

Т

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



№5
(43)

СЕНТЯБРЬ-
ОКТАБРЬ 2017

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ

С Днем работников
дорожного хозяйства!



О ДОРОЖНОМ сезоне ПОДРОБНО



МЕСЯЦ больших перемен
ДРСУ-10. Долгая ДОРОГА в 60 лет
НА ПЬЕДЕСТАЛЕ — водители автобусов
ОБЩИЙ дом для БОЛЬШОЙ семьи

СОДЕРЖАНИЕ

Мария КЛИМОВА Месяц больших перемен	5
Анна ИЛЬИНА О дорожном сезоне подробно	6
Владимир НЕСЯЕВ Долгая дорога в 60 лет	8
Валентин ИВАНОВ Шагаем в будущее вместе	10
Елена АВРАМОВА Сергей Аникин: «Дороги стали лучше, и это видно всем»	12
Виктор ВАСИЛЬЕВ Капитан, писатель	15
Анатолий КАСАТКИН На пьедестале – водители автобусов	16
Андрей НИКОЛЬСКИЙ «Кореец» с трехлетней гарантией	18
Елена ОБРАЗЦОВА Чистый воздух – здоровый город	20
Николай ЕФИМЦЕВ Общий дом для большой семьи	22



ПОПРАВКА

В журнале (июль-август 2017 г.) в репортаже «Радость подарил спорт» автором допущена ошибка (неточность). 1-е место в общекомандном зачете на V летних спортивных играх ГП «Край-ДЭО» заняла команда Ирбейского филиала (296 очков: легкая атлетика – 8 м, 48 очков, «Папа, мама, я – спортивная семья» – 1 м, 70 очков, стрельба из пневматической винтовки – 1 м, 70 очков, армрестлинг – 6 м, 52 очка, мини-футбол – 4 м, 56 очков). 2-е место – Красноярский филиал (280 очков), 3-е место – Аппарат управления (264 очка).

Автор приносит свои извинения.

В номере использованы фотографии Андрея АФАНАСЬЕВА, Вячеслава ПЕНЕРОВА, Сергея КОПЫСОВА.

ТК

Издается при информационном содействии министерства транспорта Красноярского края

Учредитель и издатель
ООО «Автодорожно-транспортная газета»

Главный редактор
Э.Э. Алборов

Адрес редакции и издателя:
660049, г. Красноярск, пр. Мира, 30, а/я 25533.
Тел./факс (391) 227-27-27, e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан в ООО «Полиграф-Аванта», 660028, г. Красноярск, ул. Телевизорная, 1, стр. 26
Объем 24А4. Тираж – 2300 экз.
Время подписания в печать: по графику 18.00 фактически 18.00
Дата выхода 31.10.2017
Цена свободная

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

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

16+

R Рекламный материал

Использование материалов журнала без письменного разрешения запрещено.



Уважаемые работники дорожного хозяйства Красноярского края!
Поздравляем вас с профессиональным праздником!



Жизнь большого Красноярья невозможно представить без автомобильных дорог. Это основа нашей транспортной инфраструктуры. От качества дорожной сети зависят экономическое и социальное благополучие, решение важнейших задач развития, реализация самых перспективных проектов.

Благодаря труду дорожников Красноярский край становится все более комфортным для жизни и привлекательным для бизнеса. Каждый год предприятия отрасли берут на себя смелые, ответственные задачи, наращивают объем строительства и реконструкции объектов. Ни один сезон в нашем крае не обходится без больших строек на транспортных магистралях. В этом году беспрецедентный по масштабам ремонт идет в столице нашего региона, на загородных трассах и межпоселенческих дорогах.

Одна из важнейших задач, стоящих перед отраслью, – повышение качества проводимых работ. Благополучие множества людей во многом обусловлено тем, как устроена инфраструктура дорог, насколько

качественно выполнены их покрытие и разметка, как обеспечена безопасность автомобилистов и пешеходов. Отрадно, что слаженная работа надзорных органов и предприятий отрасли в последние годы позволила достичь заметных успехов в этом направлении.

Дорогие друзья! Мы благодарим вас за важный и нужный труд. Желаем больших достижений и новых масштабных проектов. Пусть ваша работа будет плодотворной и результативной, вызывает искреннюю благодарность людей, приносит вам радость и удовлетворение. Крепкого здоровья, счастья и благополучия вам и вашим семьям!



*Александр УСС,
временно исполняющий обязанности
губернатора Красноярского края
Алексей КЛЕШКО,
исполняющий обязанности председателя
Законодательного Собрания
Красноярского края*



Месяц больших перемен

Октябрь нынешнего года стал для нашего региона поистине судьбоносным. Высшая власть как края, так и города претерпела кардинальные изменения, что, в свою очередь, обязательно скажется на всех, кто живет и работает на красноярской земле.

Край

Впрочем, первые перемены начались еще в конце предыдущего месяца – 29 сентября на расширенном заседании правительства края о своем уходе с поста губернатора сообщил Виктор Толоконский.

В тот же день Владимир Путин, Президент России, назначил временного исполняющего обязанности губернатора Красноярского края – им стал хорошо известный в регионе Александр Викторович Усс.

19 октября на сессии Законодательного собрания края спикером взамен ушедшему Александру Уссу был избран Дмитрий Свиридов, председатель комитета по бюджету и налоговой политике.

Красноярцам Свиридов знаком не так хорошо, как Александр Усс, который без малого два десятка лет – с 1998 года – проработал Председателем Законодательного собрания края. Дмитрий Свиридов родился 14 апреля 1970 года в городе Белово Кемеровской области. Окончил Черноморское высшее военно-морское училище имени П.С. Нахимова и Национальный институт России (Санкт-Петербург). Службе в Вооруженных силах России Свиридов посвятил 12 лет своей жизни, а с 2004 года трудился в Заполярье, в «Норникеле», где в 2016 году был избран депутатом Законодательного собрания края. Имеет правительственные награды.

Город

Настоящей сенсацией для работников транспортного комплекса Красноярского края стало решение министра транспорта Сергея Еремина баллотироваться на должность мэра Красноярска. Несмотря на острую конкуренцию – а у Сергея Васильевича было десять соперников – 24 октября

депутаты Горсовета подавляющим большинством (23 голоса из 29) избрали Сергея Васильевича главой города. А уже 26 октября в администрации города прошла инаугурация.

Как полагается, для вступления в должность Еремин принес присягу, после чего председатель горсовета Татьяна Казанова и председатель совета ветеранов Анатолий Самков вручили ему атрибуты мэра – геральдическую подвеску, знак «Звезда мэра» и ключ от города. – Поздравляю всех красноярцев с назначением нового мэра, – сказал в своем выступлении на церемонии Александр Усс. – Новый глава Красноярска – относительно молодой человек, но уже имеющий серьезный управленческий опыт. Затем слово взял Сергей Васильевич.

– Я осознаю всю степень ответственности, которая возложена на меня и мои плечи, – признался он в своей первой речи в новой должности. – Перед Красноярском стоят действительно грандиозные задачи. Осталось менее 500 дней до проведения всемирной Универсиады, когда мы будем встречать гостей со всего мира. Далее нас ждет празднование 400-летия Красноярска. Это будет вторая серьезная дата, к которой мы должны подготовиться и сделать наш город по-настоящему узнаваемым и особенным.

Красноярцы и жители края с работой Еремина на посту министра знакомы не понаслышке. Именно при его непосредственном участии в Красноярске был возведен четвертый мост через Енисей и началось строительство комплекса развязок к мосту. Благодаря Сергею Васильевичу в крае стало развиваться государственно-частное партнерства в дорожной от-

расли, на новый уровень вышло обслуживание улично-дорожной сети в муниципалитетах края. На годы его работы пришелся и старт реализации программы «Безопасные и качественные дороги».

Своим первым заместителем новоизбранный мэр назначил одного из своих бывших соперников на эту должность – Владислава Логинова. Бывший военный, получивший впоследствии высшее гражданское образование, Владислав Анатольевич последнее время руководил администрацией Советского района города Красноярска. Знают Логинова и дорожники – он долгие годы проработал в отрасли, в том числе в ГП ДП «Красноярское ДСУ» и в ГП «КрайДЭО».

Временным руководителем министерства транспорта края стал Вадим Войцеховский, который с июля месяца работал в должности заместителя министра транспорта. Вадим Николаевич родился в 1967 году. Окончил Красноярскую высшую школу МВД России по специальности «юриспруденция», а также Красноярское высшее командное училище радиоэлектроники ПВО (инженер по эксплуатации радиотехнических средств). До назначения замминистра руководил госпредприятием «Краевое транспортное управление» и находился в резерве управленческих кадров.

По мнению аналитиков, все эти назначения пойдут во благо городу и краю.

Мария КЛИМОВА



О дорожном сезоне подробно



Человеку со стороны, не связанному с дорожной отраслью, может показаться, что дорожники из года в год работают одинаково – ну, может, разве что техника новая время от времени появляется. На самом деле, конечно, это не так, и у каждого сезона – свои особенности, свои плюсы и минусы, свои новинки или сложные объекты.

Заказчиком практически всех ремонтно-строительных работ на краевых автодорогах всегда выступает КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю». О том, каким выдался дорожный ремонтно-строительный сезон в 2017 году, рассказал нашему корреспонденту руководитель управления Андрей ЖУРАВЛЕВ.

– Андрей Вячеславович, чем, на ваш взгляд, дорожникам края запомнится ремонтно-строительный сезон – 2017?

– Несомненно, его главной особенностью стал старт в нашем крае федерального проекта «Безопасные и качественные дороги», рассчитанного до 2025 года. В соответствии с проектом, в 38 крупнейших городских агломерациях страны, в число которых вошла и Красноярская, начался масштабный ремонт дорог. В нашем регионе общая протяженность дорог, включенных в проект, составила 1071 км – при радиусе охвата порядка 100 км. Впрочем, из 87 объектов, на которых в этом году в рамках проекта был запланирован ремонт, всего 8 входят в краевую сеть.

На региональной сети красноярской агломерации дорожниками в рамках проекта был отремонтирован 21 километр автодорог. Это, в частности, два участка на трассе Красноярск – Железногорск общей протяженностью 7,2 км, трехкилометровый участок на автодороге Миндерла – Сухобузимское – Атаманово, два участка автодороги Красноярск – Енисейск – 6 киломе-

тров и участок автодороги Красноярск – Кузнецово – Зыково (5 км).

На этих объектах были уложены выравнивающий и верхний слой асфальтобетонного покрытия, отремонтированы примыкания, укреплены обочины, установлены новое барьерное ограждение и сигнальные столбики, обновлены дорожные знаки, нанесена дорожная разметка.

К слову сказать, на зыковской дороге в этом сезоне дорожники приступили к ремонту еще одного участка, который значится в плане на 2018 год. На нем установлены четыре водопропускных гофротрубы, обустроен водоотвод, обновлены бордюры и тротуары уложено асфальтобетонное покрытие.

По итогам реализации проекта «Безопасные и качественные дороги» в Красноярской агломерации в текущем году в общей сложности будет ликвидировано 32 очага аварийности.

– Отчетность, конечно, впечатляет: километры, гофротрубы, бордюры... А как дела с качеством? Ведь именно к нему у водителей всегда больше всего нареканий...

– Самым главным плюсом минувшего сезона – и прежде всего для пользователей дорог – оказалось ужесточение контроля за качеством проводимых работ. И в первую очередь, тех, которые осуществлялись в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги».

Стандартные условия, прописанные в тех контрактах, которые мы заключаем, просты и понятны: подрядчик делает вырубку, чтобы контролировать качество производимых им работ, а мы контролируем подрядчика. В этом же году вырубку делали не только мы и подрядчик, но еще и Федеральное управ-

ление автодорог «Байкал», которое, в свою очередь, контролировал непосредственно Росавтодор. И все, проверяя качество уложенного покрытия, делали вырубку. Ситуация сложилась не столько неприятная, сколько непривычная. Доходило до того, что руководители крупнейших ДРСУ звонили и спрашивали: «А вы только мне совсем перестали доверять или теперь ко всем так подозрительно относитесь?». Отвечая еще раз: ко всем. И не «мы» – таковы требования проекта. На «наших» же ремонтах шла обычная работа в хорошо всем знакомом режиме. В том числе осуществлялся и входящий контроль, который является функцией подрядной организации. Подрядчики предъявляют сертификаты и согласовывают с нами рецепты смесей, а мы смотрим, соответствует ли это все условиям контракта.

– Полагаю, что вам добавила хлопот и грядущая Универсиада...

– Добавила. Один из важнейших инфраструктурных объектов предстоящей Универсиады – строительство автомобильной дороги в створе улицы Волочаевской от Дубровинского до Кошлыова. Возводимая здесь шестиполосная магистраль протяженностью два километра с пятью путепроводами – самый масштабный транспортный проект в Красноярске после строительства четвертого моста. Ввод ее в эксплуатацию запланирован на осень 2018 года.

Не менее важна и транспортная развязка на правобережном съезде с нового моста. Здесь, микрорайоне «Тихие зори» спортсменов примет многофункциональный спортивно-зрелищный комплекс с ледовой ареной. Государственный контракт на строительство I этапа I пускового комплекса транспортной раз-

вязки был подписан в июле 2017 года. Работы выполняет ООО «ПК ДСУ». Окончание работ – сентябрь 2018 года. Протяженность первого этапа – 2,23 км. Стоимость строительно-монтажных работ – триста миллионов рублей.

В настоящее время полностью выполнен снос строений, построены объездная дорога, ливневая канализация и земляное полотно самой развязки, переустроены сети связи, уложена объемная георешетка. В следующем году дорожные строители произведут работы по устройству нижнего слоя основания дорожной одежды из гравийно-песчаной смеси, верхнего слоя основания из черного щебня, нижнего слоя покрытия из крупнозернистого асфальтобетона, верхний слой покрытия из мелкозернистого асфальтобетона. Также будут установлены опоры наружного освещения, пешеходные ограждения, металлическое барьерное ограждение, дорожные знаки, нанесена горизонтальная дорожная разметка из термопластика.

Кроме этого, перед нами стоит задача, связанная с устройством искусственного освещения на автодороге «Подъезд к аэропорту «Емельяново». Работы одновременно проводятся на двух участках: от федеральной автодороги М-53 «Байкал» до аэропорта «Емельяново» и от дорожной развязки в сторону с. Еловое. Общая протяженность участка дороги, на котором будет электроосвещение, – 12,3 км. С одной стороны, электроосвещение – это обязательное требование Международной федерации студенческого спорта (FISU), предъявляемое при подготовке к проведению XXIX Всемирной зимней универсиады 2019 года, а с другой – часть комплексного проекта по обновлению аэропорта и прилегающей инфраструктуры. В этом году завершатся работы по строительству нового терминала аэропорта, перрона и реконструкции участка дороги на подъезде к новому терминалу. После завершения всех работ, автодорога будет соответствовать всем необходимым стандартам и требованиям.

– Андрей Вячеславович, а какой объект на краевой сети автодорог, на ваш взгляд, оказался в зоне особого внимания?

– Автодорога Епишино – Северо-Енисейский. В этом году дорожникам предстояло восстановить



Ремонт автодороги Епишино – Северо-Енисейский

дорожное покрытие на нескольких участках общей протяженностью 15 километров. Изначально дорога строилась как технологическая, но сегодня она не выдерживает современных нагрузок тяжеловесного транспорта. Как результат – деформации, пучины и провалы, которые создают аварийные ситуации. Доходило до того, что движение по ней не только приходилось ограничивать, но и даже совсем останавливать.

В этом году на этой трассе был проведен капитальный ремонт трех участков, общей протяженностью 15 км. В ходе ремонтных работ на дороге поднималось земляное полотно и укладывался геосинтетический материал, который равномерно распределил нагрузку по автодороге, что позволило значительно увеличить срок эксплуатации дорожного покрытия. Кроме этого, проводились работы по ремонту и устройству водопропускных сооружений и дорожной одежды с использованием различных щебеночно-песчаных смесей. Водители уже сейчас могут оценить проделанную работу. Участок дороги с 8 по 19 км, на который раньше приходилось тратить 1,5-2 часа, сегодня можно проехать за 20 минут.

– Представляю, как рады жители Северо-Енисейского района. Ведь эта дорога – единственная «ниточка», связывающая их с «большой землей»...

– Да. Она требует не только постоянного и самого пристального к себе внимания, но и серьезных финансовых вложений. Второй год подряд на ее капитальный ремонт выделяется свыше 500 миллионов рублей. Что очень важно, работы осуществляются в рамках частно-государственного партнерства и проводятся совместно с бизнесом. Соглашение о сотрудничестве

между Красноярским краем и ПАО «Полнос Золото». Оно было подписано в 2016 году на Красноярском экономическом форуме.

Помимо этого в крае, естественно, проводились все плановые мероприятия по ремонту и содержанию автодорог. Активно продолжался и ремонт мостов. Различные виды работ проводились на 32 мостовых сооружениях, 9 из них – капитальный ремонт, 5 – реконструкция, 18 – ремонт. Эти объекты находятся в 22 районах края.

– Заканчивается год... Дорожники строят планы на будущий ремонтно-строительный сезон. Андрей Вячеславович, вы уже знаете, каким он станет?

– В 2018 году мы сместим акценты на восток: начнется ремонт еще одной дороги с интенсивным движением, «Саяны», соединяющей федеральную трассу с селом Шалинским Манского района. Этот отрезок также входит в Красноярскую агломерацию и задействован в так называемых маятниковых миграциях. Каждое утро многие жители района выезжают на работу в Красноярск, а по вечерам возвращаются по ней домой.

Планируется и реконструкция одного из основных въездов в Красноярск – со стороны Солонцов. Отремонтированная дорога станет логичным продолжением новой развязки, и город будет обеспечен красивым, а, главное, безопасным выездом. На этом участке много очагов аварийности, часто происходят наезды на пешеходов. Поэтому здесь появятся подземные переходы и будут добавлены полосы движения для удобного примыкания к многочисленным торговым объектам.

Планы есть, планы известны. Работаем.

Анна ИЛЬИНА



Долгая дорога в 60 лет

В самом что ни на есть сжатом виде история предприятия такова. В 1957 году в Минусинске был создан дорожно-эксплуатационный участок № 326, три года спустя его переименовали в дорожный участок 1021, в 1977 году – в дорожное ремонтно-строительное управление № 10. В 1999-м в названии переставили дефис, и получилось уже дорожно-ремонтное строительное управление под тем же десятым номером.

Наконец, сейчас это – государственное предприятие Красноярского края, или, сокращенно, ГП КК «ДРСУ-10». Крупная отраслевая компания, состоящая из четырех филиалов (Курагинский, Идринский, Ермаковский, Шушенский) и двух участков – Минусинского и Краснотуранского. С суммарным числом работающих 552 человека. Обслуживающая и содержащая 2116 километров дорог на юге региона.

Но эти тысячи верст – лишь часть сегодняшней производственной деятельности ДРСУ-10. Рассказывает руководитель предприятия Константин Димитров:

– Мы выиграли тендер, объявленный ФКУ Упрдор «Енисей», и у нас на содержании 100 километров, с 446-го по 546-й, федераль-

ной трассы М-54, или Р-257. На протяжении 210 км обслуживаем на «федералке» искусственные сооружения, а это 21 335 погонных метров водопропускных труб. Содержим также участок дороги М-54 длиной 25 километров от границы с Хакасией до урочища Половинный Лог за Минусинском. В 2017 году выполнили на федеральной трассе текущий ремонт дорожного полотна общей протяженностью 27 километров. У нас налажены тесные партнерские отношения с администрацией города, и нынче мы отремонтировали несколько минусинских улиц и выполнили работы по благоустройству 29 придомовых территорий в рамках программы «Доступная среда».

Константин Николаевич воз-

главил Минусинское ДРСУ-10 около пяти лет назад. Срок вроде небольшой, но основные показатели работы предприятия, уверен, впечатлят самого взыскательного критика. Объемы выполненных работ возросли за эти годы на 79,8% и достигли без малого миллиарда рублей. Чистая прибыль увеличена на 110,6%, рентабельность – на 17,1%, фондоотдача – на 85,5%. Налогов в краевой бюджет в 2016 году перечислено свыше 43 миллионов против 26 млн в 2012-м, что на 62,6% больше. Среднемесячная зарплата персонала выросла на 44,6% и составила 38,7 тысячи рублей. Не зря же говорят минусинцы: в ДРСУ устроиться практически невозможно, вакансий на предприятии нет, а если и появляются, то в основном оттого, что кто-то просто ушел на заслуженный отдых по причине пенсионного возраста.

– Но это не означает, что мы стремимся каким-то образом избавляться от «старичков», – уточняет Константин Николаевич. – Напротив, на предприятии немало ветеранов, трудовой стаж которых и 20, и 30 лет. Я вообще, когда пришел в ДРСУ, пашкой направо и налево не размахивал, собственную команду не формировал. Если человек знающий специалист, у него присутствует стремление добросовестно работать и порядок с дисциплиной, зачем с ним расставаться? Другие изменения, конечно, произошли. Структурные,





Директор ДРСУ-10 Константин Димитров

организационные, производственно-технические. Они и позволили получить экономический эффект, который мы сегодня имеем.

В подтверждение своих слов директор приводит ряд примеров. Кем, скажем, заменить 62-летнего грейдера Минусинского участка Владимира Глушкова, если он, что называется, специалист от бога? Машинистом грейдера, в принципе, может стать любой, но выполнять работу настолько филигранно, как это делает Глушков, способны считанные единицы. Или взять другого ветерана, руководителя Идринского филиала Давыда Вагнера. Прежде в ДРСУ было два участка в двух районах, Идринском и Краснотуранском. Их объединили в один филиал под началом Давыда Карловича, отличного организатора и опытного управленца. Результат не замедлил сказаться: показатели работы вновь созданного подразделения значительно выросли.

Придя в ДРСУ, Димитров проводил в коллективе и своеобразную разъяснительную работу. На собраниях людям объясняли, что прежними методами работать нельзя, иначе года через два государственное предприятие разорится, а этого допустить нельзя. Что хорошие традиции следует сохранять и приумножать. В противном случае не будет ни подрядов, ни зарплат. Ничего не будет.

Еще один вопрос, которому Константин Николаевич сразу по

приходу стал уделять особое внимание. Это замена изношенных фондов и техническое перевооружение производства. За последние четыре года куплено немало новой техники, последние приобретения: два автогрейдера, КДМ на базе КамАЗа, чуть ранее в ДРСУ появились три германских и китайских асфальтоукладчика, импортный каток «Бомат», работать на котором доверили лучшему в стройуправлении специалисту.

В пригородном селе Малая Минуса идет реконструкция дробильно-сортировочного комплекса, а рядом с действующим прежним установлен и запущен новый высокопроизводительный и экологичный асфальтобетонный завод.

– За четыре года работы в должности руководителя ДРСУ-10 Константин Николаевич решил ряд важнейших задач для успешного развития предприятия, – высказывает мнение Сергей Кармаев, начальник Минусинского межрайонного отдела КрУДора. – А это, поверьте, было непросто. Управление – организация государственная, с прозрачной зарплатой, налоговыми отчислениями и т.д. Куда в первую очередь контролирующие органы с проверками навешиваются? В ДРСУ. И в этом предприятие проигрывает частнику. Предприниматель напортал в ремонт дорожного полотна или налоги не заплатил, его внесли в черный список, а он быстренько перерегистрировал



Электрогазосварщик Ермаковского филиала Петр Купчигин

фирму и снова чист, как младенец перед Господом.

И потом, Димитрову, на мой взгляд, удалось главное – выстроить взаимовыгодные отно-

шения и наладить деловые связи с такими «сложными» партнерами, какие прежнему руководству были не по зубам. Имено в виду, прежде всего, контракты на федеральных автодорогах и многочисленные подряды, которых у предприятия отродясь не бывало. Отсюда и столь внушительные экономические показатели: что ни статья, то более чем убедительный и вызывающий уважение рост.

Действительно, не стыдно. И коллективу в целом, и лучшим рабочим предприятия. Тем, кто



Водитель Шушенского филиала Николай Соколов

вносит самый прямой и непосредственный вклад в экономический потенциал ДРСУ-10.

В Идринском филиале это машинист бульдозера Виталий Геннадьевич Маркевич, водитель КДМ Николай Михайлович Вершинин, электрогазосварщик Алексей Михайлович Вершинин.

В Курагинском – водитель Андрей Викторович Бугин, машинист экскаватора Иван Валентинович Прохоров, дорожный рабочий Николай Яковлевич Наумов.

В Шушенском – машинист автогрейдера Сергей Михайлович Бакулин, электрогазосварщик Виктор Сергеевич Денисенко, водитель Николай Григорьевич Соколов.

В Ермаковском – машинист автогрейдера Сергей Романович Бланк, электрогазосварщик Петр Николаевич Купчигин, механик Виктор Владимирович Сорокин.

На Минусинском участке – водители Иван Олегович Широков, Павел Иванович Лаврентьев, Михаил Георгиевич Логно.

Владимир НЕСЯЕВ



**КОМПАНИЯ
«ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ
СЕРВИС» УЖЕ
НА ПРОТЯЖЕНИИ
16 ЛЕТ ЯВЛЯЕТСЯ
БЕССМЕННЫМ
ОФИЦИАЛЬНЫМ
ДИСТРИБЬЮТОРОМ
«ШЕЛЛ» НА РЫНКЕ
КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ
И ЮГО-ВОСТОЧНОЙ
СИБИРИ.**

ШАГАЕМ В БУДУЩЕЕ ВМЕСТЕ

- Быть официальным дистрибьютором бренда, имеющего более чем вековую историю - это большая честь для нашей компании и огромная ответственность для меня и моих

коллег» — говорит заместитель директора ООО «Технологический сервис» Александр Пронин.

Сегодня, оглядываясь назад, основатели компании вспоминают, как в 2001 году начинали сотрудничество с «Шелл». На первоначальном этапе перед официальным дистрибьютором стояла непростая задача – став лицом мирового бренда в регионе, заслужить доверие клиентов и с нуля создать клиентскую базу.

- Рынок смазочных материалов на тот момент был довольно неструктурированным: в частности, на нем присутствовало большое количество производителей и марок смазочных материалов не всегда стабильного качества, - продолжает рассказ о первых шагах предприятия Александр. — В известном смысле это обстоятельство нам подыграло: многие красноярские предприятия поверили в компанию «Технологический сервис», которая предлагала им качественную продукцию «Шелл», и не прогадали.

В 2011 году помимо высококачественных смазочных

материалов «Технологический сервис» стал предлагать своим клиентам специализированные технические сервисы «Шелл», позволяющие осуществлять диагностику, как самого оборудования, так и работающих в нем смазочных материалов с целью предотвращения потенциальных поломок и простоев, а также оптимизации интервалов замены и экономии на техническом обслуживании. Одним из таких методов является **Shell LubeVideoCheck. Это метод диагностики двигателя с использованием промышленного эндоскопа, позволяющий исследовать его внутренние компоненты без разборки и идентифицировать возможные проблемы.** Клиенты уже оценили данный сервис по достоинству. Так, на красноярском предприятии «Мегаполис-Спецтехника» использование сервиса Shell LubeVideoCheck позволило заблаговременно выявить дефекты двигателей и существенно снизить затраты на их ремонт.

Еще одним из предлагаемых «Технологическим сервисом» методов диагностики является Shell LubeAnalyst, основанный на лабораторном анализе работающего смазочного материала и получении информации о его состоянии, а также состоянии узлов оборудования, где он использовался. На основании данных анализа технические специалисты дают рекоменда-





Александр ПРОНИН,
заместитель директора
ООО «Технологический сервис»



Мы прилагаем максимум усилий для того, чтобы с нашей помощью бизнес клиентов становился более эффективным и прибыльным

ции относительно оптимальных интервалов замены масла и технического обслуживания оборудования.

- При использовании сервиса Shell LubeAnalyst наши клиенты в течение четырех-пяти рабочих дней могут получить полную картину состояния смазочного материала, — поясняет менеджер по продажам «Технологического сервиса» Иван Виниченко, курирующий направление по работе с транспортными компаниями. — Гарантией этому служит качественная и оперативная экспертиза независимой исследовательской лаборатории, которая находится в Москве.

Техническая поддержка, которую предлагает «Технологический сервис» является существенным преимуществом для бизнеса клиентов, позволяя снижать риск поломок, минимизировать простои и повышать производительность.

Так, на одном из угольных разрезов края использование сервисов Shell LubeAnalyst и Shell LubeVideoCheck помогло выявить причины системати-

ческих поломок горнодобывающей техники и существенно сэкономить на простоях и ремонте.

Постоянными партнерами «Технологического сервиса» на протяжении многих лет являются компании различных секторов промышленности региона: сельскохозяйственного, строительного, лесного, транспортного, энергетического, добывающего и других.

- Мы гордимся тем, что многие ведущие компании региона, такие как АО «Полнос Красноярск», ООО «Соврудник» и ООО «Лунсин», выбирают сотрудничество с нами. Мы прилагаем максимум усилий для того, чтобы с нашей помощью бизнес клиентов становился более эффективным и прибыльным, — комментирует заместитель директора ООО «Технологический сервис» Александр Пронин. — Залогом этого является профессиональная экспертиза «Шелл» — одного из ведущих поставщиков смазочных материалов в мире.

Валентин ИВАНОВ

Денис КУНИЦЫН,
красноярский
предприниматель:

— Автотранспортное предприятие, собственником которого я являюсь, занимается перевозками пассажиров не только на север Красноярского края и в Республику Хакасия. Смазочные материалы «Шелл» мы начали использовать практически сразу, как на рынке региона появился их официальный дистрибьютор — компания «Технологический сервис».

С учетом уже накопленного опыта смело могу утверждать: масла «Шелл» — качественный продукт, этой марке доверяешь.

Хотел бы также отметить, что специалисты «Технологического сервиса» всегда готовы предложить клиенту только те решения, которые пойдут на пользу предприятию и не лягут тяжелым бременем на себестоимость перевозок. Имею в виду диагностику двигателя и детальное исследование образцов масел. Могу подтвердить: полученная в ходе анализа информация имеет высокую степень надежности и очень полезна с точки зрения оптимизации стоимости владения техникой.



Официальный дистрибьютор «Шелл»

ООО «ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ СЕРВИС»

662521, Красноярский край, Березовский р-н, 1-й км автодороги
Красноярск-Железнодорожск, 3
655004, Республика Хакасия, г. Абакан, ул. Игарская, 1
тел. +7 (391) 228-70-10

www.технологическийсервис.рф



Сергей АНИКИН:

«Дороги стали лучше, И ЭТО ВИДНО ВСЕМ»



Главное сделано

– Сергей Александрович, от Москвы до Владивостока давно уже можно доехать по автодороге. О каких перспективах по отношению к ним может идти речь, ведь они все есть, все построены.

– За нашим управлением закреплены три федеральные трассы. Это М-53 «Байкал», или, как она будет официально называться с 1 января 2018 года, Р-255 «Сибирь». М-54 «Енисей», или Р-257 «Енисей», и федеральная дорога, связывающая город Дудинку с аэропортом.

Первостепенная задача, стоящая перед нашим управлением, – привести существующую сеть в нормативное состояние. С ней мы уже практически справились, более 70% федеральных автодорог соответствуют всем нормативным требованиям. Дороги стали лучше, и это видно всем, кто хоть раз по ним ездил.

Наши дороги расположены в

Федеральные автомобильные дороги – важнейшие в нашей стране. Они, как кровеносная система, пронизывают всю Россию с севера на юг и с запада на восток, обеспечивая транспортную доступность абсолютно для всех регионов нашей Родины. Каковы перспективы развития этих автодорог, какие технологии применяются при их содержании и строительстве – об этом и многом другом наш разговор с начальником Федерального управления автодорог «Байкал» Сергеем Аникиным.

двух регионах страны – Красноярском крае и Республике Хакасия. В общей сложности в этом году мы отремонтировали 157 километров федеральных дорог, из них 144 километра – в крае. Основные работы, за исключением капитальных ремонтов, уже завершены, осталось только кое-где нанести разметку, установить барьерные ограждения и знаковую информацию.

Также в этом году мы отремонтировали семь мостов, они тоже уже готовы к сдаче. Есть у нас и один объект реконструкции – 2-километровый участок на подъезде к Новоселово с 232-го по 234-й километр. Движение транспорта осуществляется по ненормативному участку с мостом через ручей Чегерак, который доставляет неудобство водителям. В

следующем году мы завершим реконструкцию и откроем движение по новому участку трассы.

Если говорить о развитии сети федеральных автодорог, то основным приоритетом для нас является строительство обходов крупных населенных пунктов. В первую очередь, речь идет об Ачинске и Канске, где движение осуществляется по улично-дорожной сети.

Строительство обхода Канска уже началось. Задача текущего года – установить опоры для будущего моста через реку Кан, который станет частью нового, 18-километрового, участка федеральной трассы «Сибирь». Проект масштабный и продлится до конца 2020 года.

Разработана проектная документация по строительству обхо-



да Ачинска. Планируем начать его строительство до 2020 года.

В планах строительство обходов населенных пунктов Сухая и Можары.

– **Наверное, на федеральных дорогах используются самые новые технологии? Много их у вас?**

– Много. Вполне достаточно для качественного ремонта и содержания. Основными в последние годы для нас стали щебеночно-мастичные асфальтобетоны, хотя эта технология и не такая новая. Верхний слой покрытия из ЩМА и долговечнее обычного, и более устойчив к нагрузкам, и, самое главное, обладает свойством самозалечивания. Когда приходит лето и становится тепло, мелкие трещинки сами по себе закатываются под давлением проезжающего транспорта.

Много мы работаем с композитными материалами, например, сейчас ставим перильные ограждения на мостах из пластика. Они не гниют, да и красить их не надо: уже появился разноцветный пластик.

Всего у нас применяется более 35 новых технологий. Геосетки, георешетки, нетканые материалы, габионы, пропитки различные. Для переработки старой дорожной одежды в новую есть ресайклер, который используется уже третий год. Это дает существенную экономию, поскольку позволяет повторно использовать старое покрытие в нижнем слое дорожной одежды или для досыпки обочин.

Перед законом все равны

– **Вы довольны, как работают подрядчики?**

– Главное, чтобы они исполняли свои контрактные обязанности,



– это основной критерий оценки. В основном, конечно, все планы у нас успешно реализуются.

– **Частник пришел на дорогу, или вы работаете только с госпредприятиями?**

– Частник давно пришел на дорогу, но форма собственности не имеет никакого значения. В этом году наше управление заключило порядка 180 контрактов. ООО, ОАО, ЧП, ИП, ГП – есть все. Главное, чтобы подрядчик качественно и в срок выполнял все обязательства согласно заключенному с ним контракту.

– **Десятилетиями решение дорожных проблем было государственной прерогативой. За это время в нашем крае появилась и развилась целая сеть дорожных госпредприятий. И федеральные дороги, и ГП – все они существуют за счет государства. Мне кажется, было бы логично, чтобы средства, которые выделяются на дороги из федерального бюджета, осваивали бы именно госпредприятия. По сути, государство бы только перекладывало деньги из одного**

кармана в другой, а не отдавало какому-то дяде.

– Согласно законодательству, в частности ФЗ-44, требования к подрядчикам по форме собственности отсутствуют. Иначе это будет прямым ограничением конкуренции, эти правила определены российским законодательством. Сегодня передо мной как перед заказчиком не стоит вопрос, с кем бы я хотел работать или нет. Процедура торгов и определения подрядчика такова, что мы в принципе не знаем, кто у нас победил, до момента заключения контракта.

– **А кто лучше работает, частник или госкомпания? Вот мы построили капитализм, а то и дело выясняется, что на частника надежды особой-то нет. Последний пример – правда, он не из дорожной отрасли, но все равно относится к транспорту, – ситуация с «ВИМ-Авиа».**

– В процессе производства работ ко всем подрядчикам, вне зависимости от форм собственности, есть вопросы и замечание – это нормальный рабочий процесс. Я не определяю лучших или худших. Критерий один, я повторяюсь, – чтобы все обязательства, взятые на себя подрядной организацией, были выполнены в соответствии с условиями государственного контракта.

О жалобах и Универсиаде

– **Давайте немного поговорим о содержании. Сейчас контракты на обслуживание заключаются на пять с половиной лет. Так и дальше будет?**

– Надеюсь, что да, хотя пока ничего определенного сказать нельзя: надо дождаться реше-



ния Правительства РФ. Работать с одним предприятием в течение такого долгого срока удобнее для всех. И мне как заказчику, и подрядчику.

Процесс эксплуатации и содержания автомобильной дороги непрерывен круглосуточно, и к зиме дорожники начинают готовиться летом. Опыт последних пяти лет показал, что долгосрочные контракты по содержанию – это одно из главных составляющих эффективной работы подрядчика, гарантированное финансирование, стабильность и возможность развиваться.

– Универсиада – грандиозное спортивное мероприятие. Как ваше управление участвует в подготовке к нему?

– Федеральная дорога, которая будет использоваться во время проведения Универсиады, – это участок от развязки на аэропорт и до Красноярска. Так называемый гостевой маршрут, который мы, со своей стороны, стараемся максимально обустроить и сделать более комфортным и безопасным.

В прошлом году мы уже установили освещение вдоль поселка Емельяново, а в следующем году продолжим эту работу дальше от поста ГИБДД до Дрокино. Кроме этого, заключен переходящий контракт на ремонт одного из участков этой дороги.

Глас народа

– Считается, что глас народа – глас божий. В вашем управлении к нему прислушиваются?

– У нас имеется дежурно-диспетчерская служба, которая работает в круглосуточном режиме по телефону 265-01-12. Ежедневно поступает более сотни звонков, касающихся обстановки на наших трассах, ограничений движе-

ния или происшествий. Водители звонят, чтобы поблагодарить или высказать замечания.

Также на официальном сайте ФКУ «Байкалуправтодор» можно оставлять обращения. Там же можно посмотреть онлайн-трансляцию с установленных на трассе видеокamer, чтобы самому увидеть, в каком состоянии находится дорога.

– Вы проводите общественные слушания?

– Разумеется, проводим – это необходимый этап, предшествующий строительству любого нового объекта, и он также прописан в законе. Слушания проводятся на стадии проектирования.

Обход Канска, например, прошел такую процедуру. Хотели по одному направлению построить, но выяснилось, что это далеко не всех устраивает. Тогда запроектовали и стали строить в другом направлении. А в итоге дорога получилась не длиннее, как предполагалось изначально, а короче, и, соответственно, дешевле.

Родина – СССР

– Сергей Александрович, как давно вы возглавляете управление?

– С 2015 года. Я родом из Томска. В 1998 году окончил Томский государственный строительный университет по специальности «Строительство автомобильных дорог и аэродромов». Работать начал еще в годы студенчества – дублером дорожного мастера.

– И вот вы окончили университет...

– И уехал на Алтай, куда меня пригласили на работу. Дорожник – это профессия, которая, по сути, не привязана к региону. Мы можем встать, собраться и уехать туда, где по факту есть работа.

Особенно это касается тех, кто занимается не эксплуатацией, а строительством и капремонтом, глобальными объемами.

На Алтае прошел путь от мастера до начальника ДРСУ. Потом переехал в Кемеровскую область. Затем – в Новосибирскую. В мае 2005 года приехал в Красноярск: пригласили в управление на должность начальника отдела ремонта автодорог.

– И кем вы себя чувствуете? Красноярцем, томичом, кемеровчанином, новосибирцем?

– Наверное, правильно будет сказать, что я чувствую себя сибиряком. Хотя на этот вопрос обычно отвечаю так: моя родина – Советский Союз. Тем более что и отношения у меня в силу специфики профессии, которую я люблю, есть с дорожниками со всей страны.

– На дворе октябрь – месяц профессионального праздника дорожников. Что бы вы хотели пожелать коллегам?

– Стабильного и достаточного финансирования, без чего в нашей отрасли очень сложно, да и не только в нашей. Желаю больше благодарных пользователей. Точнее, чтобы люди, которые благодарны нам за хорошие дороги, – а таких, я знаю, очень много, – чаще это высказывали. Так уж повелось, что не принято у нас говорить добрые слова. Зато если что вдруг не так, об этом будут кричать на каждом углу. Желаю покоя и счастья в семьях.

Вне зависимости от погоды и времени года дорожники всегда на боевом посту. Поэтому в первую очередь я желаю всем дорожникам крепкого здоровья, и как можно больше.

Елена АВРАМОВА



16 сентября исполнилось 80 лет легенде Енисейского флота – заслуженному работнику транспорта России, члену Союза писателей, знаменитому красноярскому капитану Ивану Булаве.

Капитан, писатель

Иван Антонович родился в 1937 году в деревне Свобода бывшей Полесской, а ныне Гомельской области Белоруссии. Когда мальчику было всего два года, его отца репрессировали за отказ вступать в колхоз. Еще до начала Великой Отечественной войны Антон Максимович погиб в лагере, мать Александра Гордеевна осталась одна с семью детьми.

Детство Ивана пришлось на лихие военные годы. Семья жила в оккупации, претерпела все тяготы войны – голод, холод, смерть близких. Бабушку Ивана Антоновича вместе с другими жителями соседнего села заживо сожгли немцы.

Работать мальчишке пришлось с малых лет, однако, несмотря на все жизненные перипетии, он успешно окончил десятилетку и решил поступать в Рижское речное училище. При этом стать речником его побудила не любовь к профессии, а то, что курсанты во время учебы были на полном государственном обеспечении, а после окончания училища им присваивалось офицерское звание. Через два года Рижское училище расформировали, и Иван Антонович перевелся в Омское и окончил его с отличием.

Первое место работы – третий штурман ледокола «Енисей» Игарского порта Енисейского пароходства. Параллельно с работой Иван Антонович продолжал учиться – окончил Новосибирский институт инженеров водного транспорта (специальность «инженер-механик»), затем курсы в Ленинградском Арктическом училище имени адмирала Макарова по специальности «капитан каботажного морского плавания». После их окончания четыре года проработал Иван Антонович капитаном флагмана Енисейского пассажирского флота – теплохода «Валерий Чкалов».

1975-1981 годы – работа на-



чалником Красноярского речного командного училища. Затем заместитель начальника Енисейского речного пароходства по кадрам. Работал инструктором отдела транспорта и связи Красноярского краевого комитета КПСС, заместителем начальника Енисейского речного пароходства.

Генеральным директором АО «Енисейское речное пароходство» Иван Булава стал в 1995 году, в сложнейшее для края и России время. Повсюду разваливались и терпели крах крупнейшие предприятия и производства страны, и в том, что Енисейское речное пароходство было сохранено и продолжает работать по сей день, огромная заслуга Ивана Антоновича.

Второе свое призвание Иван Антонович нашел уже в зрелые годы. Им стал писательский труд. Шесть книг вышли из-под пера Булавы и увидели свет. «Флотская судьба» посвящена 70-летию образования Енисейского пароходства. «Енисей – река жизни» рассказывает об истории судоходства в нашем крае. Енисею и людям, работавшим на великой реке, по-

священа книга «Второе дыхание».

Еще одно уникальное издание – «Летопись судоходства на Енисее». В ней есть все, в том числе много редких фотографий, и факты, доселе не известные широкой публике. Начинается летопись с 1863 года – когда был спущен на воду первый построенный на Енисейской судовой верфи пароход. Назывался он, конечно же, «Енисей».

Не так давно, уже в этом году, в свет вышел третий, завершающий, том трилогии об енисейском судоходстве «Катастрофы на Енисее», который, по сути, стал итогом многолетней исследовательской работы. Сейчас Иван Антонович работает над седьмой книгой. О чем она будет? Как ее назовет Булава? Поживем – увидим.

За трудовые достижения Иван Антонович награжден орденом «Знак Почета», имеет звания «Заслуженный работник транспорта России», «Почетный работник речного флота», «Почетный работник морского флота», «Почетный работник транспорта России».

Виктор ВАСИЛЬЕВ

На пьедестале – водители автобусов

В Красноярском крае прошел ставший уже традиционным конкурс профессионального мастерства среди водителей автобусов. Первое место в общекомандном зачете присуждено водителям УМ АТП из Зеленогорска, второе – МП «КПАТП № 5», третье – муниципального пассажирского предприятия Железногорска.

С самого утра пятницы, 29 сентября, на полигоне спортивно-развлекательного центра «Форсаж» в Березовском районе царил оживление. Звание лучшего предстояло оспорить профессионалам десяти муниципальных и государственных автотранспортных предприятий края. Зеленогорск, Железногорск, Енисейск, Канск... Четыре команды выставило ГП КК «Краевое АТП» – Запад, Север, Юг и Центр. Два предприятия представляли Красноярск – МП КПАТП № 5 и 7.

Перед началом соревнований небольшая торжественная часть. С приветственным словом к участникам обратились заместитель министра транспорта Красноярского края Вадим Войцеховский, руководитель департамента транспорта города Красноярска Игорь Ким и президент некоммерческой организации «Межрегиональная ассоциация автомобилистов» Константин Мандров.

...Погода не баловала. Тучи, ветер, дождь – ненастье. В таких экстремальных условиях водители вышли на старт. В программе конкурса скоростное маневрирование на автобусах ЛиАЗ-5256, ПАЗ-32053 и МАЗ-103, проверка знаний ПДД.

– Сегодня в нашей команде выступают опытные водители Денис Алюшайтис, Андрей Ковригин, Виктор Гудыменко, которых мы отобрали по итогам собственного профессионального конкурса, который провели накануне, – говорит Сергей

Плотников, директор муниципального пассажирского предприятия Железногорска. – К нам влились еще три муниципальных автопредприятия. Программу расширили. Кроме водителей автобусов, участвовали трактористы, шоферы грузовых автомобилей. Был организован конкурс среди слесарей, кондукторов. Безусловно, такие соревнования способствуют повышению престижа профессии. Причем победителям, кроме призов, в порядке стимулирования повышаем квалификационные разряды, а водителям – классность. Да и призы были полезными, например, водителям подарили видеорегистраторы. Хочу сказать слова благодарности в адрес администрации нашего города. У нас положительно решаются организационные вопросы и своевременно проводится обновление подвижного пассажирского транспорта, что очень важно.

– В конкурсе участвую третий раз, – рассказывает Петр Никаноров из Ужура, член сборной команды ГП КК «Краевое АТП» – Запад. – В нашей команде выступают водители из Балахты и Новоселово. После окончания СибФГУ уехал жить в Ужур, на родину жены. Сначала работал водителем автобуса, а сейчас начальник гаража. Выступаю на МАЗе. Считаю этот профессиональный конкурс очень полезным.

В рамках конкурса профессионального мастерства состоялся «круглый стол» для руководителей. Тема – «Транспортное обеспечение Универсиады-2019». Модератором «круглого стола» выступил начальник отдела транспортного обеспечения и логистики АНО «Исполнительная дирекция XXIX Всемирной зимней универсиады 2019 года в г. Красноярске» Сергей



Давыдов. Он рассказал о задачах, которые предстоит решать автомобилистам по комфортно и качественно обслуживанию участников и гостей больших международных студенческих зимних соревнований.

С интересом слушаю мнение Валерия Краевского, начальника отдела безопасности перевозок МП «КПАТП № 5», о значении профессионального конкурса. Валерий Ефимович ветеран, стаж работы в автомобильной отрасли – 44 года. Много лет трудился в федеральной системе автомобильного транспорта России заместителем начальника транспортной инспекции.

– Здесь собрались настоящие профессионалы, на которых равняются, с которых берут пример отношения к своему делу их товарищи, – говорит Валерий Ефимович. – На предприятии мы стремимся воспитывать у водителей понимание личной ответственности за безопасность перевозок пассажиров. Человеку за рулем автобуса необходима психологическая подготовка, осознание того, что люди в салоне автобуса доверили тебе свои жизни. Например, в прошлом году мы перевезли 13,5 миллиона пассажиров. Наши водители не допустили ни одного ЧП.

Любовь Никулина, выступающая в команде МП г. Красноярск

Организаторы конкурса – министерство транспорта Красноярского края и Межрегиональная ассоциация автомобилистов.

Партнеры – компания «Современные смазочные материалы», официальный дистрибьютер масел G-Energy и «Газпромнефть» в Красноярском крае, а также компания «Shell Rimula», официальный дистрибьютер моторных масел Shell на территории Красноярского края.

Организаторы также благодарят Транспортную компанию «Сибирь», индивидуального предпринимателя Дениса Анатольевича Куницына, Енисейскую ППМ «Междугородные перевозки» и индивидуального предпринимателя Игоря Владимировича Никитина.

«КПАТП № 5» на МАЗе, настроена по-бойцовски:

– В прошлом году участвовала и заняла четвертое место. Сегодня хочу обязательно добиться успеха. Умею водить легковую машину, троллейбус и автобус. Мне нравится моя профессия. Муж – водитель большегрузных автомобилей, дальнбойщик. В общем, такие соревнования мне по душе.

Итоги конкурса. В личном зачете в скоростном маневрировании на автобусе ЛиАЗ-5256 первое место занял Евгений Жарков (МП г. Красноярск «КПАТП № 5»), второе – Сергей Маловик (ГП КК «Краевое АТП» – Юг), третье – Юрий Родигин (МП г. Красноярск «КПАТП № 7»).

На автобусе ПА3-32053 первое место – Алексей Видер (УМ АТП г. Зеленогорск), второе – Степан Семикин (МП г. Красноярск «КПАТП № 7»), третье – Андрей Ковригин (МП ПАТП г. Железногорск).

На автобусе МА3-103 победил Олег Балакин (УМ АТП г. Зеленогорск), второе место присуждено Денису Алюшайтису (МП ПАТП г. Железногорск) и третье – Любови Никулиной (МП г. Красноярск «КПАТП № 5»).

В знании правил дорожного движения Андрей Ковригин дал правильные ответы на 20 вопросов за 18 секунд. Степан Семикин затратил 35 секунд, Любовь Никулина и Евгений Жарков показали одинаковый результат – 42 секунды.

Автоэстафету выиграла дружная команда МП «КПАТП № 7», вторыми финишировали водители команды государственного предприятия «Краевое АТП» – Юг, на третьем месте – МП «КПАТП № 5».

Победителям и призерам вручены денежные призы, бытовая техника, кубки, почетные грамоты. Награды вручил министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин.

Анатолий КАСАТКИН



Профессия – сердцу дорогая



Межрегиональная ассоциация автомобилистов была создана в августе 2001 года, 16 лет

назад. У нас сегодня около двадцати организаций, представляющих пассажирские автопредприятия Красноярского края, и автовокзалы. Причем, кроме Красноярского края, в ассоциацию входят представители Барнаульского, Усть-Каменогорского, Новосибирского автовокзалов.

Основная задача нашей общественной организации заключается в выражении консолидированной позиции автомобилистов, которую мы доводим до Правительства РФ и министерств транспорта РФ и Крас-

ноярского края. Также мы занимаемся организацией и проведением профессиональных конкурсов водителей пассажирских автобусов.

В этом году возникло много вопросов в связи с реализацией нового Федерального закона № 220-ФЗ, развития системы тахографического контроля, обеспечения безопасности автомобильных перевозок пассажиров.

Есть проблемы, касающиеся автовокзальной деятельности. Есть вопросы по тарифной политике. Они обсуждаются и на федеральном уровне. Главная проблема у всех одна – себестоимость и пассажир. Количество пассажиров сокращается, а себестоимость перевозок растет.

В перспективе все автобусное движение будет переведено на электронный контроль. Обещают, что к 2020 году эта система должна заработать.

И в заключение хочу поздравить с Днем работников автомобильного и городского пассажирского транспорта – водителей, рабочих, инженерно-технических работников и служащих, руководителей автотранспортных и пассажирских автопредприятий, ученых отраслевой науки, преподавателей учебных заведений.

Самые теплые поздравления ветеранам, посвятившим отрасли самые лучшие годы жизни.

Константин МАНДРОВ, директор филиала Федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта» (Росавтотранс) по Красноярскому краю в Сибирском федеральном округе, президент Некоммерческой организации «Межрегиональная ассоциация автомобилистов»



«Кореец»

с трехлетней гарантией

На автомобильный рынок края заходят грузовики марки Hyundai, собранные в нашей стране и словно созданные для наших дорог

Дилерский центр «Центральный», продвигающий в Красноярске продукцию известных автомобильных компаний, 5 октября 2017 года предстал в новом качестве — как официальный дилер грузовой и пассажирской техники компании Hyundai.

На торжественную церемонию открытия в мультибрендовом автосалоне, соответствующем всем стандартам идентификации, были приглашены руководитель южнокорейского концерна Hyundai Truck & Bus Ким Ик Донг и управляющий директор по РФ Алексей Храмцовский.

В приветственном слове высокий корейский гость особо подчеркнул, что Красноярский край как индустриально развитый регион очень важен для концерна в плане расширения рынка грузового транспорта. Ведь автомобили марки Hyundai — это не только техника, которая крайне необходима отечественным предпринимателям: повышенная грузоподъемность «корейцев», имеющих специальные надстройки кузова, делает их практически незаменимыми при производстве различных подрядных работ.

Отвечая на вопрос корреспондента журнала «Транспортный комплекс Красноярья» о том, насколько продвигаемые грузовики адаптированы к условиям Сибири, Алексей Храмцовский, в частности, отметил:

— Техника прошла все необходимые испытания на российских дорогах, которые далеко не всегда пребывают в удовлетворительном состоянии, и с честью их выдержала. Что касается непосредственной адаптации к тяжелым условиям работы, хочу особо подчеркнуть: автомобили максимально просты в эксплуатации, их кабина имеет отличную теплоизоляцию, к тому же рессорная подвеска на передней и задней осях хорошо приспособлена к различным дорожным испытаниям.

Отечественные владельцы новых грузовиков уже оценили еще одну особенность корейской техники: двигатели, которыми оснащена марка Hyundai, прекрасно адаптируются к российскому топливу, что не влечет за собой лишних за-



трат на ремонт. Трехлетняя гарантия на техническое обслуживание и ремонт техники будет служить хорошим мотивирующим началом при ее покупке.

Российский автовладелец, пожалуй, как никто другой, знаком с привычным словосочетанием «корейское чудо». Каких-то 25 лет потребовалось легковушкам из Южной Кореи, чтобы успешно конкурировать с аналогичными моделями европейских производителей.

Четверть века насчитывает история бренда Hyundai и в нашей стране. Но если раньше речь шла в основном о легковом транспорте, то сейчас модельный ряд намного расширен, он включает также грузовики, массовое производство которых на калининградском заводе «Автотор» началось пять лет назад. И в этом плане нынешний год можно считать поворотным: летом с конвейера «Автотора» сошел 40-тысячный грузовик марки Hyundai.

Достигнутый производственный успех стал возможен благодаря развитию партнерских соглашений автомобильного концерна с машиностроителями Янтарного края. Более того, в соответствии с проектом производства полного цикла коммерческих автомобилей марки Hyundai в Калининграде предполагается наращивание объемов сборки и повышение уровня локализации производства, включая применение на «Автоторе» технологий сварки и окраски. Начальным этапом предусмотрено создание дополнительных мощностей общим объемом не менее 16 тысяч грузовых автомобилей в год, выпущенных в режиме полного цикла.

Что немаловажно, отечественного производителя в условиях экономических санкций готово поддержать и родное государство. В канун открытия дилерского центра продаж от Hyundai пришла радостная весть, которую во время праздничной церемонии озвучил генеральный директор ДЦ «Центральный» Алексей Сугак:

— Теперь корейские автомобили отечественной сборки еще и субсидируются государством. Машины, которые представлены в нашем шоу-руме, попадают под программу лизингового субсидирования Министерства промышленности и торговли РФ. Размер скидки составляет 10 процентов от цены покупки лизинговой компанией



ДЦ «Центральный»,
учредителем которого
является красноярская
компания «СибГласс»,
создан
в 2013 году и за время своей
деятельности зарекомендовал себя
надежным партнером
на территории Красноярского края.

Дилерский центр грузовой
и пассажирской техники Hyundai
находится в мультибрендовом
автомобильном салоне по адресу:
г. Красноярск, пос. Солонцы,
пр. Котельникова, 9б, стр. 1.
Контактный телефон (391) 245-88-15
Сайт: www.hyundai-central.ru

автомобиля, но не более полумиллиона рублей на одну машину. Соответствующая сумма субсидии вычитается из авансового платежа. С включением Hyundai в госпрограмму мы рассчитываем на значительное увеличение продаж.

Ключи от нового среднетоннажника марки Hyundai серии HD78 в праздничной обстановке были переданы представителю перерабатывающего кооператива из Новоселовского района «Светлолобовский продукт». А первый автомобиль этого класса еще раньше приобрело предприятие «Спецстрой».

Корейский грузовик уже отправился по дорогам Красноярья. Что ж, в добрый путь!

Андрей НИКОЛЬСКИЙ



Чистый воздух – здоровый город

Все мы, точнее подавляющее большинство, – пассажиры общественного транспорта. По утрам отправляемся на нем на работу, вечером возвращаемся домой, днем ездим по делам. Журнал «Транспортный комплекс Красноярья» знакомит своих читателей с МП г. Красноярска «Горэлектротранс» – одним из старейших пассажирских предприятий Красноярска и края. На вопросы нашего корреспондента отвечает его генеральный директор Владимир Болотин.

– Владимир Федорович, продолжите фразу: сегодня «Горэлектротранс» – это...

– Во-первых, это предприятие, которому на будущий год исполнится 60 лет. В 1958 году, на майские праздники, в Красноярске был пущен первый трамвай.

Сегодня здесь работает порядка тысячи человек. Мы имеем на своем балансе 147 километров троллейбусных линий, 52 километра трамвайного сообщения, два троллейбусных депо, одно трамвайное, 63 трамвайных вагона и 105 троллейбусов. Кроме этого, у нас есть пять конечных станций и 19 тяговых подстанций.

Конечно, по сравнению с советским временем все сильно изменилось: тогда мы ежедневно выпускали на линию 147 троллейбусов и 95 трамвайных вагонов, наша доля перевозок составляла без малого половину от общего числа пассажирских перевозок в Красноярске – 48 процентов.

Сегодня же на линию выходит всего 38 вагонов и 68 троллейбусов, мощность тяговых подстанций используется в лучшем случае на треть, а доля перевозок сократилась до 7 процентов. Произошло это, в первую очередь, потому, что с началом новой рыночной эпохи произошел взрывной рост частных автобусных перевозчиков, которые забрали себе и лучшие маршруты, и львиную долю пассажиров.

Но все равно мы работаем, сохраняем и приумножаем свои традиции. Среди несомненных плю-

сов работы на нашем предприятии – полный социальный пакет, который мы предоставляем своим сотрудникам. Зарплата выплачивается вовремя, без задержек. Так же, как вовремя платятся налоги в бюджетные и внебюджетные фонды. Это говорит только об одном: предприятие в финансовом отношении крепко стоит на ногах и стабильно работает.

– А с какими проблемами сталкивается предприятие сегодня?

– Самая серьезная – большой износ основных фондов. Износ по трамвайным вагонам составляет примерно 95 процентов. В советское время такое было просто немыслимо: заканчивался срок эксплуатации, и подвижной состав централизованно менялся. Сегодня же все это легло на плечи органов местного самоуправления, которые и так ограничены в средствах.

С троллейбусами ситуация схожая. Последнее обновление было в 2012 году, когда мы получили 20 машин. Их уже тоже новыми не назовешь – шестой год в эксплуатации.

Хороший подарок городу и нам сделал Красноярский электровагоноремонтный завод, который очень качественно реконструировал и модернизировал два трамвайных вагона. Еще четверем вагонам мы сделали капитально-восстановительный ремонт собственными силами. Частично заменили элементы кузова и полностью обновили электрооборудование, провели капитальный



ремонт тележек, «осовременили» дизайн салона и прочее. Теперь вагоны не узнать – еще лет 15-20 они смогут успешно работать.

Капитально-восстановительный ремонт и модернизация вагонов – один из путей решения проблемы с обновлением подвижного состава. Во-первых, это намного дешевле, чем приобретение нового. Сегодня современный низкопольный трамвай стоит порядка 24-28 миллионов рублей. Цифра, на первый взгляд, шокирующая – новый автобус, к примеру, стоит около 7-8 миллионов рублей. Но здесь дело в другом.

Трамвай при сравнительно невысоких затратах на эксплуатацию может проработать и 40, и 50 лет, а автобус больше 10-15 лет – вряд ли. Если за прошедшее с 1991 года время автобусный парк в городе уже дважды полностью поменялся, то наши трамвайные депо до сих пор работают на старом подвижном составе.

– Получается, приобретение нового трамвая для города – это долгосрочное капитальное вложение.

– Получается так. Электротранспорт вообще-то надежнее и

экономичнее в эксплуатации, чем автобусы. Если нам еще выделят в городе пассажирообразующие маршруты, то себестоимость перевозок получится намного ниже автобусных.

Второй его плюс – это экологическая безопасность, никаких выхлопов и загрязнения окружающей среды. Не зря же Европа в вопросе городских пассажирских перевозок пошла именно по пути развития электротранспорта. Они там даже «Белую книгу» выпустили, в соответствии с которой к 2050 году общественного транспорта на углеводородах в Европе вообще не должно остаться – все переводится на электрическую тягу.

Кстати, у нас в России уже выпускаются такие трамваи и троллейбусы, которые ни по внешнему виду, ни по комфорту, ни по техническим характеристикам не уступают европейским. Так что, на мой взгляд, одним из наиболее эффективных путей оздоровления экологии Красноярска является именно электротранспорт.

– Но для этого как минимум нужны новые маршруты. А ведь в Красноярске линий – что трамвайных, что троллейбусных – раздва, и обчелся.

– Что касается троллейбусов, то сегодня требуется проведение новых линий разве что на правом берегу, на левом их прокладка не требуется. Современный троллейбус может идти более 60 километров на литиево-ионных аккумуляторах. Они, конечно, дорогие, но и срок службы у них большой – 10 лет.

Машины с удлиненной системой автономного хода в России производят, например, на заводе в городе Энгельсе Саратовской области. И никакой дополнительной контактной сети не требуется. Дошел троллейбус, допустим, до конечной в Студгородке, а дальше поехал своим ходом в Академгородок.

Для того чтобы в Красноярске преобразить троллейбусное сообщение, надо купить около 200 таких машин и открыть новые маршруты, а существующей контактной сети и тяговых подстанций для этого вполне хватит. Нам даже 60 километров не надо – достаточно 15-20, чтобы он смог оторваться от линии, приехать в спальный район и отвезти людей на работу. Потом он опять

встает под контакт, и, пока едет, заряжается аккумулятор. Те 20 машин, которые мы взяли в 2012 году, имеют автономный ход 500 метров. Но даже он уже дает целый ряд преимуществ – можно без труда объехать какую-то аварию или пробку.

Такие троллейбусы стоят намного дешевле трамваев – цена одного около 16 миллионов рублей. Да, эксплуатация их намного экономичнее, а срок службы выше. Но давайте вот еще что посчитаем. Допустим, мы хотим открыть новый 10-километровый маршрут там, где электротранспорт не ходит. Чтобы построить новую линию с контактной сетью и всеми подстанциями и пустить по ней 10 троллейбусов, нам понадобится примерно 382 миллиона рублей. Если же купить 10 машин с автономным ходом – то всего 160. Экономия – 222 миллиона.

Теперь о трамвае. Современный трамвай и тот, к которому привыкли красноярцы, – это как небо и земля, громадная разница. Новые технологии при строительстве и ремонте путей, контактных сетей и тяговых подстанций обеспечивают и бесшумность при движении, и более высокую скорость сообщения, значительно снижают электропотребление.

Про комфорт современного трамвая я уже и не говорю – это низкий пол и аппарели для инвалидов и мамочек с колясками, кондиционеры, камеры видеонаблюдения, информационные табло, антивандажные сиденья... Да и внешний вид у них тоже выше всяких похвал.

– Как вы думаете, в Красноярске такие чудо-троллейбусы и трамваи скоро появятся?

– К сожалению, это вопрос не к нам, а к исполнительной власти. Депутаты, к слову, нас поддержали – написали обращение на имя губернатора с просьбой оказать содействие в приобретении к Универсиаде для нашего предприятия 51 троллейбуса и 13 трамвайных вагонов. Тем более что есть программа софинансирования, в соответствии с которой около 30 процентов стоимости подвижного состава федеральный центр берет на себя.

Хочу заметить, в Красноярске активно развивается проект «Городская электричка». Дело это, безусловно, нужное и хорошее. Но электричка, грубо говоря, обходит город по периметру, и для удобства его жителей требуется организовать радиальные маршруты между станциями и вылетные – в удаленные от железной дороги спальные районы.

Модернизация и развитие сети электротранспорта помогла бы решить и эти проблемы. Конечно, на первом этапе все это потребует существенных финансовых вливаний, которые окупятся в среднесрочной перспективе. А главное – повысит комфорт и безопасность пассажирских перевозок и станет хорошим стимулом для владельцев автотранспорта пересечь на общественный. Это не только снизит загрязненность городских автомагистралей, но и благотворно скажется на экологии.

Разве современный город – это обязательно вереницы машин, гарь, пробки и выхлопные газы? Чистый воздух не купишь ни за какие деньги.

Елена ОБРАЗЦОВА



Скептикам вопреки

Своим появлением на свет база во многом обязана депутату Законодательного собрания края Сергею Зяблову, который с 1997 по 2011 год работал начальником Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю.

В 2001 году по инициативе Сергея Филипповича был организован фонд «Дорожник», а при нем создан попечительский совет. В число задач, стоявших перед этой структурой, среди прочего вошла организация полноценного отдыха для работников отрасли. Одним из самых эффективных решений этой проблемы была признана организация собственной базы отдыха. Как словом – так и делом: летом 2002 года на озере Шира разворачивается строительство. Занять должность директора базы было предложено Владимиру Козлову.

– Сергей Филиппович представил меня совету и поручил возглавить строительство, – вспоминает Владимир Васильевич. – Уже в 2003 году у нас появились первые 14 домиков. Что скрывать, не все руководители серьезно отнеслись к этой идее, говорили: ну сколько она просуществует, твоя база? Два года? Три? А дальше что? Стоит ли, мол, тратить силы и деньги на какую-то прихоть? Но вот уже прошло полтора десятка лет, и где те скептики? А база – вот она, стоит и развивается.



Владимир Козлов до сих пор благодарен руководителям, которые с энтузиазмом взялись за строительство и в числе первых смогли организовать для своих сотрудников полноценный отдых. Это Игорь Анциферов, возглавлявший в те годы КрайдЭО, Александр Анашкин и

Общий дом для большой семьи

База отдыха «Красноярский дорожник» на озере Шира – любимое место отдыха работников отрасли Красноярья. В этом году она отметила очередной юбилей – исполнилось ровно 15 лет, как здесь впервые гостеприимно распахнулись двери, встречая отдыхающих.

Николай Юнг из Новоселово, Александр Петров (Ачинск), Александр Зайков (Большая Мурта), Владимир и Иван Архиповы (Минусинск и Ермаковское), Александр Бальчонок (Боготол), Валерий Бумага (Канск), Сергей Портнягин из Лесосибирска, Валерий Мальчиков и Александр Горленко из Красноярска.

Глядя на них, стали подключаться и другие. И уже через три года после того как был оформлен договор на землю, площадь базы в Жемчужном расширилась до двух гектаров.

Солнце, воздух и вода

Первые несколько лет домики, в которых отдыхают дорожники, были неблагоустроенными, да и база, где царствовала сухая хакасская степь, особых положительных эмоций не вызывала. Но ни дорожники, ни Владимир Васильевич духом не падали и работали не покладая рук.

Если сравнить то, что было, с тем, что сейчас, – это, как говорится, небо и земля. Сегодня здесь 46 – нет, не домиков, настоящих домов. Причем только восемь из них все еще остаются неблагоустроенными, а в остальных есть душ, горячая и холодная вода, канализация, отопление, кухни, оборудованные современной техникой. Для любителей попариться – русская баня и финская сауна, а для лю-

бителей спорта – пункт проката спортивного инвентаря.

Если в первые годы приезжавшие должны были в обязательном порядке привозить с собой продукты питания, то теперь вот уже много лет работает собственная столовая, в которой вкусно, по-домашнему кормят, а ассортимент блюд не уступает многим городским кафе. Коллектив базы делает все, чтобы отдыхающие чувствовали себя как дома.

Преобразилась до неузнаваемости и территория, на которой, кроме домиков, появились детские городки и спортивные площадки. Впрочем, исполнить одно из самых заветных желаний директора – полностью озеленить базу – из-за скудной глинистой почвы оказалось не так-то просто. Прежде чем что-то посадить, требовалось завезти плодородную землю. И все-таки, несмотря на трудности, база в буквальном смысле расцвела – теперь тут кругом деревья и клумбы с цветами.

А рядом с домиком Новоселовского филиала ГП КК «Балахтинское ДРСУ» растет сосна, которую его работники посадили в память легендарного дорожника Красноярья Александра Георгиевича Анашкина, долгие годы возглавлявшего это предприятие.

Уже давно на базу приезжают целыми семьями, с детьми и бабушками-дедушками, даже, бывает, грудных младенцев привозят. Ребятишек столько, что в июле, разгар сезона, здесь целые детские отряды. Солнце, чистый воздух, теплая вода озера Шира, комфорт – что еще надо для полноценного отдыха?

Гитары от Александра Усса

Что и говорить, со своей главной функцией – обеспечить до-



рожникам полноценные условия для восстановления – база давно справляется на «отлично». Впрочем, хорошо подходит она не только для отдыха. Так, в 2007 году в Новоселово проходила выездная сессия Законодательного Собрания края, а после совещания народные избранники побывали на базе. Они были поражены уровнем благоустройства и комфорта и наградили базу флагом с гербом Красноярского края, вручив его Владимиру Васильевичу. Председатель комитета по социальным вопросам Светлана Андропова подарила трем лучшим домикам – Канского филиала № 2, ГП «КрайДЭО» и Минусинской ДПМК – часы с символикой края. А Александр Усс, председатель Заксобрания края, подарил две гитары.

«База – чудо, – написал в книге отзывов Александр Викторович. – Люди, построившую такую великолепную базу, не могут плохо работать».

Начиная с 2012 года, когда министром транспорта края был назначен Сергей Еремин, здесь, на базе в Жемчужном, стали проводить отраслевые совещания. В такие дни сюда приезжают руководители всех дорожных предприятий края и их филиалов. Встречи хотя и проходят в формате «без галстуков», всегда оказываются очень эффективными, ведь в неформальной обстановке можно поднять и обсудить любую тему, даже, казалось бы, второстепенную.

С заботой о ветеранах

Каждый год на базе отдыха «Красноярский дорожник» приезжают тысячи людей. Машины, катки и асфальтоукладчики, грейдеристы, водители, экскаваторщики, дорожные рабочие.

Проживание – бесплатное, и на предприятиях еще с зимы начинают составлять очередь, кто когда поедет на отдых. Самый жаркий и в прямом, и в переносном смысле месяц – июль. Ясная, солнечная погода и хакасские озера так и манят отдыхающих. Впрочем, здесь можно с комфортом отдыхать в течение всего летнего сезона. Надо только отойти от стереотипа, что отдых на Шира – июль. Ни июнь, ни август ничем не уступают середине лета.

Традиционно в конце лета база принимает ветеранов – их предприятия на несколько дней отправляют за собственный счет.

– Пожилые люди, которых в городе из дома-то лишней раз не выгонишь, у нас из озера не вытащить, – улыбается директор базы. – Мы специально для них культурную программу готовим: экскурсии, спортивные соревнования, творческие вечера. Одним словом, скучать не даем.

Рачительный хозяин

Когда впервые приезжаешь на базу, то не можешь сдержать изумления. Небольшой, как в кино, городок с улицами, аккуратными домами. На дорожках асфальт, «лежачие полицейские», дорожные знаки.

– А как же, мы же дорожники – как без дорог! – восклицает Владимир Васильевич. – Местность гористая, въезд как раз со склона. Тут ребятишки на самокатах постоянно катаются, вот и решили разориться на «полицейских».

Обслуживает базу небольшой коллектив. Все эти годы Владимир Васильевич – неизменный директор. Все знают: руководитель он строгий и очень ответственный. А главное – равнодушный и душой болеющий за дело, ставшее ему родным.

Ведь база – это общий дом, в обустройство которого каждый вносит лепту. Не удивительно, что год от года она хорошеет благодаря заботам большой семьи дорожников.

Николай
ЕФИМЦЕВ

Сергей ЕРЕМИН, и.о. министра транспорта Красноярского края:

– Такой базой, которую удалось построить нашим дорожникам, можно только гордиться. Здесь радушно встречают каждого – и работников предприятий, и ветеранов, и мамочек с маленькими детьми. База стала неотъемлемой частью дорожной отрасли края. И каждый отдыхающий чувствует себя здесь, как дома.

Эдуард ШМИДТ, водитель Большемурутинского ДРСУ:

– Я сюда приезжаю четвертый год подряд. Отдых тут просто замечательный. Даже представить себе не могу, что кому-то здесь может не понравиться, – настолько здесь все обустроено и продумано. И, что очень важно, тихо и спокойно. Никто не гуляет до утра, а по ночам не гремит музыка.

Александр ПЕТРОВ, генеральный директор ГП КК «Ачинское ДРСУ»:

– Каждый раз, когда я приезжаю сюда, замечаю изменения в лучшую сторону. И всегда радуюсь тому, что дорожники не устают совместными усилиями делать базу все лучше и лучше.

Александр БАЛЬЧОНОК, генеральный директор ООО ДПМК «Боготольская»:

– От нашего предприятия каждый год одновременно отдыхают несколько семей, вот и получается, что практически каждая вторая семья выезжает летом сюда на отдых. Люди очень довольны тем, что недалеко есть великолепная база отдыха, и тот, кто хотя бы раз на ней побывал, обязательно сюда вернется.

