоверной записи показаний приборов. Это противоречит установкам федеральных органов власти.

Кроме того, сложилась интересная ситуация: за отсутствие тахографа предприятиям пока грозит штраф несколько тысяч рублей. А вот использование приборов, не поверенных в должном порядке, или приборов неутвержденного типа карается штрафом от 50 до 100 тысяч на юридическое лицо и от 30 до 50 тысяч на должностное лицо (ст. 19.19 ч. 1 КоАП).

При этом, как отмечают в Красноярском центре метрологии и стандартизации, фактически в России внесены в Государственный Реестр средств измерений только две марки тахографов, причем это аналоговые приборы, а не более современные цифровые. Учитывая это, владельцам транспортных средств, не установившим указанные приборы на

машинах, ничего не остается, как занять выжидательную позицию, – невелика будет радость сегодня затратить немалые деньги на установку прибора, который уже завтра может оказаться неправильным.

– Драконовских мер по отношению к компаниям, на чьих автомобилях отсутствуют тахографы, мы не применяем, – поясняет заместитель начальника управления государственного автодорожного надзора по Красноярскому краю, Республики Тыва, Республики Хакасия Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Федор Семенов. – При выписке нами соответствующего предписания перевозчик потом легко докажет в суде, что при всем желании он не был в силах установить тахографы на автомобили, если на момент вынесения предписания еще не были утверждены модели, которые допускается применять согласно новому приказу.

И такому осторожному перевозчику есть за что биться. По словам заместителя директора по перевозкам ОАО «Автоколонна № 1967» Сергея Плотникова, приобретение цифрового тахографа, который отвечал бы требованиям, с учетом затрат на установку прибора может обойтись в среднем в 70 тысяч рублей. Согласитесь, сумма изрядная. Тем более что, как правило, речь идет не о единицах транспортных средств.

– Мы провели определенные мероприятия и будем спокойно жить, по крайней мере, два года со старыми тахографами. А предприятия, которые, может быть, не смогли своевременно сделать поверку этого оборудования, конечно, попали в неудобную ситуацию, – говорит Сергей Плотников.

Хотя в неудобную ситуацию в какой-то мере попали все, кто уже использует тахографы, так как большая часть из них со временем рискует превратиться в дорого оплаченные и, увы, бесполезные железки.

В любом случае большинству транспортных компаний, а также частных лиц, владеющих грузовыми машинами и автобусами, указанными в приказе Минтранса, нужно приотвориться к новым серьезным расходам. Разве что за два года законодательство в этой сфере вновь изменится.

*Екатерина КОХ*



## Водителям

С 25 мая в центре Красноярска изменилась схема движения транспорта. На улице Вейнбаума теперь запрещен левый поворот на улицу Карла Маркса при движении в сторону центра. Кроме того, на Вейнбаума изменилась дорожная разметка. При движении с Коммунального моста автомобилистам теперь не придется перестраиваться: разметку изменили таким образом, что весь поток с Коммунального моста сможет использовать три полосы для движения. В обратном направлении в связи с закрытием поворота поток автомобилей будет менее интенсивным, поэтому для движения ему будет достаточно двух полос.

## Федеральные автодороги края

ФКУ «Байкалуправтодор» сообщает, что в связи с выполнением планово-предупредительных работ будет ограничено движение на двух мостах на федеральных автодорогах края: на мосту через реку Тертеж на 893 км трассы М-53 «Байкал» (Манский район) и на мосту через реку Пашенов Ключ на 136 км автодороги М-54 «Енисей» (Балахтинский район). В

Хакасии ведутся работы на путепроводе через железнодорожные пути к лесокombинату на 400 км автодороги М-54. Ограничение продлится до 25 июля и осуществляется по одной полосе.

По сентябрь ремонтные работы пройдут на мосту через реку Черная в Козульском районе. До сентября закрыто движение по мосту через реку Березовка.

## Несанкционированные съезды

Специалистами ФКУ «Байкалуправтодор» обнаружено более ста незаконных съездов на федеральных трассах М-53 «Байкал» и М-54 «Енисей». Все они будут ликвидированы. В ближайшее время будет устранено несанкционированное примыкание на 29-м километре М-54, которое располагалось с правой стороны трассы по направлению Красноярск – Дивногорск. Съезд устроен в нарушение законодательства, без согласия владельца автомобильной дороги ФКУ «Байкалуправтодор», не соответствует техническим регламентам и создает угрозу жизни и здоровью людей. Владелец устроенного примыкания не установлен.

## Перевозчикам

С 1 января вступил в силу Закон об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчиков. Действие закона распространяется на все

виды пассажирских перевозок, кроме легкового такси. С 1 апреля при отсутствии страховки размер штрафа увеличился до 1 млн. рублей. По закону выплата

## Пригородное железнодорожное сообщение



С 26 мая вступило в силу новое расписание движения пригородного железнодорожного транспорта. С переходом на летний график по Красноярской железной дороге в будние дни будет курсировать 40 пар пригородных поездов, в выходные дни – 44 пары. Прямые «дачные» рейсы со станции Красноярск-Северный до станций Зелелеево и Косачи в этом году организованы уже с 1 мая, что на месяц раньше обычного. Переведены на ежедневный график движения поезда Красноярск-Сорокино, Красноярск-Зелелеево и Красноярск-Минино. Для удобства пассажиров еще с 2011 года в кассах пригородных поездов ввели акцию: при покупке билета туда-обратно предоставляется скидка 10%. Также дачников, которые поедут до Канска и Иланска, ждет приятный бонус: в электричках имеется Wi-Fi-Интернет.

в случае смерти пассажира составит 2 млн. 25 тыс. рублей, в случае травм – до 2 млн., а за причинение вреда имуществу – 23 тыс. рублей.

## Ремонт Коммунального моста



дата проведения аукциона – ее сместили с 20 на 24 июня. На проведение работ подрядчику дается 45 дней с момента заключения контракта.

Из документации исключены некоторые виды

22 мая внесены изменения в конкурсную документацию аукциона на проведение ремонтных работ Коммунального моста. Стоимость работ уменьшилась с 52 млн. рублей до 36 млн. рублей. Изменилась и

ранее планируемых работ: на мосту починят лишь наиболее поврежденные участки дорожного полотна. Данные изменения были внесены после дополнительных проверок транспортной нагрузки на мост и состояния дорожного полотна. Они показали, что полное перекрытие моста для движения транспорта приведет к серьезному ухудшению транспортной ситуации в городе, поэтому власти решили обойтись без этого и сократить сроки ремонта.

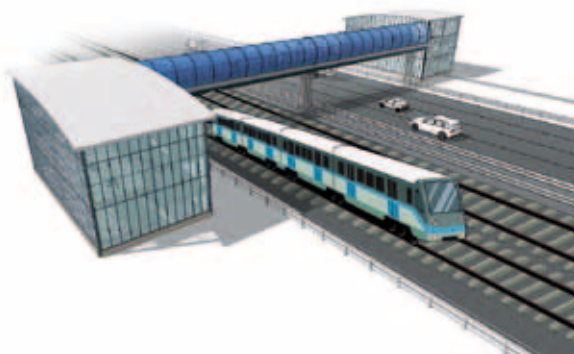
К капитальному ремонту моста с полным обновлением асфальта, как и планировалось изначально, приступят лишь в 2015 году, после сдачи четвертого моста через Енисей.

## Инновации

23 мая в ГП «КрайДЭО» состоялась презентация инновационного проекта московской группы компаний «РУСКОМПОЗИТ». Проект рассказывает о пешеходных пролетных строениях, выполненных полностью из полимерных композитных материалов – сложных смол, усиленных мультиаксиальной стеклотканью.

Мостовые конструкции из полимерных композитов обладают целым рядом существенных преимуществ по сравнению с традиционными материалами: устойчивы к коррозии и воздействию высоких и низких температур, обладают высокой огнестойкостью, в двадцать раз легче бетона, в пять раз легче стали, что позволяет сократить расходы на строительство или ремонт.

Кроме того, монтаж пролетного строения на строительной площадке занимает всего один день, что обеспечивает минимальные сроки ограничения



движения транспорта и позволяет резко сократить экономические потери.

Проект вызвал живой интерес у сотрудников ГП «КрайДЭО», КГКУ «КрУДор», министерства транспорта Красноярского края, ООО «Мостовик-Центр» и других отраслевых организаций, присутствовавших на презентации.

## Авиамаршруты

С 14 мая жители заполярного поселка Светлогорск могут самолетом добраться до районного центра Туруханск, а также до Игарки и Красноярска. Регулярные авиAPERелеты в районы Крайнего Севера осуществляются сейчас по трем направлениям: Красноярск – Подкаменная Тунгуска, Красно-

ярск – Туруханск и Красноярск – Игарка. Теперь один раз в неделю (по вторникам – из аэропорта Черемшанка и обратно по средам – с аэродрома Игарки) современное, комфортное воздушное судно L-410 авиакомпании «КрасАвиа» будет осуществлять авиAPERелеты по продленному маршруту.



## Север края

Аэропорты северных городов края – Енисейска, Хатанги, Байкита, Ванавары и Туры – передадут в ведомость федерации. Сейчас они находятся на балансе краевого предприятия «КрасАвиа», которое само нуждается в финансовой помощи. Например, на ремонт аэропорта в Диксоне необходимо не менее 611 млн. рублей, но таких денег в краевом бюджете нет.

## Назначение

23 мая в ходе рабочего визита министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин представил руководству государственного предприятия «КрасАвиа» будущего генерального директора компании Сергея Мурзина.

– С 30 мая 2013 года Сергей Мурзин приступает к исполнению обязанностей до момента проведения конкурсных процедур, – сказал Сергей Еремин. – Этот человек имеет два высших образования: окончил Кировоградское высшее летное училище гражданской авиации и Российскую академию государственной службы в Москве. Последнее направление деятельности – финансово-хозяйственное.

Ранее пост генерального директора регионального авиаперевозчика занимал Николай Фатьянов.

## Телеграфной строкой

За летние месяцы на Красноярской железной дороге будет обновлено более 400 км железнодорожного полотна.

\*\*\*

В рамках проекта «Железнодорожное путешествие в страну Безопасность» Красноярская железная дорога проводит в школах уроки безопасности.

\*\*\*

По итогам всероссийского конкурса Министерства труда Крас-

ноярская железная дорога признана лучшим предприятием в области работы с кадрами.

\*\*\*

На модернизацию путей Красноярской железной дороги в этом году направят порядка 5,5 млрд. рублей.

\*\*\*

В Красноярском аэропорту совершил посадку один из самых больших пассажирских самолетов в мире «Боинг 777-300».

*По материалам министерства транспорта Красноярского края, КГКУ «КрУДор» и краевых СМИ*



# Коррективы вносит Мана



**П**робиться через плотную шугу свежевскрытого льда не сможет ни «Ракета», ни более крупное судно. Так что открытие навигации прошло без традиционного парада кораблей. А первый постоянный маршрут «Ракеты» от Торгового центра до Дивногорска с заходом во все дачные поселки по Енисею открылся 2 мая.

Навигация этого года юбилейная – 150 лет назад первая паровая судоходная машина была спущена на воду. Произошло это в 1863 году в Енисейске. Там завершилось строительство первого парохода «Енисей» и двух барж. Построил пароход бывший крепостной крестьянин Худяков, а паровую машину в 60 лошадиных сил для него доставили из Перми.

31 мая 1863 года пароход «Енисей» с двумя баржами отправился в первый рейс в низовья Енисея. С этого года ведется летоисчисление парового судоходства на Енисее. Капитаном первого парохода был Андрей Павлович Попов. Следом был построен пароход «Опыт» с паровой машиной в 25 лошадиных сил. В 1870 году построены еще два парохода.

К этому времени на Енисее работали шесть пароходов и до 200 барок и палубных судов. Объем перевозок составлял 130 тысяч пудов. Судоходство развивалось

В этом году открытие навигации на Енисее запланировали на 27 апреля. Только красавица река наша Мана в очередной раз показала капризный характер. И за сутки до открытия на Мане начался ледоход.

и на боковых реках. По Ангаре ходили пароходы купца Александра Михайловича Сибирикова, по Чулыму до Ачинска – пароход тюменского купца Наума Андреевича Тюфина. Было налажено паровое движение по реке Кемь до села Маковского.

Многое изменилось за эти годы. Сегодня Енисейский бассейн – один из самых сложных для судоходства в стране, протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей около 7,5 тыс. км. Сложность обусловливается высокой скоростью течения реки, скалистостью грунта, высокой извилистостью русла.

...Открыл торжественную церемонию руководитель администрации Енисейского бассейна внутренних водных путей Владимир Байкалов. Он поздравил всех речников с этим событием, пожелал, чтобы флот отработал четко, без аварий, вовремя вышел и вовремя вернулся с навигации.

– Открытие навигационного периода всегда знаковое мероприятие, – сказал министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин. – В

некоторые уголки нашего края можно добраться в навигационный период только по воде. Наш речной флот и в эту навигацию готов выполнять социальные задачи – доставка грузов населению и перевозка пассажиров. К северному завозу флот готов полностью. Первый грузовой караван пойдет в начале мая на Подкаменную Тунгуску. В этом году на Енисее, так же, как в прошлом сезоне, будут работать шесть пассажирских линий. Прошлогодняя навигация была напряженной, надеемся, что этот год пройдет благоприятно с точки зрения судоходства. Сегодняшний уровень воды – тому подтверждение.

За период навигации – ориентировочно с конца апреля по октябрь – в среднем перевозится порядка 400 тыс. пассажиров, включая пригородные линии, и около 5 млн. тонн грузов. Енисейский пассажирский флот работает от Дивногорска до Дудинки. Грузовые перевозки осуществляются на реке Енисей и всех судоходных притоках.

*Александр ЕФАНОВ  
Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА*



# Ангел-хранитель

Никогда не слышал, чтобы ангел-хранитель уходил на пенсию. А тут вот сидит передо мной, улыбается и говорит, что почти десять лет занималась второстепенной работой – выдавала сотрудникам Управления автомобильных дорог канцелярские принадлежности. Лукавит, конечно. Завтра у нее последний рабочий день, отчего бы не пошутить.

**Л**юбовь Кислякова, заместитель начальника административного отдела КГКУ «КрУДор», по утверждению ее начальника Георгия Михайлова, человек более чем ответственный. Исключительно работоспособный, внимательный, заботливый и очень скромный.

– Какое прилагательное ни возьми, его надо усилить до превосходной степени, – говорит он. – Любовь Ивановна пришла в наш отдел, не имея опыта хозяйственной работы. Но как человек пылкий, я бы даже сказал, математического склада ума, быстро освоилась, набралась необходимых знаний. А потом и опыт пришел.

– Зачем обо мне писать, я дороги не строю, – говорит, будто извиняется, Любовь Ивановна. – И если причастна к этому большому делу, то только потому, что на нашем отделе

лежит забота об организации работы управления. Это мы готовим для агентства госзаказа документы на проведение торгов по обеспечению аппарата управления необходимыми канцтоварами. А потом, когда все формальности, которые требуют от нас закон, пройдены, мы занимаемся обычной завхозной работой. Никакой романтики.

– Я надеялся, что Любовь Ивановна еще поработает. Ведь всегда хочется, чтобы рядом находился надежный человек, профессионал, даже в такой, как многим кажется, неприметной работе. А на самом деле от нее многое зависит, – продолжает Георгий Владимирович. – Взять, к примеру, такую, как кому-то покажется, мелочь – с утра полы не вымыли, пыль со столов не стерли. В каком настроении люди войдут в кабинет, как это отразится на их работе? Правильно. Пло-

хо отразится. Офис – лицо любого предприятия. А лицо принято держать в тонусе. Кто, как не женщина, знает это. А какие цветники она разбивала во дворе управления – залюбуешься! В общем, Любовь Ивановна была нашим главным человеком по быту и уюту.

Как это была? Вот она сидит, улыбается и просит:

– Если можно, две строчки напишите и маленькую фотографию. А лучше совсем ничего не пишите, не знаю, зачем Георгий Владимирович вас позвал. Мне даже рассказать о себе нечего. Родилась в Назаровском районе. Окончила университет. Замуж вышла. Вот муж у меня настоящий дорожник, всю жизнь мосты строил. А у меня даже увлечений никаких нет. Одна работа.

– Очень скромный человек, исключительный. – Услышав от меня про маленькую фотографию, закивал головой Георгий Владимирович. – А вы напишите, что Любовь Ивановна – ангел-хранитель аппарата управления. И что нам будет ее не хватать.

Вот я и написал.

Семен ЛИТКИН  
Фото Валерия БЕЗМАЙЛЕНКО



# Не на словах, а на деле



С 19 декабря 2012 года по 31 января 2013 года в рамках краевой программы «Повышение эффективности деятельности органов местного самоуправления в Красноярском крае на 2011-2013 годы» проводился опрос жителей населенных пунктов края, в ходе которого были высказаны предложения по ремонту улично-дорожной сети. По итогам опроса составлен перечень приоритетных объектов, подлежащих ремонту в ближайшее время.

**В**сего в краевое министерство транспорта муниципальными образованиями направлено 289 заявок. Общее число муниципальных образований, которые направили заявки, – 232. Запрашиваемые на ремонт улично-дорожной сети средства в целом составили 1 миллиард 615 миллионов рублей.

Министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин отметил важность привлечения жителей края к планированию ремонтных кампаний:

– Опрос позволил увидеть реальные проблемы и потребности жителей края. В итоге будут приняты решения, которые позволят обеспечить качество жизни населения не на словах, а на деле. Постепенно будут отремонтированы именно те дороги, которые, по мнению жителей края, действительно нуждаются в ремонте. Задача, поставленная губернатором края, – научиться власти и обществу слышать друг

друга – нами реализуется. Если все заинтересованные стороны будут действовать сообща, нам удастся решить многие задачи, которые ставит перед нами общество.

Источником финансирования мероприятий программы являются средства краевого и местного бюджетов. Местные бюджеты должны обеспечить долю софинансирования. Для муниципальных образований, наделенных статусом городского округа и городского поселения, это не менее 10% от суммы средств субсидий краевого бюджета. А для муниципальных образований, наделенных статусом сельских поселений, – не менее 3%.

Программа в части ремонта и модернизации улично-дорожной сети в этом году предполагает лишь 450 миллионов рублей. Поэтому и существует конкурсная система и критерии отбора, позволяющие определить приоритетные, более важные объекты. Среди критериев

отбора – количество проживающих в муниципальном образовании, социально-общественная значимость объекта, наличие проектов по развитию модернизации УДС, ходатайств, обращений, писем поддержки, объем средств взноса от граждан и другие.

Анализом заявок муниципальных образований края занимается служба взаимодействия с муниципальными образованиями КГКУ «КрУДор». Средства на ремонт распределяются по итогам заседания комиссии, в которую входят представители правительства края и депутаты Законодательного Собрания.

В 2013 году победителями по программе стали 97 муниципальных образований. Среди них Ачинск, Боготол, Бородино, Дивногорск, Енисейск, Лесосибирск, Назарово, Норильск, Сосновоборск, Шарыпово, Зеленогорск, в которые будет направлено по 10 миллионов рублей, Канск (40 миллионов), Минусинск (17 миллионов), Железногорск (21 миллион). Среди районов края наибольшую долю финансирования получили Березовский, Емельяновский, Иланский, Кежемский, Рыбинский, Ужурский, Уярский, Тасеевский и Таймырский Долгано-Ненецкий районы.

Антон ГОРОДЕЦКИЙ

# Все началось с идеи

Смотровая площадка вблизи поселка Слизнево, что на 23-м километре Дивногорской трассы, или просто «Царь-рыба», является одним из символов Красноярска, известного не только жителям города и края, но и, наверное, каждому знатоку истории русской литературы XX века.



Удивительно представить, что всего 8 лет назад дорога к Слизневскому утесу представляла собой дикую лесную тропу, мало кому ведомую. Ныне же эта городская достопримечательность взята под надзор краевого управления автодорог, работники которого ежегодно по весне проводят на площадке субботник.

– С 2004 года, то есть с самого открытия площадки традиция зародилась, – рассказывает 26 апреля на субботнике Александр Толстихин, начальник отдела земельных и имущественных отношений КГКУ «КрУДор». – Лично я здесь уже десятый раз убираюсь.

– Почему именно здесь?

– Все началось с идеи Петра Алексеевича Старовойтова. Он любил здесь бывать. Как человеку широкой души ему хотелось, чтобы как можно больше людей имели возможность любоваться видами с утеса: отсюда Енисей виден так, что в нем раскрывается вся красота и величие Сибири. И Старовойтов решил облагородить это место, построив здесь смотровую площадку. Эту задумку во-

плотили в жизнь после его смерти. Здесь и памятник ему.

Над селом Большое Слизнево два памятника. Один камень, как уже сказано выше, установлен на берегу Енисея в честь Заслуженного строителя, в прошлом руководителя дорожной отрасли Красноярского края Петра Старовойтова. Второй памятник представляет собой фигуру осетра, героя одноименного рассказа Виктора Астафьева «Царь-рыба».

Изваяние установлено также силами работников управления автодорог в честь 80-летия Виктора Петровича в 2004 году. Осетр с длинными усами как бы удирает из опутавших его сетей и насмехается: мол, как бы ни был силен человек, не удастся ему меня изловить! Конечно, произведение Астафьева имеет более глубокий смысл, но не будем сейчас заниматься литературоведческим анализом. Просто погладим огромную рыбу по усам: за 8 лет успело сложиться поверье, что сие действо приносит удачу.

– Земельный участок для строительства площадки мы оформили

на себя, на управление, – продолжил Александр Толстихин. – С тех пор и порядок здесь блюдем. Куратор из фонда губернатора принимает у нас работы по содержанию площадки. Наша задача – собрать сухую прошлогоднюю листву, мусор, вымыть ограждения, беседки.

Целая зона отдыха с аллеями, выложенными плиткой дорожками, беседками, сувенирными киосками в распоряжении 25 человек из управления. Как рассказала Мария Сорокина, инженер отдела ремонта автодорог, в этот раз на субботник попал далеко не каждый желающий.

– Кстати, такие мероприятия очень сплачивают коллектив и воспитывают. У меня не поднимется рука намусорить в таком месте. Особенно когда знаешь, с памятью о ком оно связано.

Смотровую площадку «Царь-рыба» будут развивать и дальше, теперь по проекту студентов Института архитектуры и дизайна СФУ «Красные линии». Речь идет об обустройстве свежих видовых точек и зоны спокойного отдыха среди строя сосен, грамотной планировке парковки, возведении стильного архитектурного павильона для кафе и сувенирного киоска.

На смотровой площадке живут два охранника – собаки Дик и Рыжий. Их хозяин Олег утверждает, что лохматые суровые блюстители порядка на утесе уже не первый раз видят работников КрУДора с метлами и граблями и поэтому не лают на них. Принимают за своих.

...Когда глядишь на Енисей с утеса, мороз по коже пробегает от ощущения могущества и силы этой реки. Внизу, словно игрушечная, проходит ветка железной дороги, рядом с ней – автомобильной, стоят спичечные коробочки деревенских домиков, по Енисею плывут черточки лодочки, на берегу стоят точечки рыбаки. И где-то высоко над этим – ты, словно паришь на ветру.

Если вы не бывали там – побывайте. К тому ж теперь там очень чисто!

*Кристина СЕРГЕЕВА*



# Гарантия качества в новых технологиях

Несколько раз на пути в Ачинск водитель редакционной машины, а по совместительству фотограф притормаживал у знака, предупреждавшего, что на дороге ведутся ремонтные работы и, поглядывая на фотоаппарат, лежавший на соседнем сиденье, высматривал ракурс, чтобы сделать исторический снимок из жизни и трудовых будней Ачинской ДПМК. Убедившись, что никому не мешает, съезжал на обочину и, прихватив камеру, спешил в сторону работавших людей, щелкая на ходу вовремя подвернувшийся объект. Люди тем временем, не замечая внимания со стороны прессы, продолжали делать свое дело.



**В**ернувшись в машину, водитель с видимым удовольствием выезжал на сверкающее новизной дорожное полотно и начинал насвистывать мелодию до боли знакомой оперной арии, название которой никак не шло на ум. Было раннее утро, впереди грезился солнечный день, и каждый километр на счетчике спидометра, увеличивая и без того немалый пробег автомобиля, приближал нас к цели нашей поездки.

Немного покругив по Ачинску, мы остановились у управления ООО «ДПМК Ачинская», где нас уже ждал главный технолог Сергей Гуртовой. На наш незамысловатый вопрос, как идут дела, Сергей Анатольевич так же незамысловато ответил:

– Работаем. – А потом пояснил, что на дороге М-53 выиграла в этом году три лота на ремонтные работы – два участка в сторону Красноярска и один в сторону Боготола. – В середине апреля, когда

солнышко (так и сказал: солнышко) выглянуло, температура выровнялась, приступили к работе. Кроме того, продолжаем начатые в прошлом году работы по реконструкции автомобильной дороги Красноярск – Железногорск на участке ПК 45 – ПК 85 в Березовском районе Красноярского края, да и в следующем году, вероятно, будем там работать.

– Работаем сейчас на путепроводе, что на улице Авиаторов в Красноярске, пуск планируется в августе будущего года. От «Планеты» до Северного шоссе люди летать будут, – со значением сказал Гуртовой. – Бюджет мы практически набрали, объем строительно-ремонтных работ составляет порядка полутора миллиардов рублей.

– А как у вас с новыми технологиями, – поинтересовались мы, зная, что Ачинская ДПМК в этом вопросе один из лидеров дорожной отрасли края, но хотелось подробностей, и желательно из

первых уст.

– Все, что новое появляется в дорожном строительстве, мы сразу на заметку берем и внедряем у себя, взять хотя бы новую дробилку. Хотите, покажу?

Кто же откажется от столь лестного предложения, и не прошло получаса, как мы въезжали на территорию производства инертных материалов. Шум от работавших дробилок стал фоном нашего разговора с начальником производства Андреем Камендо, который показывал нам единственную в крае дробилку Barmak, производящую 200 тонн щебня в час.

– В отличие от старых дробилок, эта производит щебень кубической формы, что очень важно при изготовлении асфальтобетонной смеси, – говорит он. – И прочность выдает 1200 мегапаскалей. Обычный щебень имеет прочность 800-1000 МПа. А форма щебня при эксплуатации дорожного полотна имеет большое значение. В старых покрытиях щебень выбивается, на его месте образуется выбоина, потом яма. А щебень кубической формы этому не подвержен.

– Щебень влияет на основной показатель – износостойкость покрытия. Если гарантия на обычное асфальтобетонное покрытие составляет четыре года, то на этом щебне спокойно можно давать шесть, – включается в разговор главный технолог. – Теперь мы все покрытия будем на этом щебне делать.

Установку запустили в феврале этого года. Приезжали монтажники из фирмы-производите-



ля, провели обучение персонала. Дробилку обслуживают всего два человека в смену, все процессы автоматизированы, управляются при помощи компьютера. Поэтому для работы на ней подобрали людей молодых, знакомых с компьютерными технологиями.

– Что еще важно, – продолжает Андрей Камендо, – уникальность дробилки состоит в технологии дробления. Если большинство дробилок разрушают породу металлическими деталями, в дробилке Вармак подаваемая в нее порода дробит саму себя. Процесс самоизмельчения дает наилучший по форме и прочности камень, который используется в современных технологиях приготовления асфальтобетонной смеси. Да и производительность ее в два раза выше. Сейчас мы делаем возвратный конвейер, чтобы еще повысить производительность и сделать производство полностью безотходным.

– Кто-нибудь еще заинтересовался вашим щебнем, или только для себя производите? – поинтересовались мы.

– У нас очередь за ним стоит, – ответил Сергей Гуртовой. – Но прежде всего, мы будем, конечно, покрывать свои потребности. Установка это позволяет делать уже сейчас. Есть одна проблема: в установке используется система орошения, что не позволяет работать на ней в зимнее время. Но если мы построим ангар, а мы уже планируем это сделать, тогда сможем использовать ее круглый

год. Появится возможность делать запасы. Мы посчитали, что уже через год работы она окупится. А обошлась она нам в немалую сумму – 8 миллионов рублей.

Посмотрев, как работает дробилка и как управляются с ней работавшие в эту смену дробильщики Кирилл Лизука и Виталий Зубов, бросив прощальный взгляд на территорию производства инертных материалов, мы отправились на завод силикатного кирпича Ачинской ДПМК. Там нас уже ждал начальник производства минерального порошка и силикатного кирпича Александр Иванов. Он и провел нас по цеху, где в этот день шла работа по изготовлению минерального активированного порошка и его отгрузка.

– У нас на производстве график – месяц выпускаем порошок, месяц – кирпич. Силикатный кирпич пользуется в регионе большим спросом, и, как правило, проблем с его реализацией нет. А минеральный порошок производим, в основном, для своих нужд как наполнитель в асфальтобетонных смесях. Излишки отпускаем на сторону. Сегодня есть заказ от минусинцев, 300 тонн. Отгружаем, – рассказывает он. – Для нас порошок – еще один шаг в освоении новых технологий. Мы его производство освоили только в прошлом году, но тогда он был без добавок. А в этом году стали делать активированный порошок, используем в производстве ПАВы, в нашем случае это олеиновая кислота, 1 процент от общей

массы продукта добавляем. Этим мы добиваемся его гидрофобности, одним словом, чтобы он плавал в воде, не смачивался, не слеживался при хранении. Самое главное – этот порошок придает определенную прочность, долговечность асфальтобетонному покрытию. Сейчас мы делаем 60 тонн порошка в сутки, почти две тысячи тонн в месяц. Для изготовления порошка используем щебень, который производится на нашем оборудовании дробильно-сортировочного комплекса ДПМК. Технология, на первый взгляд, несложная – сушка, помол, добавление олеиновой кислоты и отгрузка. Производство полностью механизированное. Единственное, где используется ручной труд, – погрузка, работа стропальщиков, здесь пока автоматика не придумали.

Пока разговаривали, одна за другой в ворота цеха въезжали и разгружались самосвалы с щебнем. Поодаль из гофрированного рукава в огромные тысячекилограммовые мешки, как говорится, с пылу с жару сыпался минеральный порошок. Дело шло к обеду, на площадке готовой продукции насчитали двадцать упакованных, готовых к отправке мешков.

На обратном пути еще раз остановились на участке, где рабочие Ачинской ДПМК укладывали свежий асфальт. Не удержался, потрогал горячее, только что укатанное полотно: до встречи через шесть лет.

*Влад ДАНИЛИН*



# Техосмотр сегодня



Еще несколько лет назад при приближении очередного срока техосмотра человеку, хотя бы раз проходившему эту процедуру, становилось не по себе. Опять толкаться в очередях, убивая время на получение заветной бумажки – техталона, без которого на дорогах ты становишься вне закона, рискуешь нарваться на штраф, лишиться номеров и огрести ненужную головную боль.

Ухищрения водителей, получивших талоны в обход правил, известны. В конце концов, они и стали поводом для вывода пунктов ТО автомобилей из сферы влияния ГИБДД.

Принесло ли это пользу? Разрушило ли коррупционные связи, на которые ссылались думские головы, отдавая, пусть и со сбоями работавшую, но все же отлаженную систему в руки страховщиков? Сегодня они проводят аттестацию пунктов техосмотров. И обязаны выдавать страховые свидетельства ОСАГО только при наличии у владельца автомобиля диагностической карты надлежащей формы.

Считается, что страховой полис без техосмотра получить невозможно. В нем должен указываться номер диагностической

карты, свидетельствующий о прохождении техосмотра.

Казалось бы, некуда теперь деться незаконопослушному гражданину, хочешь, не хочешь, а ступай, то есть поезжай в ближайший пункт технического осмотра и без спешки доверься профессионалам. А уж они, если все в порядке, выдадут диагностическую карту, пожелав счастливой и безаварийной езды.

На деле же все не так. Не перевелись у нас еще автовладельцы, для которых техосмотр, что нож к горлу. Не перевелись и страховые агенты, которые идут им навстречу, легко обходя закон. Что мешает, например, недобросовестному агенту вписать в полис ОСАГО несуществующий номер диагностической карты? Да ничего не мешает, кроме совести, ведь никакого контроля, хотя бы со стороны РСА, за ними нет.

Об этом говорили мне директора пунктов, с которыми я встречался лично, и те, с кем общался по телефону. Проблемы у всех одни и те же – взаимоотношения со страховщиками. Что проблемы эти надо решать, обсуждали, например, на недавно прошедшем съезде операторов пунктов ТО, высказывали предложения. Мо-

жет быть, они будут учтены при разработке новых условий прохождения техосмотра, тем более что на самом высоком уровне идут разговоры о наведении порядка в этой сфере.

– Пока не будет контроля со стороны государства, – говорил Анатолий Гайко, – порядка не будет. Сколько, например, таких случаев, когда РСА выдает аккредитации новым пунктам технического осмотра, не интересуясь, что это за пункт, имеет ли он надлежащее оборудование, работают ли там профессионалы. Вот они и стали расти как грибы. И теперь выдают диагностические карты, не глядя на автомобиль, а видя в этом лишь одно – возможность легкой заработка. Этим пользуются страхователи, направляя к ним своих клиентов, этим пользуются водители, знающие о проблемах своего автомобиля и желающие получить страховку обходным путем. А пункты, у которых за годы работы сложилась деловая, а главное, неподкупная репутация, вынуждены простаивать, осматривая 5-7 автомобилей в неделю, а то и вовсе закрываться, перепрофилироваться. И ведь что обиднее всего: не то, что у нас стало меньше работы, вынужденно сокращается количество рабочих мест, уменьшается зарплата сотрудников, а то, что страдает безопасность дорожного движения. Может быть, я и мои коллеги, для которых работа в пунктах технического осмотра – это, прежде всего, ответственность и, если хотите, государственный подход в обеспечении безопасности дорожного движения, живем старыми, отслужившими свой век представлениями о чести, достоинстве, профессиональном самоуважении? Не хотелось бы так думать, чтобы так было на самом деле. Но есть множество причин, чтобы сомневаться в подлинности выдаваемых водителям страховых полисов ОСАГО, а значит, в безупречном техническом состоянии автомобилей на дорогах и улицах наших городов.

*Алексей ДЫМОВ*

*От редакции*

*Сегодня мы опубликовали мнение одной из сторон, обозначили проблему, как она видится работникам пунктов технического осмотра. В следующем номере журнала предоставим слово страховщикам.*

22 и 23 мая на базе красноярского лицея № 56 прошла краевая олимпиада профессионального мастерства. В состязаниях традиционно принимали участие учащиеся начального профессионального образования и студенты техникумов и колледжей Красноярского края – будущие водители и специалисты по техническому обслуживанию и ремонту автомобильного транспорта.



# Профессия АВТОМЕХАНИК

Такие конкурсы на звание лучшего по профессии в нашем крае проводятся много лет. Одна из главных задач подобных состязаний – повышение имиджа учреждений профобразования, осуществляющих подготовку кадров по профессиям «Автомеханик» и «Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта».

Количество автомобилей на дорогах России растет с каждым днем, а значит, возрастает и потребность в специалистах по их ремонту и обслуживанию. Авто-техника становится все сложнее и совершеннее, и времена, когда счастливые автовладельцы самостоятельно чинили своих «железных коней» в гаражах и на дачах, уходят в прошлое.

Большинство водителей обращается за помощью в сервисы, понимая, что только квалифицированный автомеханик – залог долгой жизни и бесперебойной работы машины. И в наши дни эта профессия является одной из самых востребованных. Например, выпускников начальных профессиональных учебных заведений края с удовольствием принимают на работу многие сервисные центры края. Поэтому на конкурсах профессионального мастерства неизменно присутствуют потенциальные работодатели, заинтересованные в пополнении квалифицированных кадров.

– Преподаватели лицея стараются отслеживать судьбы выпускников, общаются с ними и после того, как они покидают стены учебного заведения. Кроме того, лицей плотно сотрудничает с центром занятости населения. Поэтому в курсе того, как складывается профессиональная карьера бывших учеников. И работодатели всегда положительно отзываются о наших ребятах, – говорит руководитель структурного подразделения ПЛ-56 Анатолий Гайко. – Настоящий педагог должен учить молодежь творчески, с интересом и энтузиазмом подходить к будущей профессии. Именно из трудолюбивых энтузиастов вырастают специалисты.

В качестве примера такого творческого энтузиазма Анатолий Викторович рассказал историю восстановления «губернаторского «Запорожца». Года полтора назад Лев Кузнецов во время осмотра технической базы 56-го лицея увидел, как учащиеся трудятся над восстановлением старых автомобилей, и предложил: «Хотите, подарю раритет?».

Через несколько дней из «Со-

сен» на базу лицея был доставлен «АЗ-965». Машина находилась в весьма плачевном состоянии, требовала серьезного ремонта. Но в течение короткого времени ребята-учащиеся под руководством наставников сумели привести ее в полный порядок. Отремонтированный и заново покрашенный «Запорожец» – подарок губернатора – уже успел побывать на городских и районных выставках старых авто.

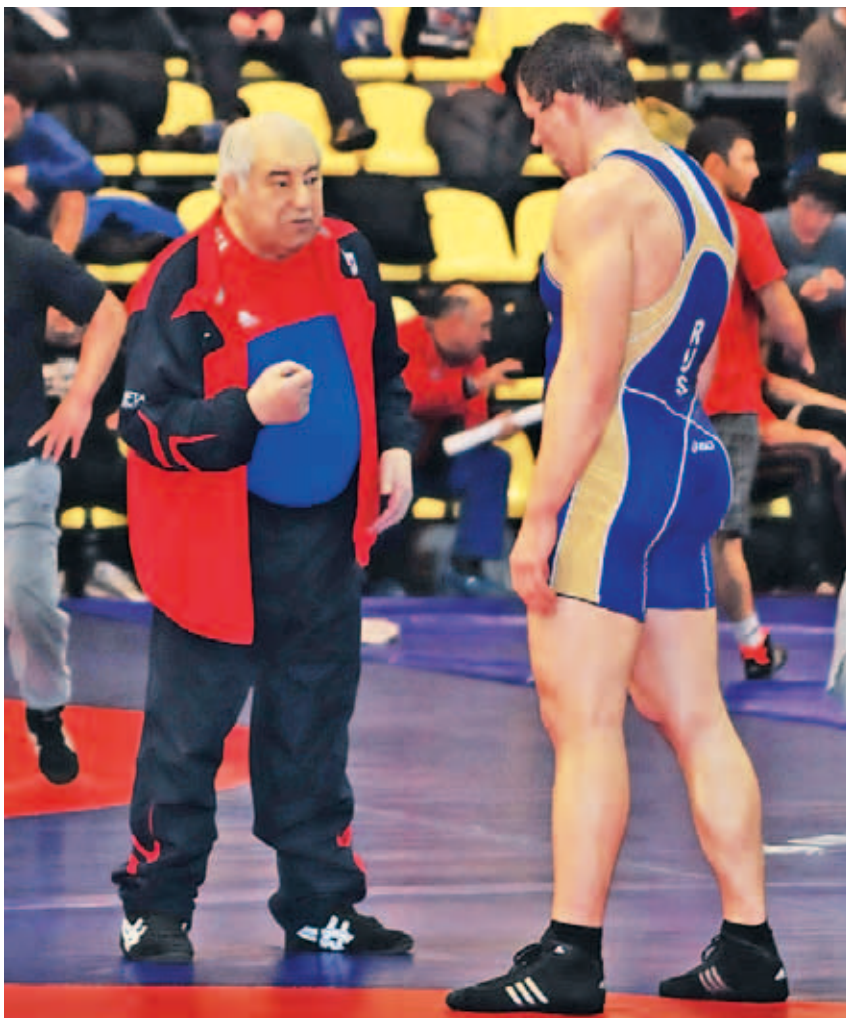
На олимпиаде конкурсанты показали знания в теории и выполняли практические задания по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей. Кроме того, будущие выпускники, обучающиеся по профессии «Водитель категории В, С», продемонстрировали умение фигурного вождения автомобиля.

Победителям и призерам конкурса были вручены дипломы и денежные призы, а лучшие из них выступят на Всероссийской олимпиаде профессионального мастерства.

Андрей ВОЛОДИН  
Фото автора



# Вся жизнь – в борьбе



4 июня отметит 80-летие Дмитрий Миндиашвили, почетный гражданин Красноярска, Заслуженный тренер СССР, России и Грузии по вольной борьбе. Академик Академии образования России, основатель и директор Академии вольной борьбы в Красноярске, воспитавший за долгую жизнь не одно поколение великолепных борцов.

Среди его учеников двукратный олимпийский чемпион Иван Ярыгин, трехкратный обладатель олимпийского «золота» Буйвасар Сайтиев, олимпийский чемпион Адам Сайтиев. Прибавьте сюда великих борцов Сослана Андиева, Левана Тедиашвили, Романа Дмитриева, которые считают себя его крестниками в спорте. Но мало кто знает, что трудовой путь на сибирской земле Миндиашвили начинал

шофером автотранспортной колонны, среди прочего, строившей уникальное сооружение – первый Коммунальный мост через Енисей.

– Когда смотрю на мост из окна своей квартиры, вспоминаю молодые годы. Кто я был тогда? Мальчишка, отслуживший в армии и приехавший в Сибирь жениться. – Смеется Дмитрий Георгиевич. – Свою Тамару я встретил в Семипалатинске, она работала в автоколонне, а я шоферил на армейском грузовике.

И так полюбилась ему сибирячка, что отслужив, он в одной шинели, но в хромовых сапогах, поехал покорять сердце девушки, а заодно и Сибирь. Ухажеров у Тамары было предостаточно. И «грузинец», как прозвали его в селе Горбы, где она жила, приложил немалые усилия, чтобы отвалить претендентов на

руку и сердце возлюбленной. Потом была свадьба и переезд в Красноярск.

– Работа в автоколонне № 65, она и сейчас есть, только называется по-другому, зимой была сплошным наказанием. Солярка за ночь застывала, была, как сметана, вот ее и грели, разводили под машинами костры, потом таскали машины по территории, пока не заведутся – и за работу. – Вспоминает Дмитрий Георгиевич. – По 90 ходок за смену делали, возили грунт для отсыпки опор моста, их «быками» называли. Это 90 раз надо было задом сдать, чтобы к экскаватору под загрузку встать, и столько же раз разгрузиться. А весной, когда начинало подтаивать, ездили, не закрывая дверей, чтобы, если что, успеть выпрыгнуть. Слава богу, ни разу не пришлось.

А после изнуряющей смены Миндиашвили бежал на тренировку. Как его тогда на все хватало! Наверное, потому что цель была. Хотел стать чемпионом. В сборную страны хотел попасть. И добился своего.

Мы стоим с Дмитрием Георгиевичем на набережной Енисея, и он с любовью смотрит на мост. Внизу плещется усмирительный строительми ГЭС Енисей.

– Помню, когда в 1961 году открывали мост, я радовался, как, наверное, потом олимпийскому золоту Ивана Ярыгина. Это моя первая победа была, честное слово. – И после паузы Дмитрий Георгиевич продолжил: – Разве мог я подумать, когда крутил баранку, что Сибирь станет мне родной, а я когда-нибудь стану академиком Академии образования? Эта земля дала мне все.

И показалось мне, что от нахлынувших воспоминаний заблестели слезы на глазах у великого нашего земляка. А как его еще назывешь, грузина, прожившего большую часть жизни в Сибири, отдавшего ей талант борца и тренера, вырастившего на этой земле сына и трех дочерей, не считая сотен пацанов, благодаря ему ставших настоящими людьми с сибирским характером.

*Никита ХРОМЧЕНКО*

# Мир глазами детей

В преддверии Дня защиты детей КГКУ «КрУДор» организовало конкурс детского рисунка «Разноцветный мир детства». Участие в нем приняли дети в возрасте от 3 до 17 лет.



Софья Вешникова, 8 лет, КГКУ «КрУДор»



Яна Шрайнер, 7 лет, Министерство транспорта Красноярского края



Лиза Михалева, 8 лет, КГКУ «КрУДор»



Арина Боярских, 7 лет, КГКУ «КрУДор»



Лиза Тришина, 7 лет, КГКУ «КрУДор»



Данил Богданов, 3 года, ЗАО «ДПМК Партизанская»