

# ТТК

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

№6  
(32)

НОЯБРЬ-  
ДЕКАБРЬ 2015

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ



**С НАСТУПАЮЩИМ  
НОВЫМ ГОДОМ!**

Елена МИРОНЕНКОВА

**От первого лица**

Андрей КУЗНЕЦОВ

**Дорога – движение,  
а не обочина**

Анатолий КАСАТКИН

**Обвенчались  
с волейболом**

# СОДЕРЖАНИЕ

<b>Территория Святой Руси</b>	<b>4</b>
Елена МИРОНЕНКОВА <b>От первого лица</b>	<b>6</b>
<b>События и факты</b>	<b>11</b>
Андрей КУЗНЕЦОВ <b>Дорога – движение, а не обочина</b>	<b>12</b>
Николай ЛЕСНИКОВ <b>Трудности сплачивают</b>	<b>14</b>
Анатолий УРАЛЬСКИЙ <b>С профессией шагают в будущее</b>	<b>16</b>
Анна ИЛЬИНА <b>Молодо-зелено, или Немного пафоса не помешает</b>	<b>17</b>
Елена ПАСЕЧНИК <b>Красноярская магистраль – лучшая в России</b>	<b>18</b>
<b>Виадук открыт!</b>	<b>19</b>
Никита ВАЛЬЯНОВ <b>Дорогу найти свою каждый сумеет...</b>	<b>20</b>
Анатолий КАСАТКИН <b>Обвенчались с волейболом</b>	<b>22</b>



В номере использованы фотографии Валерия БЕЗМАЙЛЕНКО, Анатолия КАСАТКИНА, Александра МАРКОВА.

# ТК

Издается  
при содействии  
министерства  
транспорта  
Красноярского  
края

**Учредитель  
и издатель**  
ООО «Автодорожно-  
транспортная газета»

**И.о. главного редактора**  
**С.М. Соломникова**

**Ответственный  
секретарь**  
Лана БАЙКАЛОВА

Адрес редакции  
и издателя:  
660049,  
г. Красноярск,  
пр. Мира, 3,  
а/я 25533.  
Тел./факс  
(391) 227-27-27,  
e-mail: atg2000@mail.ru  
Журнал отпечатан  
в ООО «Полиграф-Аванта»,  
660028, г. Красноярск,  
ул. Телевизорная, 1, стр. 26  
Объем 24А4.  
Тираж – 2300 экз.  
Дата выхода 20.01.2016  
Цена свободная

Электронная версия  
журнала на сайтах:  
[www.mintrans.krskstate.ru](http://www.mintrans.krskstate.ru)  
[www.krudor.ru](http://www.krudor.ru)

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

16+

**R** Рекламный  
материал

Использование  
материалов  
журнала  
без письменного  
разрешения  
редакционного  
совета  
запрещено.



# Территория Святой Руси

10 самых ярких цитат из Послания главы государства Федеральному Собранию 4 декабря 2015 года



## О борьбе с терроризмом

В Сирии наши Вооруженные Силы сражаются прежде всего за Россию, отстаивают безопасность именно наших граждан. Никакого убежища бандитам. Никаких двойных стандартов. Никаких контактов с любыми террористическими организациями. Никаких попыток использовать их в своих целях. Никакого преступного, кровавого бизнеса с террористами.

## Об антитеррористической коалиции

Невозможно победить международный терроризм силами только одной страны, особенно в условиях, когда границы в мире фактически открыты, а мир переживает еще и новое переселение народов. Нужно отбросить все споры и расхождения, создать один мощный кулак, единый антитеррористический фронт, который будет действовать на основе международного права и под эгидой ООН.

## О Турции

Мы знаем, кто в Турции набивает свой карман и дает заработать террористам на продаже награбленной в Сирии нефти. Всегда считали и будем считать предательство самым последним и постыдным делом. Пусть знают это те в Турции, кто стрелял в спину нашим летчикам, кто лицемерно пытается оправдать себя, свои действия

и прикрыть преступления террористов. Видимо, аллах решил наказать правящую клику в Турции, лишив ее разума и рассудка. Если кто-то думает, что, совершив подлое военное преступление, убийство наших людей, они отделаются помидорами или какими-то ограничениями в строительной и других отраслях, то они глубоко заблуждаются.

## О главном на выборах в Госдуму

В 2016 году состоятся выборы в Государственную Думу. И обращаясь к лидерам партий и участникам будущего избирательного процесса, ко всем общественно-политическим силам хотел бы процитировать выдающегося историка Николая Михайловича Карамзина: «Кто сам себя не уважает, того, без сомнения, и другие уважать не будут. Не говорю, что любовь к Отечеству должна ослеплять нас и уверять, что мы всех и во всем лучше. Но русский должен знать цену свою». Да, мы можем спорить о путях решения тех или иных проблем. Но мы должны сохранить нашу сплоченность, помнить, что главное для нас – Россия.

## О госзакупках

Раскрытию будет подлежать информация о контрактах, подрядах, которые государственные и муниципальные служащие планируют заключать с фирмами своих родственников, друзей и близких лиц. Ситуация, в которой есть признаки личной заинтересованности, конфликта интересов, мгновенно попадет в зону повышенного внимания контролирующих и правоохранительных органов и, конечно, гражданского общества. Участники проекта ОНФ «За честные закупки» рассказывали мне о выявленных ими фактах злоупотреблений, об откровенных нарушениях. Прошу Генпрокуратуру, правоохранительные органы незамедлительно реагировать на подобную информацию.

## Об экономике

Мы должны быть готовы к тому, что и период низких цен на сырье, да и, возможно, внешние ограни-

чения могут затянуться, и затянуться надолго. Ничего не меняя, мы просто-напросто проедем наши резервы, а темпы роста экономики будут колебаться где-то на нулевой отметке. Именно сейчас определяются позиции стран в глобальном разделении труда на десятилетия вперед, и мы можем и обязаны занять место в числе лидеров.

## О социально ориентированных НКО

Для НКО, которые себя зарекомендовали как безупречные партнеры государства, будет установлен правовой статус «НКО – исполнитель общественно полезных услуг». Считаю правильным поэтапно направлять некоммерческим организациям до 10% средств региональных и муниципальных социальных программ, чтобы некоммерческие организации могли участвовать в оказании социальных услуг, которые финансируются за счет бюджетов.

## О суверенитете

Финансовая устойчивость и независимость страны абсолютно связаны между собой. Бюджетное планирование, каждый бюджетный цикл надо начинать с четкой фиксации приоритетов, необходимо вернуть определяющую роль госпрограмм в этом процессе.

## О малом и среднем бизнесе

Считаю свободу предпринимательства важнейшим экономическим и общественно значимым вопросом. Именно вот этим – свободой предпринимательства, расширением этой свободы – мы должны ответить на те ограничения, которые нам пытаются создать.

## О продлении программы материнского капитала на два года

Мы понимаем, что всех наших усилий пока недостаточно, чтобы залечить демографическую рану прошлого, которую получила Россия. Мы говорили раньше, что мы должны будем посчитать, сможем ли мы, как говорят финансисты, это вынести, сможем ли мы это надежно гарантировать и оплатить. Сможем, несмотря ни на какие проблемы.



## Уважаемые жители Красноярского края! Дорогие друзья!

Примите искренние поздравления с наступающим Новым годом! Уходящий 2015-й запомнится множеством разных событий. Одни приносили радость, другие, казалось, испытывали на прочность наш сибирский характер. Но та созидательная энергия, с которой мы строили планы, работали над их воплощением и добивались результатов, стала неиссякаемым источником наших духовных сил.

Безусловно, мы запомним 2015-й и как год масштабного празднования 70-летия Великой



Победы, и как время больших геополитических изменений на карте мира, и как достаточно сложный экономический период для всей страны.

Красноярский край прожил этот год во всех отношениях достойно. Преодолевая трудности, мы заложили основу будущего развития Красноярья. Конечно, непросто оценить все значимые успехи, достигнутые в самых разных городах и весях второго по величине региона России. Вспомним знаковые события, которыми мы по праву гордимся. Это и большой урожай, собранный нашими хлеборобами, и тот факт, что Сибирский федеральный университет вошел в число лучших вузов России, которым предстоит добиваться мировой конкурентоспособности. Радует начало работы Богучанского алюминиевого завода, пуск нового энергоблока Березовской ГРЭС, ввод четвертого моста через Енисей. Каждый такой результат укрепляет экономику региона.

Несмотря на финансовые сложности, мы не отказались ни от одной из социальных программ. Мы продолжаем строить детские сады, школы, больницы, дороги. В 2016 году нас ждут новые дела и новые достижения, которые, несомненно, будут усиливать социальную привлекательность региона.

Все вместе мы можем сделать многое для того, чтобы задуманное исполнилось. Пусть же грядущие перемены принесут успех и благополучие каждому из нас! С наступающим Новым годом, дорогие земляки!

*Виктор ТОЛОКОНСКИЙ,  
губернатор Красноярского края  
Александр УСС,*

*председатель Законодательного Собрания края*



# От первого лица

**Традиционно конец года – подведение итогов. Этот год для дорожно-транспортного комплекса края был насыщен разнообразными событиями. Кому, как не министру транспорта, проанализировать, с какими результатами завершается год и что ожидать в 2016-м. Об этом наш разговор с министром транспорта Красноярского края Сергеем Ерёминым.**

– Сергей Васильевич, как можно в целом оценить уходящий год для краевого дорожно-транспортного комплекса?

– Год был непростым, но главным результатом его я бы назвал то, что нам удалось не только поддержать все отрасли в рабочем состоянии, но и предпринять ряд шагов, которые позволили по некоторым направлениям продвигнуться вперед.

В каждой отрасли в этом году произошли свои определенные события. Какие-то из них были знаковыми, я бы даже сказал, эпохальными, какие-то значительно скромнее, но не менее важные. При этом все наши отрасли взаимосвязаны, поэтому изменения в одном направлении закономерно влекут за собой нововведения в другом.

## **Четвертый мост и деревенские улочки – на одной чаше весов**

– По данным поисковой системы Яндекс, среди популярных запросов событий в регионе за 2015 год четвертый мост. Согласны?

– Конечно, одно из главных событий года, я бы подчеркнул, что не только в крае, но и в стране, – завершение строительства четвертого моста в Красноярске с его правобережной и левобережной развязками. Четыре года ожидания. Даже не четыре, а 40 лет! Ведь впервые мост через Енисей в Красноярске, в районе Николаевки, появился в генеральном плане города в 1972 году, а решение о его строительстве было принято в 2012-м. Это объект всероссийского значения. Проекты подобного масштаба в стране за последнее десятилетие можно пересчитать по пальцам.

Для города объект крайне важен стратегически, потому что перегрузка мостов перешла кри-

тичную планку. Их расчетная мощность порядка 200 тысяч автомобилей в год. Сейчас этот рубеж приближается к 500 тысячам, и это только внутри города. Что бы ни говорили скептики, но мост уже сейчас разгрузил центр. Да, пусть не в полном объеме, как хотелось бы, но он дает нам возможность маневрировать существующей сетью.

Для того чтобы уже сегодня мост органично вписался в центральную левобережную часть города, до четырех полос была расширена и благоустроена улица



Дубровинского от моста до улицы Горького. Разумеется, всей своей мощи новый мостовой переход должен достигнуть, когда мы построим прямой выход на Копылова через улицу Волочаевскую. Это будет основное связующее звено между одной из главных правобережных магистралей – Свердловской и западными районами левобережья. По сути, это станет вторым мостом, только наземным.

Работы мы должны завершить за год до Универсиады-2019. Именно этот автомобильный проезд примет на себя ключевую транспортную нагрузку во время проведения Всемирных студенческих спортивных игр. Плюс еще один универсиадный объект – строительство развязки в микро-



районе «Тихие зори», где будет новая ледовая арена.

– Давайте из краевого центра «переедем» в территории. Что выполнено по дорогам в районах и что планируете?

– А в районах края тоже свое событие года – это масштабная реализация программы ремонта

улично-дорожной сети. Подчеркну, именно масштабная, потому что такой объем работ до текущего года не проводился.

Уходящий год стал переломным в системе ремонта улиц в муниципальных образованиях. В прошлом году по поручению губернатора дорожная сеть территорий была взята под особый контроль. Были сделаны ключевые шаги: в краевом дорожном фонде появилась отдельная весомаля строка на ремонт местных дорог – один миллиард рублей, и каждое муниципальное образование включилось в программу ремонта.

Итог – 260 км отремонтировано. В предыдущие годы этот показатель составлял 20-50 км. Увеличение в разы! Это, несомненно,

хороший результат, который необходимо умножить. Все финансовые и технические возможности у нас есть.

Ежегодно, начиная с 2015 года, в течение трех лет на ремонт уличной сети в районах закреплен миллиард рублей. Более того, в 2016 году к миллиарду добавлено еще 150 млн. рублей. Муниципальная программа ремонта на три года утверждена совместно с районами. На сегодняшний день лимиты до них доведены. Теперь необходимо в срок завершить все конкурсные процедуры, заключить контракты и с началом дорожного сезона выйти на объекты.

Со следующего года мы заходим в районы с новой программой – ремонт дворовых территорий и проездов к ним. На это дополнительно выделено 100 млн. рублей. Так что поддержка и понимание со стороны губернатора и депутатов корпуса по дорожным работам у нас есть. Наша задача – кардинально переломить ситуацию с бездорожьем в районах.

Если говорить о магистральных трассах, то большой объем работ выполнен в северном направлении. Мотыгинский район по транспортной доступности не из легких. Здесь мы сделали определенный рывок, ввели в строй более 40 километров. Из них 35-километровый участок от Новоангарска до Стрелки – это асфальт. Сейчас на проезд этого участка требуется на легковушке минут двадцать, раньше там в

майска. Пусть это гравийка, но главное, что большегрузы теперь выведены из поселка. Эта дорога строится по соглашению с Новоангарским горно-обогатительным комбинатом. Здесь осталось завершить порядка 15 километров, и в 2016-2017 годах программу закроем. Дорога необходима как



комбинату, так и жителям.

В этом году у нас есть еще один положительный пример такого государственно-частного партнерства с ЗАО «Назаровское», которое дорожники обеспечили качественными стройматериалами, а хозяйство выделило спецтехнику. В итоге район получил отремонтированную дорогу. Вот это примеры государственно-подхода к государственному имуществу.

Из основных дорожных направлений уходящего года назову еще одну северную дорогу на Богучаны. На ней более 100 км гравийного разрыва. Долгое время ее реконструкция была заморожена, но в нынешнем году мы возобновили там работы. Перевели в асфальт порядка 12 км. В следующем году продолжим, заасфальтируем дорогу до алюминиевого завода. Мост через речку Карабулу также требует капитального ремонта.

С 2010 года ведется реконструкция дороги Красноярск – Железногорск с вводом ежегодно чуть более 2 км. В 2014 году из-за сложной финансовой ситуации работы приостанавливались. В этом году впервые реконструировано два участка об-

щей длиной почти 6 км. Сегодня у нас 14 км современной четырехполосной дороги.

Работа в этом направлении будет продолжена. Дорога на Железногорск должна стать полноценной автомагистралью. Она связывает Красноярск с крупнейшими городами-спутниками Железногорском и Сосновоборском.

В наступающем году заходим на ремонт труднейшей во всех отношениях дороги Епишино – Северо-Енисейский. Дорога в свое время строилась как временная для нужд золотарей. Экономика давно уже поставила ее в приоритеты, но вот «правда жизни»

не позволяет этого сделать. Необходимы капитальные затраты.

Мы ежегодно совместно с золотодобывающими компаниями ремонтируем участки, но это капля в море. Дорога нужна и для бизнеса, и для населения. Губернатор, видя ее тяжелейшее состояние и понимая ее значимость, подписал распоряжение о выделении 500 млн. рублей. Одним годом, конечно, не ограничится, будем приводить в порядок сначала самые плохие участки. А вообще необходима помощь Федерации. Дорога приносит четверть золота в казну страны.

Из объектов на федеральных дорогах в следующем году приступаем к строительству объездной трассы в Канске. В южном направлении на трассе М-54 в этом году начали работы на участках от Зелеево до Балахты, в 2016-м продолжим.

#### «Платон»: за и против

**– Как прокомментируете ситуацию в крае с внедрением системы платы с большегрузов?**

– Введение неоднозначно было воспринято обществом. Больше мы слышим негативных высказываний непосредственно от дальнбойщиков. Государство ничуть не лукавит, когда говорит, что дорога для большегрузов не может быть бесплатной. Система только начала работать, конечно, есть ряд замечаний от дальнбойщиков, но Федерация идет им навстречу: снижен размер платы



межсезонье только вездеходы и проходили. Практически не было дороги, был лишь проезд в этом направлении.

Еще один важный участок в этом направлении – обход Перво-



за километр, в разы уменьшены штрафные санкции.

Также президент озвучил решение отменить транспортный налог для большегрузов и ввести для дальнобойщиков патентную систему работы. Особо отмечу, что средства, вырученные от запуска системы, пойдут на ремонт не только федеральных, но и региональных трасс, которые находятся в более плачевном состоянии.

**Новая точка отсчета для авиации – Если продолжить транспортные темы, которые у всех на слуху, то одна из них – это начало строительства нового терминала аэропорта «Емельяново». Когда и какие изменения увидят жители края в главной воздушной гавани? Какие еще важные события, решения стоит отметить в авиационной отрасли?**

– В авиации в этом году состоялось два важных решения по аэропортам – красноярскому «Емельяново» и норильскому «Алыкель». Во-первых, мы привлекли инвестора для строительства аэропорта «Емельяново». Путем открытого аукциона контрольный пакет акций был продан за максимально предложенную цену – 4,05 млрд. рублей компании, которая входит в холдинг «Базовый элемент».

Все требуемые законодательством процедуры соблюдены, и сегодня инвестор уже приступил к работам. Правительство края и представители Законодательного Собрания края будут регулярно выезжать на площадку в целях контроля над ходом строительства. Думаю, по значимости это станет второй «народной стройкой» после четвертого моста, когда интерес и со стороны общества будет высок.

Сейчас компаньоны начали более активную реализацию гра-

фика, чем предусмотрено сроками, и это воодушевляет. У нас есть три контрольных точки в генеральном инвестиционном соглашении: 1 декабря 2015 года – начало стройки, 1 декабря 2016 года – наличие теплового контура, закрытого полностью, то есть это уже готовое здание. И 1 декабря 2017 года – сдача объекта.

Одновременно ведется ремонт здания. С этим предложением уже вышел инвестор. В терминале внутренних вылетов расширяют площадь стерильной зоны, переносят ее из цокольного на второй этаж, будет дополнительный выход на посадку. Новшества пассажиры смогут оценить уже в феврале.

Второй проект связан с норильским аэропортом. Алыкель не менее значим по сравнению с Емельяново. Здесь у нас главная стратегическая воздушная северная база. Сейчас идут подготовительные работы: завозятся необходимое оборудование, стройматериалы.



**– На региональную авиацию края ложится большая социальная нагрузка, ведь для некоторых отдаленных территорий доступно только авиасообщение. Не так давно вы говорили, что назрел вопрос трансформации маршрутной авиасети северных территорий. Что изменилось в этом направлении?**

– К малой авиации у нас в крае особое отношение: большие расстояния, труднодоступные территории, чрезвычайные ситуации. И

посредником в некоторых случаях может быть только авиация.

Понимаем, что действующая сегодня маршрутная сеть не в полной мере отвечает потребностям жителей именно северных территорий. Пассажирам на некоторых направлениях приходится делать ненужные перелеты. Так, например, чтобы попасть из Игарки в Туруханск, необходимо прилететь в Красноярск и отсюда уже долететь до Туруханска. Нужно, чтобы разлет был из Игарки до крупных населенных пунктов Туруханского района.

Новая схема маршрутизации утверждена губернатором края. Где открывать новые направления, увеличивать частотность выполнения рейсов – все это сформировано с учетом предложений с мест.

Уже в этом году впервые после долголетнего перерыва вновь осуществляется авиасообщение краевого центра с Кодинском и Мотыгино.

В следующем году по просьбам глав южных территорий планируем открыть направление Красноярск – Шушенское. Помимо социальной составляющей это дополнительный плюс в развитии туризма в природном парке «Ергаки».

Из Норильска в Хатангу рейсы будут выполняться два-три раза в неделю, в отличие от действующей программы, когда самолеты летают один раз в неделю.

В этом году край пытался решить с Федерацией вопрос по передаче оставшихся на балансе госпредприятия «КрасАвиа» шести северных аэропортов – Байкит, Ванавара, Диксон, Енисейск, Тура, Хатанга. Положительного решения пока нет, поэтому на краевом уровне решено формировать единое аэропортовое предприятие, куда они и войдут. А «КрасАвиа» будет заниматься непосредственно летной деятельностью.

**Голубой вагон бежит, качается...**

**– Поговорим о железнодорожном транспорте. В начале года в стране остро стоял вопрос о**

### сокращении пригородных электричек. Как краю удалось сохранить объемы? И какие приоритетные направления работы у края и железной дороги?

– В конце 2014 года стал активно обсуждаться вопрос об отмене федеральной компенсации потерь в доходах ОАО «РЖД», возникающих в результате установления



льготного коэффициента к тарифам на услуги инфраструктуры. Из-за этого планировалось изменение этого коэффициента. Как следствие, значительно возрастала нагрузка на бюджет регионов.

Сейчас мы на компенсацию пригорода закладываем около 350 млн. рублей ежегодно, а в противном случае перевалили бы сразу за уровень 500 миллионов. Мы стали искать пути решения, в итоге предложен был момент, на котором можно грамотно сэкономить, – это обнуление НДС. С этим предложением согласился губернатор и озвучил его на селекторе Министерства транспорта РФ в декабре 2014 года.

Предложение было принято. В итоге оно позволило нам сэкономить около 100 миллионов. Самое же важное – что в условиях, пока шло обсуждение, пока принимались решения, при всей неопределенности ситуации мы оставили программу пригородных перевозок в январе-феврале неизменной.

Это решение было верным. Наши пассажиры и не заметили, что в государстве происходят серьезные социальные перемены, и «пригородные бунты» нас миновали. Президент страны поставил тогда Красноярский край в пример. На будущий год объемы пригородных компенсаций сохраняем в полном объеме.

Самый крупный проект ОАО «РЖД» – развитие участка Меж-

дуреченск – Тайшет. В этом году введен в эксплуатацию соединительный путь Авда – Громадская. Он позволил направить часть поездов с перегруженного южного хода дороги на Транссиб, благодаря чему увеличилась пропускная и провозная способность Красноярской магистрали.

Под занавес года был открыт путепровод на станции Камарчага. Он построен в рамках обязательств, которые правительство края брало на себя по соглашению с железнодорожниками.

Еще одно наше общее дело – развитие городской электрички в

Красноярске. Это востребованный и своевременный проект. Метрополитен в Красноярске – проект до сих пор спорный и пока не имеющий четкой линии развития. Городская же электричка – полноценный его аналог. Пассажиропоток здесь растет, в этом году зафиксировали миллионного пассажира с опережением почти на месяц от аналогичных результатов 2014 года. А всего за четыре года городская электричка перевезла более 4 млн. пассажиров.

В дополнение к красноярской



городской электричке есть у нас мысль сделать еще одно рельсовое экспресс-направление – в город-спутники Сосновоборск и Железногорск. Автодорога в этом направлении очень загружена. Там есть все условия для того, чтобы по маршруту ходила комфортная

и быстрая электричка. Сейчас мы ведем переговоры с Росатомом, которому принадлежит железная дорога.

### Безопасность – превыше всего

– Сергей Васильевич, летом в крае произошли страшные трагедии с пассажирскими автобусами. Какие выводы сделаны? Как в целом сегодня обстоят дела с пассажирскими перевозками?

– Эти трагедии дополнительно просигнализировали о системных сбоях в федеральном законодательстве. Большое количество проверок было принято в отношении перевозчиков. Они показали, что должна быть четко выстроенная система.

Мое убеждение: в вопросах обеспечения жизни людей не может быть никакой самодеятельности. Правила должны быть жесткими для всех. У нас слишком мягкие законы о транспортной безопасности.

Сегодня необходимо кардинально изменить подход к безопасности пассажирских перевозок не только на законодательном уровне, но и в сознании участников перевозочного процесса. Ведь у нас на дорогах повсеместно процветает «автохамство». Элементарное бескультурье водителей, принцип вседозволенности на дороге, либеральные штрафы – все это ведет к росту «автохамства». По статистике, причиной большинства ДТП является сознательное нарушение

правил дорожного движения, безответственность водителей.

Также нужно убрать из сознания людей систему двойных стандартов, которую, как ни парадоксально, как раз государство и создает. Это принцип «что не запрещено, то разрешено». Яркий пример – установленный ПДД

скоростной режим и фактическая скорость на дорогах. У водителей сформировалось устойчивое ложное убеждение, что максимально разрешенная скорость движения в населенных пунктах составляет 80 километров в час. В результате возрастает скорость транспорт-





ного потока и, соответственно, тяжесть последствий ДТП.

Я вхожу в состав рабочей группы по подготовке Государственного совета по безопасности дорожного движения, заседание которого по поручению главы государства состоится в первом квартале 2016 года. Возглавляет рабочую группу губернатор Владимирской области Светлана Орлова. Мы направили свои предложения в адрес председателя. Главный их постулат – борьба с «автохамством» на дорогах.

Что касается изменений в сфере автомобильных перевозок непосредственно в крае, то в этом году мы совершенно по-новому выстраиваем отношения с перевозчиками – на конкурсной основе. Сегодня конкурс на большей части пригородных и междугородных маршрутов уже прошел, и перевозчики работают по новым долгосрочным договорам.

Право работать на маршрутах заслужили только те перевозчики, которые в наибольшей степени соответствуют требованиям обеспечения безопасности дорожного движения.

В то же время в целях оперативного управления маршрутной сетью и повышения качества транспортного обслуживания жителей края создано краевое государственное казенное учреждение «Краевое транспортное управление». Учреждение будет осуществлять контроль над движением и наполняемостью пассажирского транспорта по пригородным и межмуниципальным маршрутам, что, в свою очередь, позволит проанализировать объем и качество выполненных перевозок.

#### На теплоходе музыка играет...

– Как обстоят дела с речным флотом?

– В сфере водных перевозок у нас все достаточно стабильно. Мы

полностью выполняем всю программу пассажирских и грузовых перевозок.

Конечно, наша головная боль – обновление теплоходов на магистральном направлении Красноярск – Дудинка. Проблема в том, что у нас в государстве нет серьезного пассажирского судостроения. И не было, кстати, даже в Советском Союзе, то есть и нынешние теплоходы – это импортные поставки из Европы.

В маломерных скоростных су-



дах мы проблему успешно решили: выпуском таких судов занялся Зеленодольский завод в Татарстане. А вот по нашим 250-местным старичкам «Чкалову» и «Матросову» вопрос остается. В одиночку краю нереально решить эту проблему, так как стоимость одного теплохода доходит до 1 млрд рублей.

Что касается грузов, то эта навигация для крупнейшего перевозчика в Енисейском бассейне – ОАО «Енисейское речное пароходство» стала одной из самых успешных за последние 10 лет. План компании по объему перевозок грузов выполнен более чем на 100 процентов. Объем перевозок за навигацию составил почти 4 млн. тонн грузов.

#### Новый год к нам мчится...

– Сергей Васильевич, Новый год уже у порога. О планах мы поговорили. А о чем мечтает министр транспорта в новогоднюю ночь, и мечтает ли?

– Мечтать не вредно, вредно не мечтать (*улыбается*). Конечно, мечтаю. Да и дома мои младшие дочери как раз в возрасте супермечтателей. Мечтаем, фантазируем. Пока для младших мы, взрослые, можем выступать в роли Деда Мороза – это здорово. А старшей говорю уже как взрослой, что к воплощению своей мечты надо стремиться.

А мечтаю, конечно, только о добром, хорошем. В мыслях должен быть позитив.

– Какие традиции празднования Нового года вы воспитали с детства и читаете до сих пор?

– Новый год для меня, наверное, как и для многих, – семейный праздник. Это праздник детства, волшебства, сказки... Елка, подарки, утренники,

счастливые лица родителей, мандарины... Вот такие воспоминания из детства сразу всплывают. Чтобы такие ощущения пронести по жизни, ребенку в детстве необходима атмосфера добра, любви, заботы. Это стараюсь передавать своим детям.

За новогодним столом традици-

онно соберутся родные и близкие люди, сделаем друг другу маленькие новогодние сюрпризы.

– И ваши новогодние пожелания?

– Коллегам хочу сказать огромное спасибо за совместную работу, взаимопонимание, терпение. У нас с вами есть поддержка губернатора края, депутатского корпуса, поэтому в следующем году наша задача – сохранять и развивать на благо жителей края наш дорожно-транспортный «флот».

А в новогоднюю ночь пусть каждый найдет под елкой мешок здоровья и удачи для себя и своих родных. С наступающими вас новогодними праздниками! Мира и благополучия вам и вашим семьям.

Елена МИРОНЕНКОВА

## «Доступная среда» в действии

Районы края получили новые автобусы, оборудованные для людей с ограниченными возможностями

11 декабря состоялось вручение ключей от пассажирских автобусов, оборудованных для людей с ограниченными возможностями. Четыре новых автобуса марки «ПАЗ», оборудованных специальными подъемными устройствами, предназначены для городских и пригородных перевозок в Каратузском, Краснотуранском, Казачинском и Манском районах. Маршруты следования определяют на местах жители, учитывая потребности в передвижении людей с ограниченными возможностями.

Автобусы приобретены для государственных автотранспортных предприятий края в рамках подпрограммы «Доступная среда» региональной государственной программы «Развитие системы социальной поддержки населения». На их покупку из федерального и краевого бюджетов выделили 10 млн. рублей.

В каждом автобусе 17 посадочных мест и одно дополнительное, специально оборудованное для инвалидов-колясочников.

Впервые специализированный транспорт для районов края был

приобретен в прошлом году. Сегодня на городских и пригородных маршрутах в Иланском, Ирбейском, Канском, Шушенском, Тасеевском, Ужурском и Шарыповском районах уже работает семь таких автобусов.

Вручая ключи руководителям автотранспортных предприятий, министр транспорта Сергей Ерёмин отметил, что акцент при распре-

лении таких автобусов сделан именно на муниципальные образования.

– В районах пока меньше адаптированных условий для людей с ограниченными возможностями. Такие автобусы для них – дополнительная возможность передвижения на общественном транспорте. Наша задача – обеспечить такими автобусами каждую территорию в крае, – подчеркнул Сергей Ерёмин.

В следующем году в крае планируется закупить еще несколько специализированных автобусов.

*Министерство транспорта Красноярского края*



## Пассажиропоток «КрасАвиа» вырос

По итогам работы за девять месяцев 2015 года пассажиропоток Государственного предприятия «КрасАвиа» достиг почти 150 тысяч человек. Это на 80 процентов больше, чем за аналогичный период прошлого года (около 82 тысяч человек в 2014 году).

На регулярных рейсах перевезено 96,5 тысячи пассажиров (за тот же период 2014 года – 58 тысяч), на чартерах – 51,5 тысячи (24,5 тысячи в 2014 году).

Стоит отметить, что, по данным Росавиации, «КрасАвиа»

по числу регулярных рейсов в рамках федеральной программы субсидирования занимает первое место среди авиакомпаний Сибирского федерального округа. В 2015 году авиакомпания открыла новые направления: Красноярск – Ленск, Благовещенск – Владивосток, Благовещенск – Южно-Сахалинск, Барнаул – Томск и Новосибирск – Ханты-Мансийск. В целом по госпрограмме «КрасАвиа» выполняет уже 12 рейсов. Кроме вышеперечисленных, это Красноярск – Абакан, Красноярск – Бар-

наул, Красноярск – Братск, Красноярск – Горно-Алтайск, Красноярск – Кызыл, Абакан – Томск и Новосибирск – Горно-Алтайск.

– При этом ключевой акцент «КрасАвиа» делает на надежном обеспечении регулярных пассажирских и грузовых авиaperевозок в Красноярском крае. Мы доставляем почту, продовольствие, лекарства и другие жизненно необходимые товары и грузы в районы Крайнего Севера. Авиакомпания выполняет санитарные рейсы. Также мы участвуем в реализации ряда крупных инвестиционных проектов на территории края, осуществляя вахтовые перевозки, – отмечает генеральный директор ГП КК «КрасАвиа» Сергей Мурзин.

В планах «КрасАвиа» – сохранение карты маршрутов и дальнейшее развитие.

*Пресс-служба  
ГП КК «КрасАвиа»*



# Дорога – движение, а не обочина

**«С деньгами и дурак сможет, а ты без денег сумеешь». Именно в соответствии с этой фразой из армейского фольклора зачастую приходится действовать молодому руководителю ГП КК «ДРСУ-10» Константину Димитрову, который был назначен директором государственного дорожного предприятия без малого три года назад.**

## Меньше терять

Возглавлять смолоду проблемные предприятия – это, похоже, семейная традиция Димитровых. Старший, Николай Васильевич, стал председателем колхоза в 27 лет, младший, Константин Николаевич, руководителем ДРСУ-10 – в 30 лет. И сфера деятельности у отца и сына Димитровых сейчас одна – дорожная. Николай Васильевич с 1996 года руководит Каратузским ДРСУ, и, по признанию сына, управленческий и профессиональный опыт отца ему очень пригодился.

Свою историю предприятие ведет с 1958 года, в то время ДЭУ-326. Сегодня подразделения ДРСУ-10 с общей численностью персонала 500 человек содержат и ремонтируют 2 245 километров дорог общего пользования в южных районах края.

Предшественники Димитрова в последние годы работали по принципу «на мой век хватит». В результате на начало сезона 2013 года в момент прихода нового руководителя у предприятия был неплохой фронт работ, но работать было не на что и не на чем. В течение пяти лет практически не обновлялась техника. Неразбериха была и в коллективе, жалобы писали президенту и губернатору. Отношения с местными властями были испорчены.

– Нельзя сказать, что все уж совсем было плохо, но было дезорганизовано управление, – поясняет Константин Димитров. – Мне было сложно заставить, например, главного инженера решать вопросы его компетенции: «У нас так принято было, что директор всем занимается».

Первым делом нового руко-

водителя стал анализ структуры производственных затрат и внедрение новой системы управленческого учета. Раньше затраты, что называется, валили в одну кучу, где их больше, где меньше, где эффективное производство, а где, наоборот, убыточное – было непонятно. На предприятии ввели учет с разнесением затрат по сферам вплоть до дорог: такая-то дорога – такие-то затраты. Процесс не был простым и занял более полугода.

– У новой системы работы среди руководителей среднего звена было немало противников, поскольку раньше они просто списывали затраты, а теперь требовалось их разделять. Для диспетчера, механика или мастера это достаточно кропотливая работа. И основную тяжесть внедрения этих новаций вынесла в своих плечах Наталья Валентиновна Кокова. Когда-то мы вместе работали в КрайДЭО, я пригласил ее на должность начальника плано-экономического отдела, – рассказывает Константин Димитров. – Теперь я за полчаса могу получить информацию об эффективности использования самосвальной техники разного класса грузоподъемности – суперМАЗов, КамАЗов и др. То же по механизмам, дорогам и т.д. Управленческая работа стала быстрее и эффективнее.

## Больше зарабатывать

Параллельно с поиском и устранением финансовых протечек директор занялся второй составляющей успешного бизнеса – поиском способов увеличения заработка предприятия. В 2013 году у ДРСУ-10 был единственный заказчик – КрУДор, но даже на подотчетной сети дорог предпри-



Директор ГП КК «ДРСУ-10» Константин Димитров

ятие выполняло далеко не весь перечень заказанных работ.

– Мы начали участвовать в аукционах, проводимых федеральными учреждениями «Байкалуправтодор» и УПРДОР «Енисей» по автодороге М-54 «Енисей», а также местными по улично-дорожной сети. В 2015 году выиграли аукцион по содержанию участка автодороги «Енисей» протяженностью 96 км, выполнили полный комплекс работ по капитальному ремонту участка км 560-562, ввели ремонтный участок дороги км 525-542. Сегодня мы активно сотрудничаем не только с государственными заказчиками, но и с частными предприятиями, производим много работ по благоустройству. Трудимся со строителями, которые раньше для обустройства придомовых территорий и проездов приглашали дорожников из Абакана. С коммунальщиками работаем, которые каждый год вскрывают дороги и ведут замену трубопроводов, а мы после них восстанавливаем дороги, – директор перечисляет заказчиков, о которых в управлении раньше даже не думали. – Все это небольшие контракты – от 500 тысяч до 2 миллионов рублей, но они тоже



поддерживают предприятие.

Еще одна проблемная особенность дорожных предприятий – сезонность работ. В ДРСУ-10 зимой не только ремонтируют технику, в этот период здесь работает небольшой цех по производству бетонных изделий, в котором заняты специалисты из бригады по ремонту и строительству инженерных сооружений. Сейчас идет строительство большого цеха площадью тысячу квадратных метров.

– Мы делаем дорожные блоки типа «Нью-Джерси», которые устанавливаем на опасных участках дорог. На юге края и в Хакасии больше никто такие блоки не делает, да и в целом в крае, по-моему, тоже. Если блоки везти откуда-то, они будут «золотыми», потому что мы и взяли за их производство, – говорит руководитель ДРСУ-10. – Потребность в бордюрах возникла, когда мы стали заниматься благоустройством. Де-



Машинист укладчика Антон Каретников

лать их самим гораздо выгоднее, чем покупать на стороне. Также делаем и продаем фундаментные блоки. Сами готовим, сами проверяем в своей лаборатории бетонные смеси, которые используем в производстве.

#### Шаги к горизонту

«Кто не хочет делать – ищет причину, кто хочет – ищет возможности». В соответствии с этой сентенцией в ДРСУ, несмотря на трудности (а кому сейчас легко?), идет техническое обновление, растут кадры специалистов и управленцев, которые со временем придут на смену ветеранам. Особо директор выделяет минусинский участок, называя его кузницей кадров. И не без оснований:

– В этом подразделении и начальник молодой, и работники. Кстати, минусинскую бригаду асфальтировщиков я назвал бы лучшей в нашем ДРСУ. Здесь немало людей, которые пришли на предприятие сразу после службы в армии, поработали, затем отучи-

лись в вузах и техникумах и стали отличными специалистами. Я вижу, что из них вырастут не только мастера высокого уровня, но и квалифицированные управленцы.

Ограниченные финансовые возможности предприятия не позволяют вести техническое перевооружение желаемыми темпами, но одновременно заставляют четко планировать перспективу, совершать только детально выверенные покупки.

– В прошлом году мы приобрели китайский мобильный асфальтобетонный завод, который выпускает все виды асфальта и по производительности равен моим шести старым. По экологическому классу он даже рядом не стоит с другими нашими заводами: дыма нет – только пар из трубы, а шум – только от перемещения материала. Шеф-монтаж приезжали делать китайцы, но большую часть наши специалисты сделали самостоятельно. Я тогда понял: есть еще у нас профессионалы. Моя бригада три дня прислушивалась к китайцу, а потом они сами стали учить его. Голова-то у наших людей творчески лучше работает.

Сегодня предприятиям дорожной отрасли страны и региона в условиях ограниченных финансовых, технических и людских ресурсов важно сконцентрировать их, выбрав направление собственного развития в рамках решения стратегических задач.

В ДРСУ-10, похоже, это сделали. Здесь не жалуются на жизнь, сидя на ее обочине, а по мере сил движутся вперед. И хотя горизонт с каждым шагом к нему отдаляется на такой же шаг, на месте пройденных участков остаются дороги, необходимые стране и людям.

*Андрей КУЗНЕЦОВ*

**Когда верстался номер**, в редакцию пришло письмо от руководителя ООО «ПК Автобаланс» г. Минусинска Вадима Саушева, в котором он выражает огромную благодарность директору ГП КК «ДРСУ-10» Константину Димитрову за помощь в благоустройстве земельного участка на безвозмездной основе, бескорыстный вклад в социальное развитие города.

Начиная с осени 2014 года при его непосредственном участии как руководителя, заброшенный пустырь стал превращаться в аллею спорта и отдыха горожан. Здесь тренируются дети из секций лыжного спорта, ориентирования и полиатлона. В летнее время проводятся соревнования детско-юношеской спортивной школы, велосипедного клуба и других коллективов. В дневное и вечернее время по аллее прогуливаются жители Минусинска разного возраста. Молодежь спешит на тренажеры.

«Хотим отметить скромность и бескорыстие Константина Николаевича, в этом человеке высоко развит дух патриотизма и любви к Родине, как бы пафосно это ни звучало».

# Трудности сплачивают

**«Наша сила – в единстве». Слова великого русского ученого Дмитрия Менделеева наглядно доказывают эту истину в дорожной отрасли Красноярского края.**



Директор ГП КК «Ачинское ДРСУ» Александр Петров

В 2011 году в результате проведения реорганизации дорожной отрасли министерством транспорта Красноярского края Ачинское ДРСУ стало основным государственным предприятием, обслуживающим сеть дорог регионального и межмуниципального значения в западной группе районов Красноярского края, объединив дорожные подразделения на территории Ачинского, Большеулуйского, Бирюлюкского, Боготольского, Тюхтетского, Козульского Назаровского районов и г. Назарово.

## Новая коллективизация

Ачинское ДРСУ представляет собой крупное предприятие, в которое входят три филиала (Большеулуйский, Бирюлюкский, Боготольский) с самостоятельными производственными базами и пять мастерских участков (13 Борцов, Козулька, Красная Сопка, Красная Речка, Тюхтет), которые обеспечивают содержание 210 км федеральной трассы М-53 «Байкал», 1840 км дорог общего пользования и 1127 км муниципальной улично-дорожной сети семи районов края.

Объединение помогло избежать ненужной конкуренции при

проведении торгов между государственными дорожными предприятиями, оптимизировать затраты за счет улучшения логистики и обеспечения материальными ресурсами (щебень, асфальт, ГСМ), квалифицированными кадрами и техникой. Все это позволяет оперативно создавать специализированные производственные бригады с целью выполнения конкретных объемов по государственным и муниципальным контрактам, считает директор ГП КК «Ачинское ДРСУ» Александр Петров.

– Например, в этом году мы провели работы по ремонту проезжей части улиц, колодцев и ливневой канализации, тротуаров и межквартальных проездов, устройству бордюрного камня в Ачинске и Назарово. Значительную часть работ в Ачинске выполнили специалисты Большеулуйского филиала, в Назарово – более 90% работ выполнили работники Назаровского участка. До объединения Ачинскому ДРСУ нужно было бы дополнительно привлечь специализированную технику и кадры либо заключить субподрядные договоры.

Возможность оперативного использования ресурсов филиальной сети предприятия – одна из составляющих успешной деятельности Ачинского ДРСУ.

– Нам все ставят в пример качество западных дорог. Благодаря министерству транспорта и ассоциации «Дорожники Красноярья» мне удалось побывать в рабочих командировках в Канаде, Китае, Белоруссии, а также в частном порядке проехать за рулем половину Европы. И могу сказать, что качество содержания, ремонта, строительства наших дорог ничем не хуже зарубежных. А сравнивать наши автомобильные дороги с ав-



тобанами Европы и Америки некорректно, поскольку у нас их нет.

Кстати, директор убежден, что импортная техника – вовсе не панацея для успешной работы:

– У нас есть примеры эксплуатации отечественной техники, которую мы успешно применяем в содержании автомобильных дорог, где цена, качество и ремонтпригодность удовлетворяют нашим потребностям и требованиям заказчика, предъявляемым к выполняемым работам.

– Это асфальтоукладчики ДС-191 и автогрейдеры ДЗ-98 Брянского завода, автогрейдеры Челябинского завода, – продолжает рассказ директор, – погрузчики марки «Амкодор», гидродопъемники и манипуляторы марки «Купава» (производство Республики Беларусь), которые на нашем предприятии успешно эксплуатируются более 12 лет. Тем не менее, для повышения уровня качества работ при строительстве и реконструкции автомобильных дорог без импортной техники не обойтись.

Побывав в командировке в Канаде, Александр Александрович сделал определенные выводы.

– Подготовка специалистов и академические науки у нас не хуже западных, это точно, – говорит он. – Предложенные нам технологии GPS, холодные смеси, добавки в битум давно используются на нашем предприятии. Более того, некоторые битумосодержащие смеси мы производим сами. По итогу обмена опытом с иностранными специалистами хотелось бы отметить, что, по моему мнению, западная система финансирования и распределения



средств гораздо эффективнее, в то время как у нас все работы финансируются из бюджета. У них же из бюджета финансируется только содержание, а ремонт производится за счет инвестиционных проектов в рамках частно-государственного партнерства.

#### Социально обязанные

Как и все государственные дорожные предприятия Красноярского края, ГП КК «Ачинское ДРСУ» включено в перечень социально значимых предприятий края. Многие думают, что это своего рода привилегия, которая дает преимущества. Но это не так. В первую очередь это огромная ответственность как перед заказчиками, так и перед работниками, которые получают «белую» заработную плату и полный социальный пакет, а власти – своевременные платежи в бюджет.

– Сейчас активно обсуждается вопрос о целесообразности приватизации госпредприятий дорожной отрасли и исключения из этого сектора экономики государственной формы собственности, дескать, частные коммерческие структуры выполняют их работу лучше, – говорит с досадой Александр Петров. – Однако сравнивать малый и средний бизнес с государственными предприятиями не нужно, ведь целью их деятельности является только получение прибыли, тогда как государственное предприятие стремится к социальной направленности. Сегодня Ачинское ДРСУ – один из основных налогоплательщиков со штатом 450 человек. А нам говорят, якобы мы неэффективно работаем. В той же Канаде на содержании дорог част-

ников нет. Они занимаются только строительством и реконструкцией крупных инфраструктурных объектов по заказу государства, а вот дальнейшее их обслуживание – уже дело государственных и муниципальных предприятий.

Александр Александрович уверен, что правительство края в дорожной отрасли ведет правильную политику. Многие критикуют 44-й федеральный закон, который регулирует государственные и муниципальные закупки, но производители и юристы того же Ачинского ДРСУ научились работать в рамках этого закона. Кстати, о специалистах. Многим заместителям руководителя предприятия и структурных подразделений от 30 до 40 лет.

– Например, старший прораб Виталий Швыдкий – ему всего 30 лет, а на нем ответственность за семь районов. Дмитрий Феофанов, заместитель директора по экономике, – молодой грамотный специалист. На его плечах лежит вся экономическая составляющая нашего предприятия. Никита Демский, начальник производственного отдела, – с гордостью за молодых перспективных коллег говорит Александр Петров. – Некоторые руководители озабочены, чтобы рядом с ними, не дай бог, не появился специалист умнее их. А я, наоборот, этому рад, и всему, что знаю сам, стараюсь молодых научить. Потому-то у нас и смена есть, и за предприятие не страшно.

Однако главная проблема преемственности дорожников-профессионалов – это не косность отдельных руководителей, а низкий уровень практической подготовки и

мотивации молодых специалистов, которые выходят из нынешних вузов. В 80-х годах, вспоминает Александр Александрович, в политехническом институте на потоке инженеров-дорожников было 70 человек, из них – квота на 10 девушек, которые шли тоже в дорожную отрасль, но не на дорожные работы, а в проектные организации.

Сейчас же молодые люди зачастую поступают на эту специальность только за дипломом, четко зная, что никогда на дорогу работать не пойдут. У нас нет дефицита в дипломированных выпускниках, есть дефицит в квалифицированных специалистах.

И, тем не менее, тем, кто хочет и может работать, предприятие по мере сил и возможностей идет навстречу. Оплачивает санаторные путевки, летний отдых своих работников и их семей на базе «Красноярский дорожник», выплачивает субсидии тем, чьи дети обучаются в вузах, обеспечивает бесплатное обучение и повышение квалификации в профильном техникуме.

Александр Петров в последнее время заинтересовался необычным хобби – ищет и восстанавливает учебную и техническую литературу, по которой учились и строили дороги специалисты прежних поколений. Теоретическим новшествам молодежь и в вузах научат, считает он, а практическому опыту кто?

А ведь дороги, что мы строили с минимумом техники 30 лет назад, еще стоят и функционируют. Сегодня новые дороги нужны еще больше, и стоять они должны еще дольше.

Николай ЛЕСНИКОВ

# С профессией шагают в будущее

**Полезными делами и инициативными идеями зарекомендовали себя студенты-дорожники в комитете по транспорту молодежного правительства дублеров Красноярского края.**



Ударный отряд активистов насчитывает более 50 студентов Инженерно-строительного института СФУ и Емельяновского дорожно-строительного техникума. Четверокурсник, руководитель комитета Андрей Беляев общественной деятельностью занимается с начала учебы в институте. Первую производственную практику он прошел в дорожно-строительной организации в роли помощника мастера.

Признается откровенно: «Мне по душе работа дорожника». Не скрывает, что активное участие в различных студенческих мероприятиях позволило ему значительно расширить круг знакомств с креативно мыслящими ребятами, опытными профессионалами, утвердиться в правильности выбора профессии дорожника. И это не общие слова.

– Мы помогаем молодежи с интересом отнестись к выбору будущей профессии дорожника, – рассказывает Андрей. – Стремимся, чтобы они имели возможность теоретические знания выразить в практических делах. Чтобы по окончании учебы молодые специалисты смогли быстрее включиться в трудовой процесс. На встречах с ветеранами, руководителями дорожных предприятий ребята знакомятся с отраслью, производством. На практических уроках предлагаем каждому творчески выразить себя, предложить нестандартную идею, разработать свой проект с учетом

требований современности, появлением новых, более совершенных технологий, автомобильной, дорожной техники. Свои инновационные идеи студенты реализуют в рамках движения «Профессия дорожник».

В мае на базе отдыха «Красноярский дорожник» комитет провел выездную «Школу молодого лидера». Там ребята обменивались знаниями. Студенты вуза – теоретическими, техникума – практическими. В живом общении создавалась крепкая творческая дружба.

– С огромной благодарностью мы принимаем помощь дорожных предприятий, – продолжает рассказ Андрей Беляев. – Например, запомнилась встреча с Сергеем Аникиным, начальником ФКУ «Байкалуправтодор», который в Емельяновском дорожно-строительном техникуме рассказал ребятам о своем трудовом пути, подробно ответил на волнующие их вопросы.



Кроме того, у нас действует клуб студенческого самоуправления «Молодой лидер». В нем ребята придумывают задачи и затем реализуют свои проекты. Например, участвуя в краевом смотре среди средних специальных учебных заведений, студенты Емельяновского дорожно-строительного техникума приятно отличились – по нескольким номинациям заняли призовые места. Первое место – по партнерству. И не случайно.

Техникум активно сотрудничает с ГП «КрайДЭО», КГКУ «КрУДор». Кроме того, студенты техникума всегда принимают активное участие в районных мероприятиях. Инициативно здесь работает директор техникума Владимир Петрович Калачев и его команда.

В институте студенты-дорожники тоже активны. Будущие инженеры со своим проектами дважды участвовали в ТИМ «Бирюса». Старшекурсники традиционно шефствуют над студентами первого курса. Занимаются профориентационной работой среди школьников.

– Наши активисты, – говорит Андрей, – побывали в Богучанах, Дзержинском, Канске, встречались с выпускниками школ, рассказывали им о дорожной отрасли, о техникуме, отвечали на вопросы. Осуществить эти поездки нам помогли руководители ГП «КрайДЭО».

У нас есть грантовый проект «Территории 2020», победители которого со своим проектом выигрывают деньги на его реализацию. Так, например, три первокурсника техникума предложили оборудовать футбольное поле.

Идея заинтересовала. Мы помогли им разработать проект. Их активно поддержали преподаватели. Отличный результат! Ребята победили и получили деньги на реализацию своего проекта. На улучшение своей жизни в учебном заведении.

В конце октября молодежное правительство дублеров совместно с министерством транспорта Красноярского края и дорожными предприятиями с большим успехом провели в Красноярске первый молодежный отраслевой форум «Профессия дорожник» с разнообразной, интересной программой как для школьников, так и для студентов. Главной интригой форума стал турнир профессионального мастерства.

Так что новым планам и новым идеям открыта широкая дорога.

*Анатолий УРАЛЬСКИЙ*

**Молодость – это такой недостаток, который проходит с годами. Мы смотрим на молодежь всегда с небольшой толикой зависти. Эх, нам бы их годы!**

Так какая же она, наша молодежь, те, кто придет нам на смену? Можем ли мы им довериться, можем ли на них положиться?

Знакомьтесь: молодые специалисты краевого управления автомобильных дорог Иван Просекин – инженер отдела производственно-технологического контроля и инноваций, Анастасия Попова – инженер технического отдела, и Алена Мартынова – инженер отдела эксплуатации автодорог и безопасности дорожного движения.

Суммарный стаж работы – чуть более трех лет. Учились в одной группе в Инженерно-строительном институте СФУ на специальности «Автомобильные дороги и аэродромы», а после защиты диплома пополнили ряды сотрудников управления.

– Мне повезло, – уверена Алена. – У нас как раз уволилась девушка, и получилось так, что я одновременно писала диплом и работала.

– Мне тоже повезло, – вторит ей Настя. – Правда, не сразу. На преддипломную практику попала сюда. Через три месяца после получения диплома меня пригласили в штат.

Багаж знаний, полученных за годы учебы, и настоящая работа на конкретном предприятии в последние годы вполне коррелируют.

– Нам постоянно говорят, что мы должны вспомнить, чему нас учили в институте, и отталкиваясь от этих знаний, идти дальше. Они – основа, – говорит Настя.

– В вузе была в основном теория, и только на предприятии мы познаем то, чему нас учили, – считает Иван Просекин. – И это намного интереснее, когда ты не сторонний наблюдатель, а непосредственно участвуешь в производственном процессе, варишься в этой «каше».

– И как «каша»? Еще не сварился?

– Да запекся уже! – с наигранным возмущением говорит он. – В нашем отделе я занимаюсь проверкой качества асфальтобетонных смесей, соблюдения технологий, протоколами. Заканчивается

# Молодо-зелено, или Немного пафоса не помешает



строительный сезон, и у нас много работы. Все сдают протоколы, хотя уложиться в сроки, нагрузка сейчас большая.

И Иван, и девушки связывают свое будущее только с дорожной отраслью. Но если Ваня принял такое решение в школе и поступил по направлению Новоселовского филиала Балахтинского ДРСУ, то в жизнь Алены и Насти внес коррективы «искусственный разум». Настя хотела стать архитектором, а Алена экономистом.

– Когда вступительные экзамены были сданы, пришли мы с мамой, смотрим, а моя фамилия в специальности «Автомобильные дороги и аэродромы». Я думаю: боже мой, разве этому еще и в вузе учат? Мне всегда казалось, что это так просто: люди вышли на дорогу и ее строят, и никаких специальных знаний для этого не требуется. Пошли к председателю приемной комиссии и спрашиваем: почему так вышло, я же на экономику поступала? Оказалось, компьютер «перекидывал» абитуриентов с факультетов с высоким конкурсом на те, где конкурс был меньше. Мы с мамой подумали-подумали и решили, что дороги всегда были, есть и будут, а значит, всегда найдется работа, – и я пошла учиться. Сначала было тяжело, а потом втянулась, понравилось. И не пожалела, что этот выбор за меня сделала галочка в каком-то компьютере.

– А я узнала, что буду учиться

на дорожника накануне первого семестра, когда приехала из родного Северо-Енисейского района заселяться в общежитие, которое мне выделили как получившей высокие оценки, – подтверждает Анастасия. – И тоже, как у Алены, – поучилась, понравилось, осталась.

Одним из важнейших плюсов работы в управлении все хором назвали дружный коллектив.

– Молодежи много, – рассказывает Анастасия. – Отдыхаем вместе, различные мероприятия здесь регулярно проводятся, в которых мы стараемся принимать участие. Не скучно. Не только молодые, но и те, кто старше, активные, доброжелательные. Нет такого, что молодые отдельно, а «старички» отдельно, сидят кучками на праздниках с кислыми лицами. Нет, все вместе, все дружим. Мы очень довольны.

– И последний вопрос на засьянку. Почему, как вы думаете, из всех молодых специалистов управления посоветовали написать именно о вас?

Иван:

– Мы самые красивые!

Алена:

– Самые умные!

Настя:

– Самые ответственные!

Соглашусь со всеми. В этих ребятах самым гармоничным образом сочетаются все названные качества.

Анна ИЛЬИНА



# Красноярская магистраль – лучшая в России

Красноярская железная дорога – надежный партнер Красноярского края. Она обеспечивает транспортные потребности региона, способствуя развитию его экономики. Закономерный результат успешной работы магистрали – признание достижений железнодорожников на краевом и всероссийском уровнях.



Для железнодорожников края 2015 год завершается приятным и радостным событием – победой в отраслевом соревновании по итогам третьего квартала. Поздравить коллектив Красноярской магистрали со столь значимым достижением в Красноярск приехал президент ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

Вручая свидетельство о присвоении дороге первого места во Всероссийском соревновании железных дорог, Олег Белозёров сказал:

– Красноярская железная дорога с каждым годом становится все современнее, повышается ее техническая оснащенность, расширяются транзитные возможности. Благодаря этому создаются условия для развития промышленного потенциала Красноярского края, где реализуются крупные индустриальные проекты и запускаются новые предприятия. Мне приятно отметить, что в Красноярском крае у железнодорожников есть полное взаимопонимание и поддержка губернатора и правительства региона в вопросах развития пригородных пассажирских перевозок, – здесь реализуются

новые, современные и интересные для пассажиров проекты, такие, как «Городская электричка».

Примечательно, что лучшей среди железных дорог страны Красноярская стала уже второй раз в текущем году.

– В первом квартале 2015 года труженики магистрали тоже становились золотыми медалистами, – отметил Олег Белозёров на торжественном собрании во Дворце культуры железнодорожников.

Такие достижения – это во многом и признание заслуг регионов, чья экономика тесно связана с деятельностью магистрали, уверен начальник Красноярской железной дороги Владимир Рейнгардт. По словам Владимира Гарольдовича, партнерство РЖД и правительства Красноярского края успешно развивается:

– С 1997 года мы подписываем соглашение о сотрудничестве. Раньше это было ежегодно, сейчас выстраиваем наши отношения на более длительный период – трехгодичный, а это значит, что у нас есть совместные далеко идущие планы. Наше соглашение многогранно. В нем прописана и совместная

реализация инфраструктурных проектов, и заказы региональным предприятиям для нужд железной дороги, и строительство безопасных пешеходных мостов через пути, жилья, школ, детских садов, и содержание «Поезда здоровья», и многое другое. Отрадно, что каждый год, подводя итоги, мы видим: соглашение успешно выполняется. На станции Камарчага мы открыли новый современный пешеходный мост через железнодорожные пути. Проект финансировался из средств краевого бюджета и появился в рамках нашего соглашения о партнерстве. В рамках соглашения уже построено пять пешеходных мостов – в Сорокино, Абакумовке, Уяре, Балае, Камарчаге. Завершается возведение виадука на станции Ингашская, в планах – строительство виадука на станции Кача.

Ежегодно на развитие железнодорожной инфраструктуры края РЖД направляет 10-13 млрд. рублей, при этом значительная часть материалов и услуг закупается у предприятий края. Со станций Красноярской магистрали отправляется в поездки более 8 млн. пассажиров. Сейчас приток пассажиров на железную дорогу растет благодаря «Городской электричке» Красноярска.

Другой перспективный проект – открытие движения электропоездов по маршруту Красноярск – Сосновоборск – Железнодорожск.

Президент ОАО «РЖД» Олег Белозёров и губернатор Красноярского края Виктор Толоконский сошлись во мнении, что запуск электропоездов между Красноярском и Железнодорожском необходим, – он повысит транспортную мобильность населения Красноярской агломерации.

Глава края Виктор Толоконский, поздравляя красноярских железнодорожников, особо отметил большую роль магистрали в экономическом развитии региона:

– Безусловно, главные наши усилия направлены на рост экономики. И здесь очень важна работа Красноярской железной дороги, которая является одной из лучших в стране.

*Елена ПАСЕЧНИК*

# Виадук открыт!



**8 декабря на станции Камарчага открылся новый современный пешеходный мост через железнодорожные пути, построенный в рамках Соглашения о партнерстве и сотрудничестве между правительством Красноярского края и ОАО «РЖД».**

На открытии присутствовали министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин, депутат Законодательного Собрания края Юрий Данильченко, первый заместитель начальника Красноярской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» Иван Регер. Среди гостей были также представители районной власти, руководители предприятий и организаций района.

Жители Камарчаги тоже не обошли стороной это мероприятие, ведь для них этот объект был настолько долгожданным, что его открытие стало настоящим праздником. На строительство объекта затрачено 34 млн. рублей из средств краевого бюджета.

Новый виадук соединил две части поселка, исторически разделенные железнодорожными путями. В одной стороне расположены социальные объекты, в другой – жилой массив. Кроме того, на станции находится единственный в Манском районе вок-



зал, обслуживающий не только пригородное направление, но и поезда дальнего следования, что значительно увеличивает пассажиропоток.

Летом станция ежедневно принимает сотни дачников, к поселку прилегают 16 садовых обществ, поэтому строительство пешеходного моста имеет большое значение для поселка.

Мост оснащен современным освещением и пандусами для маломобильных групп населения.

Результатом совместной работы сплоченной команды губернатора назвал это событие депутат

Законодательного Собрания края Юрий Данильченко.

– Возведение в Камарчаге виадук через железнодорожные пути повысит безопасность жителей, – сказал министр транспорта края Сергей Ерёмин. – Люди ежедневно пересекают железную дорогу по пути на работу, в магазин, провожая детей в сад или школу. Правительство края выполнило свои обязательства перед жителями поселка.

Общая протяженность моста – 137 метров, он имеет три схода – к поселку, железнодорожной станции и посадочной платформе.

**Соб. инф.**

## **Сергей Тюхай, глава Камарчагского сельсовета:**

– Хочется сказать огромное спасибо всем, кто причастен к строительству. Для меня как жителя Камарчаги его открытие – очень радостное событие. Около 30 лет ждали, когда у нас появится мост. Сходить в центр было вечной проблемой для людей, проживающих за железной дорогой.

## **Игорь Трофимов, житель Камарчаги:**

– Как детский спортивный тренер могу сказать, что самое главное – безопасность наших детей. С момента открытия моста посещаемость на моих тренировках многократно возросла. Теперь ребята идут заниматься спортом сами и не зависят от свободного времени родителей.

# Дорогу найти свою каждый сумеет...

**На отделение инженерной инфраструктуры и дорог Инженерно-строительного института СФУ Аркадий Шведов поступил в этом году. С детства мечтал стать военным, однако судьба распорядилась иначе. Выпускник Кедрового кадетского корпуса, он по воле случая решил посвятить себя дорожному делу. Несмотря на то, что ровесники его выбор недооценивают, парень признается, что его это вовсе не задевает. Аркадий твердо убежден: инженеры в дорожной отрасли сегодня на вес золота.**

– У моих друзей это вызвало улыбку, может, даже и насмешку. Хотя они старались этого не показывать. А все потому, что эту работу они представляют себе так: лето, жара, резиновые сапоги, как они выразились, «швабра» или лопата в руке, загорелая до ужаса спина, рядом дорожно-строительный каток. Хотя я понимаю, что инженер – совсем другая профессия. Она требует интеллектуальной нагрузки, нежели физической. Думаю, для решения многих проблем в области дорожного строительства нам необходимы другие управленческие и проектные решения, новые идеи. Поэтому меня и заинтересовала эта специальность.

Весной Аркадий окончил Кедровый кадетский корпус, куда поступил с огромным удовольствием, проучился там, как и положено, семь лет. Парень из простой рабочей семьи, Аркадий вспоминает, как мальчишкой с гордостью смотрел на суворовцев из легендарного сериала «Кадетство» и мечтал носить форму. Решение стать кадетом поддержали родные и близкие.

– Как-то за ужином предложил маме эту идею. Однако сам всерьез ее не воспринимал, не осознавал, что будет со мной, если я поступлю. Мама с этим затыгивать не стала, вопрос озвучила на семейном совете, где все единогласно решили: я поступаю.

Помочь определиться с будущей профессией Аркадию помог случай. Еще будучи воспитанни-

ком Кедрового кадетского корпуса, он в марте прошлого года с однокашниками посетил Березовский филиал государственного предприятия «КрайДЭО». Вспоминает, как это было:

– По команде нас посадили в автобус, толком ничего не объяснили, сказали, что едем на экскурсию в дорожный филиал. Привезли нас на базу дорожного предприятия. Мы пообщались с министром транспорта, исполнительным директором головной организации, работниками фи-

лиала. Представитель Инженерно-строительного института СФУ поведал о дорожных профессиях, которым они обучают, рассказал о практической направленности. Невероятно интересно было прокатиться на спецтехнике, которую нам продемонстрировали. Надо сказать, что встреча и общение с министром транспорта Сергеем Ерёминым, представителями дорожной организации на меня произвели сильное впечатление, и я тут же подумал: а почему бы не попробовать, действительно, поступить на эту специальность. Можно сказать, проявил живой интерес к профессии и решил, что буду дорожником.

Хотя были у парня другие планы – учеба в войсках спецназначения или ВДВ, но в последний момент он твердо решил, что станет инженером в сфере строительства дорог и аэродромов. Выбор Аркадия поддержал руководитель Красноярской региональной общественной организации содействия



Аркадий Шведов с министром транспорта края Сергеем Ерёминым



развитию кадетского и Мариинского движения «Северный крест» Игорь Захаров. Именно ему принадлежала идея организовать профориентационные занятия для воспитанников кадетских корпусов и Мариинских женских гимназий.

Помимо встречи в дорожном предприятии КрайдЭО, воспитанникам Кедрового и Норильского

кадетских корпусов края при поддержке министерства транспорта удалось организовать экскурсию в Енисейское речное пароходство. В одном из главных филиалов предприятия – Красноярском судоремонтном центре кадетам рассказали об истории пароходства и нюансах работы речников.

– Не все выпускники учреждений кадетской и женской гимназической системы образования делают выбор в пользу карьеры офицера. Даже те из них, кто окончат вуз силовой структуры, служат Родине на этом поприще, все равно вернутся на гражданку. Идея профориентации кадет и гимназисток в получении мирных, гражданских профессий необходима для более осознанного выбора ими профессии. Красноярский край – территория реализации масштабных проектов в интересах России. Без развитой транспортной инфраструктуры этого не осуществить. Кадетам и гимназисткам прививают не только любовь к Родине, но и ответственность за нее, готовность служить Отчизне на любом поприще. Вот мы и показываем возможные профессии, позволяющие реализовать себя во благо России совместно с министерством транспорта Красноярского края, за что очень благодарны его сотрудникам и лично Сергею Ерёмину, – делится руководитель общественной орга-

низации «Северный крест», гвардии майор запаса Игорь Захаров.

Выбор кадета-выпускника одобрили в министерстве транспорта Красноярского края. Министр транспорта Сергей Ерёмин с готовностью согласился помочь парню попасть на целевое место при условии успешного прохождения конкурса.

Министр транспорта уверен: воспитанники кадетских корпусов края – отличный кадровый ресурс для дорожно-транспортного комплекса края:

– Такие экскурсии – это возможность познакомить ребят с профессией, окунуть, так сказать, в непринужденную рабочую атмосферу. Сегодня необходимо возрождать профориентационные занятия, они – важнейший элемент грамотной кадровой политики. Именно видя профессию вживую, старшеклассникам гораздо проще будет определиться с выбором профессии. Эта история с таким хорошим продолжением как раз яркий тому пример.

Сейчас Аркадий обучается на кафедре «Автомобильные дороги и городские сооружения», его курирует головное предприятие «КрайдЭО». Возможно, летом в одном из филиалов он пройдет первую производственную практику. Любимые предметы в вузе – «История дорожного строительства» и «Введение в специальность». Помимо основной профессии, студентам предлагают осваивать рабочие, на что Аркадий охотно соглашается. В октябре он участвовал в молодежном форуме «Профессия дорожник», где обсуждали актуальные проблемы дорожной отрасли, пока волонтером, однако уже на следующий год планирует выступить со своими идеями.

Уже сейчас юноша задумывается о собственном исследовательском проекте, который, возможно, перерастет в дипломную работу. С юных лет увлекается автоспортом, а поэтому посвятить свои студенческие труды он планирует модернизации красноярской кольцевой гоночной трассы «Красное кольцо».

Пожелаем будущему дипломированному дорожнику удачи в учебе и практике и надеемся, что у него еще найдется повод рассказать о своих успехах на страницах нашего журнала.

*Никита ВАЛЬЯНОВ*



**В Балахте прошел третий ежегодный турнир по волейболу, посвященный памяти основателя дорожной отрасли Красноярского края В.Т. Архипенко. Главный приз за победу в золотом финале вручен сборной команде Березовского и Рыбинского филиалов ГП «КрайДЭО».**

Напомним, Василий Трофимович Архипенко свой трудовой путь начал в 1933 году в должности техника в дорожном отделе Партизанского района. В 1955 году возглавил Красноярское краевое управление автомобильного транспорта и шоссейных дорог, где проработал до ухода на пенсию в 1976 году. В общей сложности работе в дорожной отрасли он отдал 35 лет.

На праздничном открытии турнира с приветствием выступили министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин, глава администрации Балахтинского района Николай Юртаев, председатель Красноярской территориальной (краевой) организации Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев.

Судя по всему, местный спорткомплекс «Олимп» в Балахте стал надежным причалом для волейболистов дорожной отрасли Красноярского края. Очень радушно встречают гостей. Два дня игровые залы спорткомплекса были отданы в полное распоряжение спортсменов. Азартная борьба волейболистов сопровождалась



# Обвенчались с волейболом

эмоциональной поддержкой болельщиков.

Примечательный факт: среди зрителей находились руководители дорожных организаций, профсоюза, представители общественного совета министерства спорта Красноярского края, ветераны. Министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин присутствовал на турнире до его завершения.

Следует отметить отличную организацию соревнований. Судейской бригадой руководил ветеран, Заслуженный работник физической культуры России Виктор Волокитин.

Увеличилось количество участвующих команд. Если в про-

шлом году в Балахте их было десять, то в этом – двенадцать. Турнир становится социальным явлением. Даже неискушенный зритель отмечал повысившийся спортивный уровень игры волейболистов. И это не случайно.

Например, объединенная команда Красноярского филиала и аппарата управления ГП «КрайДЭО», занявшая третье место, постоянно участвует в городских, краевых соревнованиях. Сборной команде Березовского и Рыбинского филиалов ГП «КрайДЭО» нелегко достались лавры сильнейшей. На равных сражались с лидером волейболисты из Балахтинского ДРСУ, занявшие второе место. Личная встреча участников





этих команд доставила истинное удовольствие болельщикам.

А как порадовало выступление волейболистов из Шарыповского филиала Балахтинского ДРСУ, которые заняли почетное четвертое место. Хотя они участвовали в турнире впервые и по возрасту были старше своих молодых соперников, тем не менее, в каждой встрече выкладывались с полной отдачей. Их самоотверженность нашла горячий отклик у многочисленных болельщиков.

В утешительном серебряном финале первое место досталось команде ГП КК «ДРСУ-10», второе место завоевала команда ГП КК «Большемуртинское ДРСУ», третье место – ГП КК «Каратусское ДРСУ», четвертое – ФКУ «Байкал-управтодор».

– Жизнь посвятил служению физической культуре и спорту, поэтому всегда искренне радуюсь, когда к нам приезжают спортсмены из трудовых коллективов дорожной отрасли, – делится впечатлениями Заслуженный

работник физической культуры РСФСР, ветеран спорта, главный судья турнира Виктор Волокитин. – Они своим примером пропагандируют преимущества здорового образа жизни. Ведь на соревнования приходят жители Балахты, много молодежи. Правильно делают руководители дорожных предприятий, когда при приеме на работу отдают предпочтение молодым людям, которые занимаются спортом. Эти положительные качества нужно обязательно поддерживать и развивать в трудовых коллективах.

Председатель Красноярской территориальной (краевой) организации Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев:

– Профсоюзные работники к укреплению здорового образа жизни в трудовых коллективах всегда относились и относятся положительно. Например, традиционная отраслевая зимняя Спартакиада ежегодно собирает более

600 участников. Достаточно сказать, что в этом году на комплексных соревнованиях по 18 видам спорта среди 23 отраслей в Федерации профсоюзов мы заняли почетное третье место. В соревнованиях участвуют не только дорожники, но и автомобилисты Ужурского автотранспортного предприятия, «Красноярскавтотранса». Принимают участие и инженерно-технические работники. Это очень хорошо. Значит, молодежи интересно не только хорошо работать, но и проводить свободное время.

Министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин:

– В этом году волейбольный турнир соответствует всем признакам настоящего спортивного явления. Это регулярность, отраслевая направленность, идеология пропаганды здорового образа жизни. Он посвящен основателю дорожной отрасли Красноярского края, Почетному дорожнику РСФСР, первому директору Красноярского краевого управления автомобильного транспорта и шоссейных дорог Василию Трофимовичу Архипенко. Здесь присутствуют многие руководители дорожных предприятий. Таким образом, этот волейбольный турнир стал одним из заметных событий в ряду больших комплексных спортивных мероприятий, которые регулярно организуются и проводятся в нашей отрасли. Спортивная молодежь не только получает возможность продемонстрировать умение игры в волейбол, но и утверждает в правильном выборе профессии. Здесь закладываются основы крепкой дружбы. Теперь все предприятия объединены в ассоциацию «Дорожники Красноярья».

*Анатолий КАСАТКИН*

