



ЭКОНОМИКА: ПОВЕСТКА 2017

RUSSIAN ECONOMIC AGENDA



Губернатор Красноярского края Виктор Толоконский (справа) и председатель правления государственной компании «Российские автомобильные дороги» Сергей Кельбах в рамках XIV Красноярского экономического форума подписали соглашение о сотрудничестве.

НАВИГАЦИЯ ОТКРЫТА



XIV Красноярский экономический форум
ТЕПЛОХОДАМ – «ЗЕЛЕНый СВЕТ»
ДОРОГИ СЕВЕРНОГО ГОРОДА
ЗИМНЯЯ СПАРТАКИАДА СОБИРАЕТ ДРУЗЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

Елена МИРОНЕНКОВА Сергей Ерёмин: «Форум – это всегда новые возможности»	4
Надежда МОИСЕЕНКО Три недели войны Степана Жмулёва	6
Новости	7
Ольга СЕРГЕЕВА Дело сердцем полюбил	8
Анатолий КАСАТКИН Спартакиада собирает друзей	10
Елена ИВАНОВА Измерения жизни	14
Анатолий МИХАЙЛОВ Теплоходам – «зеленый свет»	16
Дороги северного города	18
Железнодорожный транспорт	19
Владимир НЕСЯЕВ Мосты объединяют людей	20
Андрей ГРИГОРЬЕВ На своем месте	22
Анатолий УРАЛЬСКИЙ Звезда Максима Четверикова	23



В номере использованы фотографии Германа НИКОЛЕНКО Ильи МАТУШКИНА, Сергея АФАНАСЬЕВА, Юрия СУЕТОВА.

ТК

Издается при информационном содействии министерства транспорта Красноярского края

Учредитель и издатель
ООО «Автодорожно-транспортная газета»

Главный редактор
Э.З. 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 30.04.2017
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.



Сергей Ерёмин: «Форум – это всегда НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ»

С 20 по 22 апреля в Красноярске состоялся XIV Красноярский экономический форум

Главной темой делового события стало обсуждение экономики России на среднесрочную перспективу: «Российская экономика: повестка 2017-2025».

Нам как отраслевому изданию, конечно, интересна конкретика в части дорожно-транспортных тем, которые обсуждались на площадках форума. Об этом наш разговор с министром транспорта Красноярского края Сергеем Ерёминым.



– Сергей Васильевич, чем был полезен КЭФ для вас как руководителя профильного министерства?

– Все три дня был плотный, я бы даже сказал, жесткий рабочий ритм. Кроме публичных площадок, в которых принимал личное участие, мы провели с коллегами из федерального Минтранса рабочие совещания с выездами на объекты.

Одно из таких совещаний под руководством первого заместителя министра транспорта РФ Евгения Ивановича Дитриха было посвящено крупнейшим транспортным проектам, которые осуществляются с участием федерального Правительства на

нашей территории. Во-первых, это объекты Универсиады – строительство автодороги в створе ул. Волочаевской и развязки «Тихие Зори», которые Евгений Иванович проинспектировал лично.

Второе очень важное совместное направление – комплексная федеральная программа «Безопасные и качественные дороги», которая реализуется в рамках Красноярской агломерации. Основной масштаб дорожных работ пройдет в Красноярске. В этом году массовый ремонт в городе в 4 раза превысит среднестатистические ремонты, которые были в предыдущие периоды. Из 2 млрд рублей в текущем сезоне выделено 1,7 млрд рублей именно на Красноярск.

На краевой центр выпадет серьезная миссия. Это, с одной стороны, хорошо, это будущее качество транспортной сети. Но в то же время это грандиозная ответственность за качество выполнения работ и т.д.

Евгений Иванович проводил большое совещание, приглашались заказчики по направлениям – федеральные, региональные и городские. Рассматривалась готовность к выполнению сезонных дорожно-восстановительных работ в рамках программы. У нас есть постоянные отчетные сроки по реализации мероприятий проекта. На сегодняшний день идем в

графике. Скажем так, бумажный период согласования позади, сейчас уже зашли непосредственно в производственный процесс.

– На одной из дискуссионных площадок КЭФа вы в своем выступлении подняли вопрос обновления парка пригородных электропоездов в стране. В чем суть этой проблемы?

– Это одна из острых для нас тем. Дело в том, что уже через три года в крае может наступить дефицит электричек в связи с истечением срока их эксплуатации. К дачным направлениям прибавится агломерационное развитие, которое будет с каждым годом только усиливаться. Плюс мы развиваем проект городской электрички в Красноярске. Поэтому для нас вдвойне эта тема актуальна.

Если рассматривать Красноярский край, то, наверное, федерации не интересно будет 35 наших электричек. А если собрать всю проблему воедино, а она, безусловно, характерна для всех регионов, то уже получается мегапроект, когда необходимо будет в год выпускать более 100 электричек. А что такое для страны выпуск 100 электричек? Конечно, нагрузим мы сначала бюджет, но, в конечном итоге, получим колоссальные проекты, начиная с проектных решений и заканчивая производством, в которое будет включено много отраслей.

После заседания мы еще обменивались мнениями с федеральными коллегами, курирующими железнодорожный транспорт. Есть общее понимание проблемы, нам со своей стороны необходимо инициировать определенные шаги в отраслевые федеральные министерства. Думаю, по зернышку эту тему сдвинем.

– На одной из площадок обсуждались механизмы строительства Высокогорского моста в Енисейском районе. Появилась в этом



вопросе конкретика?

– Мы этот вопрос проработаем несколько лет. Понимая, что это очень емкий инвестиционный проект, невозможно в короткий период серьезно капитализироваться. Средств из бюджета на это не хватит. Мы расставляем приоритеты. Первоначально нужно было освоить Богучанско-Кежемскую группу, чтобы дать им импульс промышленности. Дальше у нас пошел четвертый мостовой переход.

Сейчас период подготовки к Универсиаде. Затем нужно двигаться вперед, мы опять не должны терять капитализацию, создание новых инфраструктурных объектов. Следующий шаг, на наш взгляд, и должен быть направлен на территорию Мотыгинского, Енисейского, Северо-Енисейского районов. Там базовая инфраструктура – автомобильные дороги. Конечно, для дальнейшего развития нужен мост.

По итогам «круглого стола» Министерство транспорта РФ получило поручение, чтобы до середины июля были представлены экономические эффекты от развития транспортной инфраструктуры на территории Енисейского, Мотыгинского, Северо-Енисейского районов. Мы должны будем серьезно просчитать перспективы развития этих территорий. Затем смотреть конкретно механизм реализации проекта.

Такие проекты должны появляться совместными усилиями и государства, и бизнеса. У нас уже есть даже положительный пример такого сотрудничества – это 40

км новой асфальтовой дороги в Мотыгинском районе. Новоангарский ГОК и правительство края подписали соглашение, кстати, именно на одном из КЭФ, и сегодня результат, как говорится, налицо.

– **Какие отраслевые соглашения подписаны на КЭФ-2017?**

– Под одним из соглашений подписи поставили губернатор края и глава госкомпании «Российские автомобильные дороги».

У госкомпании есть успешный опыт в части реализации проектов ГЧП. Это то, что нам необходимо для развития наших инвестпроектов на севере края, в том числе Высокогорского моста.

Еще одно соглашение также

гах Алтайского края появится красноярская разметка. Это будет результат работы компаний «Формула-К» и «БРИЗ-Запад».

– **Сергей Васильевич, не секрет, что в преддверии форума мнения о необходимости его проведения делятся «за» и «против». Как вы к этому относитесь? Цель оправдывает средства? Ведь, например, те же соглашения можно подписать и в рабочем порядке.**

– Площадки, где одновременно можно собрать пул федеральных, региональных и даже мировых экспертов, несомненно, нужны. Простой пример. Ведь зачастую, чтобы решить многопрофильный вопрос на федеральном уровне, нам приходится обращаться в каждое ответственное за тот или иной вопрос ведомство. Потом собрать все это воедино. А на форуме есть возможность обсудить наболевшие темы с большим составом кабинета федеральных министров, что уско-

За три дня работы площадки форума посетили более 5 тысяч человек из 20 стран мира и свыше 50 регионов России. Состоялось более 100 мероприятий – дискуссионные площадки, мозговые штурмы, рабочие совещания.

В дискуссиях приняли участие заместитель председателя Правительства РФ Аркадий Дворкович, министр экономического развития РФ Максим Орешкин, руководители федеральных министерств и ведомств, полномочный представитель Президента в СФО Сергей Меняйло, губернаторы регионов, руководители крупнейших промышленных компаний, представители экспертного сообщества, общественных организаций.

В дни форума было подписано 45 соглашений между органами государственной власти, бизнесом, общественными организациями. Красноярским краем заключено более 30 соглашений, которые касаются создания новых мощностей по глубокой переработке леса, реализации инфраструктурных проектов, необходимых для развития бизнеса, проектов по переработке сельхозпродукции, развития высокотехнологичных производств. Особое внимание было уделено теме экологии. По экологической тематике форума будет подготовлен доклад специальному представителю Президента по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергею Иванову.

В рамках форума была организована выставка, на которой свою продукцию представили 36 компаний малого и среднего бизнеса.

направлено на развитие северной трассы – Епишино – Северо-Енисейский. Две компании взяли на себя обязательства в отношении ремонта этой дороги с применением современных геосинтетических материалов. Мы уже второй год подряд по поручению губернатора края капитально взялись приводить в порядок эту дорогу.

Благодаря еще одному соглашению уже в этом году на доро-

рует решение ряда вопросов.

Что касается соглашений. Да, конечно, можно и в рабочем порядке. Но масштаб ответственности, я вас уверяю, у компании будет другой. Публично взятые обязательства – это двойная ответственность. Поэтому мое мнение, что такие площадки приносят положительные и реально ощутимые эффекты.

Елена МИРОНЕНКОВА

Три недели войны Степана Жмулева

В этом году Россия празднует 72-летие со дня Победы в Великой Отечественной войне. Сколько бы лет ни прошло, мы будем помнить о солдатах Победы – тех, кто ценой невероятных усилий отстоял право на жизнь для нас, детей, внуков и правнуков. Сегодняшним очерком мы начинаем серию публикаций о ветеранах войны, трудившихся в транспортном комплексе Красноярского края.

Когда началась Великая Отечественная война, красноярцу Степану Жмулеву было 15 лет. Его призвали в 1944-м на действительную службу на Тихоокеанский флот.

По прибытии во Владивосток 18-летний парнишка попал в учебный отряд на остров Русский, где прошел шестимесячные курсы молодого краснофлотца по специальности артиллерист. После «учебки» был направлен в отдельный батальон морской пехоты Сучанского сектора береговой обороны близ Находки, в артиллерийскую батарею 76-миллиметровых орудий. После окончания школы младших командиров был назначен командиром орудийного расчета.

– 8 августа 1945 года к вечеру была объявлена боевая тревога, и наш отдельный батальон морской пехоты маршем направился к морю, – вспоминает Степан Васильевич. – Срочно погрузились на новенькие американские фрегаты – и в море. Только в походе нас оповестили, что, верный союзническому долгу во Второй мировой войне, Советский Союз объявил войну Японии, и наш десантный батальон направился к берегам Северной Кореи, оккупированной японскими милитаристами. Приказ – высадить десант и захватить порт Расин.

Моя батарея вела огонь с верхней палубы фрегата по береговой полосе. Бой был горячий. Из нашего расчета погиб заряжающий матрос Крюков, был ранен в ногу лафетный матрос Сучак, но мы продолжали вести огонь и высадились на берег. Поставленная задача – захватить береговой плацдарм и удерживать его до подхода основных сил – была выполнена ценой жизни 83 морских пехотинцев.

Быстро пролетели три недели войны, и 2 сентября 1945 года на американском линкоре «Миссури» был подписан акт о безоговорочной капитуляции Японии. Так была поставлена точка в окончании Второй мировой войны.

За мужество и героизм Степан Васильевич Жмулев был награжден медалью «За победу над Японией», орденом Отечественной войны II степени, юбилейными медалями «30 лет Советской Армии и флота», «50 лет Вооруженным силам СССР», «30 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «60 лет Вооруженным силам СССР».

В мирное время краснофлотец посвятил себя профессии речника. Работал в Енисейском речном пароходстве капитаном-механи-



ком теплоходов «Бартат», «Чернореченск», МБВ-151, -219, -254, -258, -259, -271, «Ангара-106». Общий стаж на речном флоте – 42 года. За высокие показатели в труде и безаварийную работу был награжден медалями «За трудовое отличие», «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту».

Сейчас Степану Васильевичу 91 год. Он бодр, подтянут, общителен. Живет в Емельяново один (три года назад похоронил жену), но держится молодцом: видимо, краснофлотская закалка – это навсегда. Да и дочь не забывает, навещает отца, помогает по хозяйству.

В Енисейском пароходстве тоже помнят о заслугах ветерана. Предприятие поддерживает связь с сотрудниками, достигшими пенсионного возраста. В совете ветеранов пароходства состоит порядка 1400 человек. В их числе осталось лишь семь участников Великой Отечественной войны. Накануне Дня Победы каждого из них поздравили от имени руководства компании, вручили цветы, подарки и денежную премию.

Надежда МОИСЕЕНКО

Фото предоставлено пресс-службой АО «ЕРП»



На Енисее состоялось торжественное открытие навигации 2017 года

В рамках краевой программы в этом году будут работать три пассажирские линии: Красноярск – Дудинка, Енисейск – Бор, Торговый центр «Красноярье» – Усть-Мана.

Кроме этого, в районах будут действовать внутримunicipальные речные маршруты.

В период навигации текущего года, учитывая ограничения пропускной способности аэропорта «Алыкель» в связи с реконструкцией взлетно-посадочной полосы, запланировано увеличение пассажирских перевозок по маршруту Красноярск – Дудинка до 44 рейсов (вместо 40 рейсов в предыдущих навигациях).

В навигацию 2017 года основной пассажирский перевозчик – АО «Пассажир-РечТранс» – намерен перевезти более 400 тысяч пассажиров на скоростных судах, теплоходах, судах на воздушной подушке и др.

Основной грузоперевозчик края – АО «Енисейское речное пароходство» – планирует перевезти порядка 4 млн тонн грузов. Караваны судов пойдут по Енисею и его при-



токам, начиная с первой декады мая. В перевозке грузов в регионе будут задействованы сотни судов (баржи, буксиры, толкачи, танкеры и т. д.).

Новое направление

Краевая государственная авиакомпания «КрасАвиа» на период весенне-летнего сезона открывает вторую частоту по маршруту Красноярск – Кодаинск с дополнительной посадкой в селе Богучаны.

С 13 апреля по 21 сентября авиакомпания «КрасАвиа» будет осуществлять авиаперевозки по маршруту Красноярск – Богучаны – Кодаинск, Кодаинск – Богучаны – Красноярск. Последний раз рейс Красноярск – Богучаны выполнялся в 2013 году, а рейс по маршруту Богучаны – Кодаинск в регулярном расписании ави-

акомпани
появится
впервые.
Перевозка
пассажи-



ров новых рейсов будет осуществляться на универсальном двухмоторном самолете L-410 по четвергам.

Новое направление «КрасАвиа» открывает в рамках краевой программы субсидирования авиаперевозок, в которой «КрасАвиа» участвует с 2008 года.

Объект особой сложности

18 апреля губернатор края Виктор Толоконский провел совещание по вопросам реализации проекта строительства автомобильной дороги в створе улицы Волочаевской от улицы Дубровинского до улицы Копылова.

Возводимая шестиполосная магистраль протяженностью 2 километра с пятью путепроводами является самым масштаб-

ным транспортным проектом в Красноярске после четвертого автодорожного моста и одним из важнейших инфраструктурных объектов предстоящей Всемирной зимней универсиады 2019 года. Общая стоимость проекта – более 6 млрд рублей.

На месте возведения объекта демонтируются здания и сооружения, подлежащие сносу. Кроме

того, ведутся работы по установке опор, подготовке земельного полотна, выносу инженерных сетей, изготовлению металлоконструкций пролетных строений.

Для строительства магистрали в 2017 году предусмотрено финансирование в размере более 1,8 млрд рублей. По словам министра транспорта края Сергея Ерёмина, ввод объекта в эксплуатацию запланирован на осень 2018 года.

Дело сердцем полюбил



Новые возможности

Разумеется, хорошая дорога в этот таежный район была не всегда. Точнее, до конца 60-х годов прошлого века ее все равно что не было, а путь от Уяра до Партизанского целиком и полностью зависел от погоды. Повезет – за полтора часа доедете, а не повезет – то двое-трое суток добираться будете. Впрочем, директор Партизанского филиала ГП «КрайДЭО» Дмитрий Становой, возглавляющий предприятие уже 35 лет, о тех временах знает только от ветерана своего предприятия.

– Я родом из Уяра, – рассказывает о себе Дмитрий Иванович. – Окончил Красноярский автотранспортный техникум, специальность по диплому техник-строитель аэродромов и автомобильных дорог. В 1975 году после окончания десятилетки написал заявление, сдал экзамены – тогда это были математика и сочинение – и поступил. Год отучился – призвали в армию, в погранвойска на Дальний Восток. После увольнения в запас проучился еще два года и вернулся домой, в Уяр. Первое место работы – ДЭУ-66, там шесть месяцев отработал нормировщиком, а потом с 1980 по 1982 год – мастером.

В те годы в Партизанском был мастерский дорожный участок. Головное предприятие, к которому он относился, находилось в Уяре, и ему подчинялись еще пять районов. Начальник участка не сумел

Партизанское – административный центр одного из входящих в восточную группу районов края. Население – около трех тысяч человек. От ближайшего к нему города – Уяра меньше 40 километров, и, чтобы попасть в село, требуется всего-навсего полчаса, даже меньше. Трасса ровная, ухоженная, движения интенсивного по ней, понятное дело, нет. Так что же здесь удивительного?

найти общего языка с руководством местного райкома партии и уволился. На освободившееся место директор ДЭУ Андрей Андреевич Швабенланд порекомендовал Станового.

– Хороший руководитель был, – вспоминает Становой. – Хотя образования у него специального не было, даже среднего, три класса всего. Но время было такое, учились не в школах и студенческих аудиториях, а «на дороге». Толковый был директор, при нем дороги сильно развились – раньше же они все в нулевых отметках были, без насыпи.

Кто-то, возможно, воспринял бы новое назначение как ссылку, все-таки Уяр – это город, и в нем для молодого человека гораздо больше возможностей, чем в обычном сибирском селе. Кто-то другой, но не Дмитрий Иванович, для которого новые возможности открылись именно после назначения. Во-первых, в любом случае это повышение. Был мастером – стал прорабом. Гораздо больший фронт работ, более высокий уровень ответственности, который требовал умения принимать самостоятельные решения и постоянного роста профессионализма. Численность находившегося в подчинении коллектива – 132 человека. Большинство работников уже в возрасте, кое-кто на пенсии – и новый начальник, которому только-только 25 лет исполнилось.

– Люди там взрослые, аксакалы, – вспоминает Дмитрий Иванович. – А я мальчишка рядом с ними. Первое время робел, но потом втянулся – а куда денешься. Командирский голос выработал. С дисциплиной были проблемы, да и отношение к работе в коллективе у многих было, как бы

деликатнее сказать, наплевательское, что ли. Сейчас-то, конечно, намного лучше. В районе работы немного, каждый старается своим местом дорожить, не допускать нарушений. Да и техника у нас теперь есть для любой работы – благодаря централизованной закупке ГП «КрайДЭО». «КамАЗы» 20-тонники, скоростные погрузчики, скоростные отвалы, катки, гидронаторы, автогрейдеры – все, что требуется для дороги. Для того чтобы обслуживать наши 400 километров, хватает. Пескотрясы тоже есть – раньше, помню, вручную раскидывали. Залезает человек в кузов машины – и лопатой песок на дорогу бросает. Но раньше-то и требования к дорогам были не такие жесткие, как сейчас. Сейчас вы едете, и вам, допустим, что-то не понравилось – тут же достаете телефон и звоните на «горячую линию»: такая-то дорога в таком-то месте в плохом проезде состоянии, такие-то недостатки. И мы обязаны на это тут же отреагировать. Да мы и без телефонных звонков стараемся все делать как следует – сами по этим дорогам ездим. А значит, делаем их и для себя тоже.

Еще одна причина, по которой Становой согласился на новую должность, личная. И тоже связана с новыми возможностями и стремлением к самостоятельности. В 1982 году у Дмитрия Ивановича уже были любимая жена и маленькая дочка. Молодая семья жила вместе с родителями в частном секторе в Уяре. Новому руководителю партизанских дорожников местное начальство выделило благоустроенное жилье в двухэтажном 16-квартирном доме.

– Прожили мы с женой в этой квартире несколько лет, и нас к земле потянуло, – продолжает

свой рассказ Дмитрий Иванович. – В 1995 году переехали в коттедж, который построили на двоих с Эдуардом Альбертовичем Ярвом, работавшим в то время главным инженером.

К слову сказать, в конце 80-х – начале 90-х каждый год участок сдавал в Партизанском по два двухквартирных дома. В селе даже три «дорожные» улицы есть – Зеленая, Петрова и 40 лет Победы, большинство домов на которых построены именно для сотрудников дорожного предприятия. Таких объемов жилищного строительства в отрасли давно уже нет. Впрочем, в прошлом году Партизанский филиал при содействии головного предприятия, несмотря на все сложности, сумел построить трехэтажный дом для молодых специалистов района.

Новые заботы

За годы, прошедшие с вступления Дмитрия Ивановича в должность, на предприятии изменилось многое. Благодаря появлению современной техники значительно сократилось число работников – до 55 человек. Преобразилась территория, на которой появились новые гаражи и здание управления. О мастерском участке напоминает только переоборудованный в склад старый деревянный дом, в котором находилась контора. У Станового к диплому о среднем специальном образовании добавился диплом о высшем: в начале 2000-х годов он вместе с другими руководителями дорожных предприятий края заочно окончил КрасГАСА (сейчас – ИСИ СФУ) по профильной дорожной специальности.

А четыре года назад предприятие освоило новый вид деятельности – пассажирские перевозки. Связано это с тем, что существовав-



шее ранее в Партизанском автотранспортное предприятие разорилось. Но людей-то возить надо, куда от этого денешься. Министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин и исполнительный директор ГП «КрайДЭО» Наиль Минаметов решили проблему нестандартно: убедили Станового, чтобы тот принял в свой состав пассажирские автобусы и водителей.

– Первые водители у нас уже не работают, – говорит Дмитрий Иванович. – Не все смогли приспособиться к новым требованиям. А они у нас простые – честно делать свое дело. В каждом автобусе имеется справочная информация, где указаны телефоны диспетчера и руководства филиала, и если поступит звонок, что водитель не оторвал билетик, – мы сразу реагируем, вплоть до увольнения. Зарплата у водителей выше средней по предприятию, для района это неплохие деньги, больше мало кто получает.

Впрочем, основной заботой Партизанского филиала было и остается, конечно, обслуживание дорог – их на балансе у предприятия около 400 километров. Кроме трассы Уяр – Партизанское, это дороги в сторону Саянского и Манского районов, а также дороги, ведущие к отдаленным таеж-

ным поселкам, таким, как Мина. По отдельным контрактам предприятие также выполняет работы, связанные с ремонтом и содержанием УДС населенных пунктов района.

Не так давно в паре километров от села филиал построил себе новую базу, где располагается асфальтобетонный завод. Старую, которая находилась в непосредственной близости от домов, пришлось закрыть из-за требований экологии. Новая база вполне заслуженно является предметом гордости директора. На просторной и ухоженной площадке, которую вырубил прямо в склоне горы, располагается не только завод, но и мастерские, склады и гаражи. Есть скважина для воды и котельная, из-за чего зимой в самые лютые морозы температура в помещениях не опускается ниже 20 градусов.

Новая родина

– Недавно мне 60 исполнилось, и вся моя жизнь, считай, прошла здесь, в селе, – признается Дмитрий Иванович. – Природа у нас удивительная. Тайга, реки, недалеко Мана – от нас в сторону Енисея течет. Охоту не люблю, не люблю стрелять в животных, а вот ягоды и грибы, «тихая охота» – это мое. Столько всего хорошего у меня связано с Партизанским, оно для меня новой родиной стало. С женой Еленой Николаевной по жизни идем рука об руку, она более 20 лет работает здесь же, на предприятии, специалистом по кадрам. Дочка выросла, выучилась на юриста, живет и работает в Красноярске. Я теперь уже дедушка – внучке Устинье пять годиков. Мне нравится быть дорожником: когда что-то сделаешь, все твои труды видно. Как по мне, это – лучшая профессия на свете.

Ольга СЕРГЕЕВА





Спартакиада собирает друзей

21 команда – более 400 спортсменов, болельщики, участники художественной самодеятельности собрались в санатории «Красноярское Загорье» в Балахтинском районе Красноярского края на традиционные комплексные любительские соревнования.

«Четырнадцатая зимняя отраслевая Спартакиада министерства транспорта Красноярского края объявляется открытой!» – торжествующий голос диктора далеко разносится над белоснежной поляной, на которой в строгом каре выстроились представители трудовых коллективов.

Министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин в приветственном слове подчеркивает большую социальную роль спартакиадного движения. Тем более что красноярцы проведут соиздательную работу по подготовке к Всемирной универсиаде. Спартакиада – реальный шаг навстречу большому спортивному событию.

С добрыми пожеланиями обращается к участникам глава администрации Балахтинского района Николай Юртаев:

– Я рад видеть вас на нашей балахтинской земле. Желаю вам крепкого здоровья и успешного выступления на соревнованиях. Пусть победит дружба!

Со словами благодарности

за активное участие в массовом спортивном празднике обратились к руководителям министерства транспорта Красноярского края, Балахтинского района, Балахтинского ДРСУ, всем участникам председатель ассоциации «Дорожники Красноярья» Ниль Минахметов и председатель Красноярской территориальной организации Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев. Трогательно и торжественно церемония открытия Спартакиады завершилась исполнением Гимна России.

Первые победы

Главный судья соревнований Сергей Шушаков объявляет программу спартакиады, и после ужина в фойе санатория начинаются состязания. Зрителям скучать не пришлось. В прыжках на скакалке Мария Сичкарь установила рекорд – 211 прыжков (сборная ГП «Авиапредприятие «Черемшанка» и ГП «КрасАвиа»). Второй результат (201) у Анастасии Семенов

(КГКУ «КрУДор»), третий (190) – у Полины Миллер (Группа компаний «БРИЗ»). По результатам командной борьбы первыми стали женщины КГКУ «КрУДор», вторыми – ГП КК «Лесосибирск-Автотор», третьими – сборная команда министерства транспорта Красноярского края и КГКУ «Краевое транспортное управление».

В соревнованиях по дартсу упорная борьба завершилась победой сборной ГП «КрайДЭО». Второе место у команды Рыбинского филиала ГП «КрайДЭО». Третье – у команды Группы компаний «БРИЗ».

Настоящий ажиотаж вызвал армрестлинг. В клубе «Гараж» свободных мест не было. На этот раз борьба развернулась в двух весовых категориях – до 85 кг и свыше 85 кг. В первой группе уверенно шли к финалу Виктор Лалетин (ГП «Большемуртинское ДРСУ»), Иван Глинка (ГП «Балахтинское ДРСУ») и Евгений Боровский (сборная ГП «КрасАвиа» и ГП «Авиапредприятие «Черемшанка»). Этих спортсменов болельщики знали. И как-то скромно в этом ряду пробивался к финалу Валерий Тюрин (сборная ГП «КрайДЭО»).

Постепенно сжималось кольцо претендентов на победу. И вот в финале встретились Тюрин и Боровский. Мгновение, и легла сильная рука Евгения Боровского под молниеносной атакой Валерия Тюрина. Победа! В итоге места распределились так: Тюрин, Боровский, Глинка.

И снова закипели страсти, когда стали соревноваться спортсмены, выступавшие в весовой категории свыше 85 кг. И опять сюрприз. Очень уверенно побеждал могучий богатырь Александр Зайцев (ГП КК «ДРСУ-10» из Минусинска). Однако финальная встреча с Николоем Пламадяла (сборная АО «Краспригород» и ОАО «РЖД») закончилась неожиданным результатом.

Судья усмотрел нарушение правил и разрешил повторить попытку. И снова Зайцев, которому в итоге досталось второе место, ничего не смог сделать с мгновенной атакой Николая. Зал в восторге. На третьем – Виктор Ершов (сборная ГП «КрайДЭО»).

Командные результаты: первое место – сборная ГП «КрайДЭО», второе – сборная АО «Крас-

пригород» и ОАО «РЖД», третье – ГП «Балахтинское ДРСУ».

Настроение – отличное!

Во второй день главной ареной соревнований стал лыжный стадион. Организаторы удивили новшествами. Участникам предложены программа Спартакиады, памятные сувениры. В ходе праздника разыгрывалась лотерея. Соревнования обслуживали опытные арбитры – судьи республиканской категории. Возглавил судейскую бригаду отличник физической культуры и спорта Сергей Шушаков. Стадион радиофицировали, велась прямая трансляция на большом видеоблоке, для лыжников установили электронную аппаратуру на старте и финише. По собственной инициативе руководство ГП «Балахтинское ДРСУ» развернуло походную кухню.

Но вот начинаются соревнования. Лыжные гонки. Первыми на старт выходят лыжницы, дистанция – один километр. И закрутилось колесо. Четкую работу судейской бригады сопровождал грамотный комментарий. Дружно поддерживали своих спортсменов болельщики. Все как на больших соревнованиях.

В итоге определились лидеры. Первое место заняла Галина Яблонская из команды «Транспортник». Второе – Екатерина Салтаева (сборная АО «Краспригород» и ОАО «РЖД»). Третье – Наталья Малахова (сборная ГП «КрайДЭО»).

Затем в борьбу вступили мужчины. Дистанция – два километра. Не скрывал радости прошлогодний победитель Роман Казанцев (сборная ГП «КрайДЭО»). И на этот раз он стал лучшим. Вторым результат показал Андрей Ермолаев (ГП «Балахтинское ДРСУ»). Третий – Евгений Баздарев (сборная АО «Краспригород» и ОАО «РЖД»). Лишь сотую секунды уступил ему Дмитрий

Яковлев (сборная ГП «КрайДЭО»). Какая борьба!

В комбинированной лыжной гонке разыгрывались командные награды. В команде бежали двое мужчины и две женщины. В этом виде программы места определились так. 1. Сборная ГП «КрайДЭО». 2. Сборная АО «Краспригород» и ОАО «РЖД». 3. ГП «Балахтинское ДРСУ».

В стрельбе из пневматической винтовки среди руководителей лучшими стали Андрей Иванов (сборная министерства транспорта Красноярского края и КГКУ «Краевое транспортное управление»), Олег Михайленко (АО «Гражданпроект») и Игорь Никитин (сборная ЗАО «Автоэкспресс» и ИП Никитин).

За соревнованиями по мини-футболу на снегу традиционно следили с большим интересом. Они длились до вечера. Футболисты играли с бойцовским настроением, самоотверженно. Зрители поддерживали свои команды, азартно скандировали речевки, размахивали флагами. Все с нетерпением ожидали развязки.

В финале встретились команды сборной ГП «КрайДЭО» и Группы компаний «БРИЗ». Исход решили пенальти. Дорожники оказались удачливее и по праву заняли первое место. Третье – у команды АО «ПассажирРечТранс».

Вечером состоялся творческий конкурс. В номинации «Патриотизм» лучшей признана сборная ГП «Авиапредприятие «Черемшанка» и ГП «КрасАвиа». В номинации «Юморист» – команда министерства транспорта Красноярского края. «Экспрессия» – Группа компаний «БРИЗ». С нескрываемой радостью встречают награды победители и призеры творческого конкурса. Первое место присуждается команде ГП «Ачинское ДРСУ», второе – ГП «ДРСУ-10» (Минусинск), третье – ГП «Каратузское ДРСУ».

До новых встреч!

День третий, заключительный, открыли команды лыжников в смешанной эстафете. Высокий тон в гонке задали лыжники сборной команды ГП «КрайДЭО». Они стартовали в числе первых и показали отличное время, которое так никто и не смог перекрыть. Вторым результат оказался у спортсменов сборной команды АО «Краспригород» и ОАО «РЖД». Третьим призером стала команда лыжников ГП «Балахтинское ДРСУ».

В перетягивании каната сильнейшей стала команда ГП «ДРСУ-10» (Минусинск). На вторую ступеньку пьедестала поднялись силачи Рыбинского филиала ГП «КрайДЭО». Третье место – ГП «Ачинское ДРСУ».

Очень зрелищно прошли соревнования по распиловке бруса на время. Здесь отличилось ГП «Балахтинское ДРСУ». Призерами стали представители Рыбинского филиала ГП «КрайДЭО» и ГП «ДРСУ-10» (Минусинск).

И вот, наконец, наступил торжественный час награждения.

Руководители Андрей Иванов, Виктор Медведев, Наиль Минахметов поблагодарили организаторов и участников. Встречали победителей и призеров. Фотографировались на память. Поздравляли с наградами.

Призом «За верность спорту» награжден руководитель Красноярского коммерческого пассажирского автотранспортного предприятия Игорь Никитин.

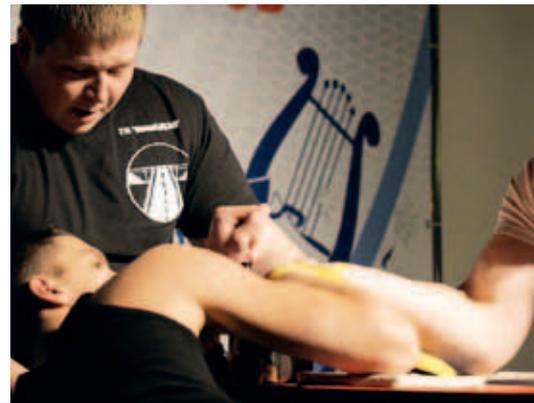
В общекомандном зачете победителем признана дружная сборная команда ГП «КрайДЭО», которая в четырех видах показала лучший результат. Второе место у спортсменов КГКУ «КрУДор». На третьем месте команда ГП «Балахтинское ДРСУ».

До новых встреч, Спартакиада!

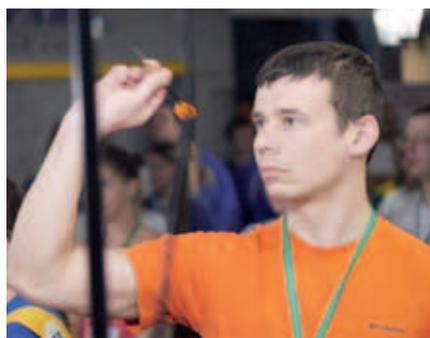
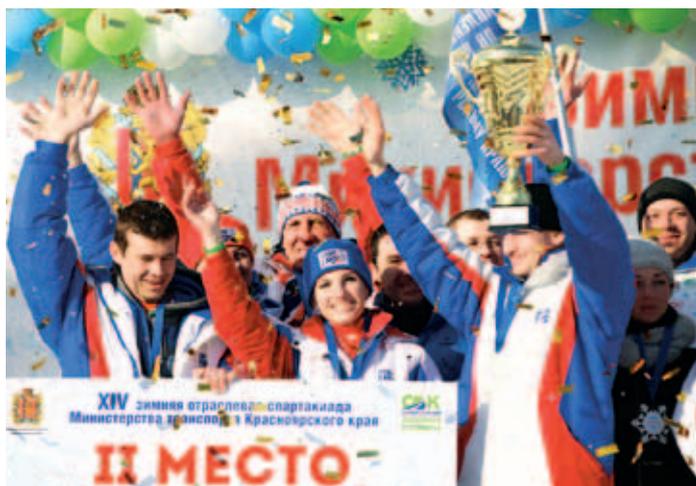
Анатолий КАСАТКИН



XIV зимняя отраслевая Спартакиада мини



Спортивного транспорта Красноярского края





Последние три года жизнь краевых автотранспортных предприятий, занимающихся межрайонными и междугородными пассажирскими перевозками, изменилась. Вместо более чем полутора десятков государственных предприятий появилось одно, которое стало заниматься ими централизованно, – ГП КК «Краевое автотранспортное предприятие». С самых первых дней руководить новой организацией поручили Виктору Ляхову, работавшему до этого директором Шушенского АТП. Не так давно Виктор Викторович отметил 60-летний юбилей.

ИЗМЕРЕНИЯ ЖИЗНИ

Крепкий середнячок

– Краевое АТП образовано на базе Шушенского, которое в последние годы возглавляли именно вы. С чем это, на ваш взгляд, связано?

– Наверное, с тем, что надо же было с кого-то начинать, и решили начать с нас. Мы были хорошими середнячками, крепко стояли на ногах и работали хоть и без больших прибылей, но и без убытков. Дебет с кредитом сводили, а средства вкладывали в развитие производства, покупали новые автобусы. Соответственно, и я плавно «перетек» из одного директорского кресла в другое.

Помнится, когда в 2008 году я только пришел на работу в Шушенское АТП, мне сказали, что у моего предприятия нет перспектив. Я сначала даже не понял почему. Вроде все стабильно, в том числе финансовое положение,

пассажирские перевозки всегда будут востребованы. Пусть даже каждая семья машину купит, все равно люди от автобусов не откажутся. А потом увидел: средний возраст на моем предприятии был, вы не поверите, 56,5 года.

– То есть еще чуть-чуть, и все АТП дружно уйдет на пенсию?

– Вряд ли бы так, конечно, случилось, хотя приятного в этом было мало. За шесть лет, что я был у руля АТП, нам удалось сократить этот показатель больше чем на четыре года. Пусть это не так много, как хотелось бы, но все-таки. Стали принимать ребят сразу после армии: половина прижилась, а половина сама отсеклась.

Этого тренда на омоложение коллектива я стараюсь придерживаться и на новой должности. Мы уже вырастили целую плеяду молодых водителей, которые молоды только по годам, но не по

опыту – опыта у них более чем достаточно.

С техникой на вы

– До того как стать директором в Шушенском, вы работали там же, в АТП?

– Нет, до этого в транспортной отрасли я вообще не работал. И образование у меня непрофильное. Точнее как: не совсем по профилю. Родом я из Канского района, после окончания восьмилетки переехал в Шушенское на учебу в сельскохозяйственный техникум. Выпустился с дипломом техника-механика. Комбайны, трактора, сенокосилки, другая сельхозтехника.

Потом служба в армии. Армия – хорошая школа, в ней все пригодится, а технические знания, как у меня, тем более. Я служил специалистом по авиавооружению, как стрелковому, так и бомбовому

– первые полгода в Спасске-Дальнем, это посередине между Хабаровском и Владивостоком. Потом в городе Прилуки на Украине. В том самом полку, одна из эскадрилий которого, когда Советский Союз распался, решила не присягать новой Украине, взлетела и целиком ушла в Россию.

– Получается, технарь – он технарь во всем и везде? И в колхозе, и в авиации?

– И в Африке... После техникума я окончил аграрный университет – тогда это был сельскохозяйственный институт. Получил диплом инженера-механика и поистине универсальное образование. Техника – она же практически одинаковая везде, что в строительстве, что в сельском хозяйстве, что в горной промышленности или на лесозаготовках. А инженер, выпускник нашего университета, может работать в любой отрасли.

– С техникой, значит, на ты?

– На вы. Технику надо уважать. У каждого механизма свой характер. Как говорится, «машина любит ласку, чистоту и смазку». Чтобы взять от нее все, для чего она создана, за ней надо ухаживать.

Вышел человек из леса...

– Отработав семь лет директором совхоза, на четыре года по состоянию здоровья «ушел в лес» – стал заместителем директора в «Леспроме». Тайга, свежий воздух – что может быть лучше? А после мне сказали: хватит тебе отдыхать, в лесу сидеть, пора к работе возвращаться, и назначили директором Шушенского АТП.

– Но транспорт – это же совершенно другая отрасль народного хозяйства. Трудно пришлось?

– Как сказать. Тот, кто отработал в аграрном секторе, может работать везде, так что мало что для меня было в новинку. Я ж говорю: техника везде одинаковая. Да и в совхозе, даже в бытность главным инженером, у меня одних только автомобилей было 120 единиц, а в АТП – «всего» 30 автобусов. Чтобы войти в колею работы АТП, мне понадобился примерно год.

– То есть потом отдых после леса продолжился?

– Вот уж точно нет. Мне есть с чем сравнить. Я работал же не только в совхозе и лесной промышленности, но и два года отработал главным механиком на

мраморном карьере в Шушенском, мы там, в частности, мрамор для храма Христа Спасителя в Москве заготавливали.

В каждой отрасли есть своя специфика. И сейчас, с высоты своего опыта, считаю, что транспортные пассажирские перевозки – это очень ответственное, непростое дело. Не только у нас в крае – вообще. Казалось бы, что тут такого хитрого – вози себе да вози, но пассажиры – это всегда повышенная ответственность.

– Вам самому в качестве водителя автобуса людей перевозить приходилось?

– Нет. Да я никогда к этому и не стремился. У меня ни хладнокровия, ни терпения для этого не хватит. Водитель автобуса – это человек с особым складом характера. На дорогах сотни и тысячи машин, и интенсивность движения с каждым годом только увеличивается.

Люди на дороге, люди в салоне за спиной – у каждого свой характер, свое настроение, и водитель

Мечты сбываются

– Виктор Викторович, вы уже три года в столице края. А семья где, в районе осталась?

– Семья у меня здесь, в Красноярске. Жена переехала со мной. На то она и жена, чтобы как нитка за иголкой – за мужем. Она агроном, хотя сейчас, конечно, на пенсии. Мы с ней познакомились во время учебы в сельскохозяйственном техникуме. Поженились в 1979-м. Свадьба 23 февраля была, для меня это с тех пор двойной праздник.

Мы с Натальей Алексеевной 38 лет вместе. Детей двоих вырастили – сына Сергея, у него экономическое образование, и дочь Елизавету – она педагог-логопед, окончила наш педагогический университет имени Астафьева.

– После армии как ваша судьба сложилась?

– В 1978 году вернулся в Шушенское, устроился в совхоз-техникум – это было одно из крупнейших сельскохозяйственных предприятий края в те годы. Когда



должен мгновенно просчитать любую ситуацию, спрогнозировать развитие событий и принять единственно правильное решение.

– Что, на ваш взгляд, главное в работе водителя автобуса?

– Я считаю, что главное – опыт. Сейчас, прежде чем выпустить человека на междугородные перевозки, мы смотрим, сколько лет он отработал на районных. Например, маршрут Шушенское – Красноярск – 500 километров. И несколько десятков человек за спиной в автобусе. На время пути именно мы отвечаем за их жизнь и здоровье.

учился в вузе – а я окончил его заочно – преподавал в техникуме и параллельно подрабатывал трактористом.

Получил диплом – стал инженером по технике безопасности, потом заведующим мастерскими, главным инженером. Потом директором.

– Суворов говорил: плох тот солдат, что не хочет стать генералом. И вы, получается, тот «генерал», который начинал «солдатом»?

– Генералом я не мечтал стать. Я мечтал стать хорошим инженером.

Елена ИВАНОВА

ТЕПЛОХОДАМ —

Весна на Енисее окончательно вступила в свои права, и он словно открыл свои объятия для многочисленных судов, которые бороздят его водные просторы. 28 апреля началась навигация – первыми по нашей могучей реке прошли скоростные теплоходы. О том, как работники ОАО «ПассажирРечТранс» готовились к новому сезону, – наш сегодняшний рассказ.



Генеральный директор
ОАО «ПассажирРечТранс» Иван Шевченко

Работа кипит

У речников пассажирского енисейского флота я побывал в конце марта. С раннего утра в кабинете генерального директора ОАО «ПассажирРечТранс» Ивана Ивановича Шевченко беспокойно. С различными вопросами к нему обращаются специалисты, инженеры, экономисты...

– Время подготовки к навигации традиционно у речников горячая пора, – рассказывает Иван Иванович. – Экипажи вернулись из зимнего отпуска еще в начале января и сразу приступили к ремонтным работам. Сейчас на скоростных теплоходах «Енисейск», «Красноярск», «Иван Назаров», «Михаил Годенко» идет сборка механизмов. Как и в прошлом году, они будут трудиться на линиях Торговый центр – Усть-Мана, Енисейск – Бор. Всего в прошлом году услугами речников воспользовалось около десяти тысяч пассажиров. Специалисты проверяют двигатели, перебирают центрально-поршневую группу, закупают материалы, запчасти. На днях получим водометы, вин-

ты, валы с Зеленодольского ремонтного завода из Татарстана. Кроме того, в связи с теплой погодой раньше обычного начала работать паромная переправа в Большемуртинском районе. А в низовье Енисея проводятся мероприятия по освобождению реки от ледяных заторов.

На теплоходах «Александр Матросов» и «Валерий Чкалов» также организован ремонт механизмов и оборудования. Контролируют и обеспечивают выполнение работ капитаны. Они надежные профессионалы. Им помогают опытные механики, электромеханики. Коллективы трудятся добросовестно. Ежегодно на этих судах проходят производственную практику курсанты Красноярского речного училища. В этом году ожидаем около тридцати ребят. Некоторые из них будут стажироваться на должностях командного состава. В общем, стремимся к тому, чтобы профилактические, ремонтные работы были выполнены в срок. Финансовые средства, которые мы просили на ремонт, министерством транспорта Красноярского края выделены в полном объеме. Для удобства пассажиров заключили договор с Центральным агентством воздушных сообщений, в кассах которого можно будет приобрести билеты и на теплоходы.

Речная династия

Знакомлюсь с заслуженным речником Геннадием Кошелевым. Как выяснилось, его трудовой стаж 45 лет. Но ветеран продолжает трудиться.

– Я родился в Павловщине, – рассказывает Геннадий Иванович. – С детства пропитался духом енисейских речников. Отец работал, брат. Теперь сын работает на предприятии речного флота. Сам по специальности техник-судомеханик, инженер-судоводитель. Так что по личному опыту знаю, какая сейчас ответственная пора. Но у нас все экипажи профессионально подготовлены, справятся с поставленными задачами.

С техническим директором Алексеем Лесуновым направляемся в затон Красноярского судоремонтного завода.

– В этом году проводится в основном текущий ремонт, – рассказывает Алексей Николаевич. – Но в прошлом на «Александре Матросове» были проведены большие ремонтные работы. На основном распределительном щите заменили оборудование электростанции судна, установили новые дизель-генераторы. Это капитальный ремонт. Сейчас в системах жизнеобеспечения теплоходов заменяем трубопроводы. Надо сказать, что суда в свое время были построены качественно. Когда подняли их для осмотра корпусов, приятно удивились: износ обшивки минимальный. Проблемная часть корпуса – палубные настилы, танки, балласт, бытовые стоки. Сейчас приводим все в порядок. Пред-



Капитан теплохода «Александр Матросов» Сергей Чумаченко и технический директор ОАО «ПассажирРечТранс» Алексей Лисунов

«ЗЕЛЕНЫЙ СВЕТ»

приятие старается своими силами максимально отремонтировать наиболее изношенные части. Но узловой ремонт не обеспечивает соответствие технического уровня современным требованиям. Регистр от нас требует, чтобы мы максимально проводили капитальный ремонт. Так что в целом работа достаточно трудоемкая.

Капитанские хлопоты

На «Александре Матросове» нас встречает капитан Сергей Чумаченко. Как выяснилось, на капитанском мостике он уже шестой год, а в целом на флоте трудится 27 лет. Начиная матросом.

– На судне экипаж – 14 человек, – знакомит Сергей Владимирович. – Занимаюсь координацией работ, снабжением строительными материалами, запасными частями. Работы много, а времени мало. Здесь помогают старший помощник Алексей Хусаинов, механик Владимир Менченинов, помощник механика Роман Ногин, электромеханик Николай Песня.

Спускаемся в машинное отделение – сердце теплохода.

– Собираем двигатели, а в системах противопожарной безопасности, водоснабжения меняем изношенные трубопроводы, – рассказывает помощник механика Роман Ногин. – Смотрим износ оборудования, осматриваем корпус, проверяем топливную аппаратуру. Работы много. Прислушиваемся к советам опытного механика Владимира Анатольевича Менченинова. Он работает на теплоходе около тридцати лет.

– Кроме того, занимаемся заменой изношенных подшипников и оборудования, – дополняет Игорь Краев, третий помощник механика.

Главное — успеть в срок

Идем дальше. Переходим на теплоход «Валерий Чкалов». Здесь даже неискушенному глазу видно – экипаж занят делом. Кто-то занимается сваркой трубопровода, кто-то столярничает, а в машинном отделении специалисты ремонтируют оборудование.

– Главная задача – подготовить

пассажирское судно к сроку, – рассказывает капитан теплохода Алексей Бояринцев. – В своей работе опираюсь на главного механика Андрея Гнедкова, старших помощников Александра Полежаева и Алексея Горшкова, перво-



Капитан теплохода «Валерий Чкалов» Алексей Бояринцев

го помощника механика Дмитрия Калинина. А вот мой однофамилец электромеханик Александр Бояринцев – ветеран. Он уже 40 лет трудится на этом теплоходе. С ним вдвоем остались старейшими работниками на судне. Мы выбрали такую профессию, которую надо любить.

Действительно, у капитана удивительная судьба. Как выяснилось, дед Алексея Михайловича – Григорий Алексеевич Бояринцев был капитаном в годы Великой Отечественной войны. Он работал от Норильского комбината на толкаче. Отец Михаил Григорьевич Бояринцев не был капитаном, но работал в Подтесовской базе флота главным энергетиком. Сейчас на пенсии. А Алексей Михайлович Бояринцев служит капитаном на теплоходе «Валерий Чкалов» уже 14-й год. А вообще на этом теплоходе работает 26 лет – в 1991 году пришел вторым помощником капитана.

– В прошлом году у нас была сдача регистра на последующие пять лет, – рассказывает Алексей Михайлович. – Предъявляли теплоход комиссии. Подошел срок

очередной классификационной проверки. Был выполнен большой объем ремонтных работ. По сути, сначала разобрали судно, а потом заново его собрали. Смотрели корпус, простреливали толщину металла, меняли валовую линию, наплавлялись гребные винты... В итоге нам выданы документы с разрешением на эксплуатацию теплохода до 2021 года.

Следует заметить, что теплоходы однотипные. Построены на

верфях в Германии, в городе Висмаре. «Валерий Чкалов» был спущен на воду в 1954 году, а «Александр Матросов» – в 1953-м. По комфорту оба теплохода в то время не уступали лучшим образцам пассажирских судов. Палубы и каюты первого и второго классов отделаны деревом.

– Но чем старше теплоход, тем больше требует вложений, – размышляет капитан. – Мы же полностью автономны. Свои электростанция, канализация, водоснабжение, отопление. Сейчас занимаемся ремонтом противопожарных систем, отопления, водоснабжения, комфортом. В этом году, в соответствии с новыми требованиями по оказанию услуг пассажирам с ограниченными физическими возможностями, делаем дополнительные удобства в каютах, местах общего пользования. Уверен, встретим навигацию в полной готовности. Первым 9 июня уходит в Дудинку «Александр Матросов», а 14 июня – «Валерий Чкалов».

Что ж, удачи вам, капитаны!

Анатолий МИХАЙЛОВ

Дороги северного города

Для того чтобы организовать нормальный процесс движения транспортных средств, без дорожных знаков не обойтись. Знаки должны быть на любой дороге – на загруженной городской улице, федеральной трассе, подъезде к отдаленному селу или дачному массиву. И неважно, где находится дорога – в южных широтах или за Полярным кругом. О том, с какими проблемами сталкиваются специалисты при установке знаковой информации на дорогах Крайнего Севера, рассказывает директор ООО «Айтехникс» Денис Митюхин.

– Расскажите о первых впечатлениях. Что нужно было сделать сразу?

– В каждом регионе есть своя дорожная специфика, и северные территории являются одними из самых сложных. Когда мы начинали работу, сразу понимали, что подход должен быть особенным. Два года назад мы выиграли контракт на обслуживание дорожно-знаковой информации, светофорных объектов, а также нанесение разметки в Норильском промышленном районе.

Приняв на себя обустройство городских дорог, мы увидели, что работы здесь непечальный край. Прежде всего, это касалось дорожных знаков. Надо понимать, что установить их так, как это делается в других регионах, здесь нельзя: ураганные норильские ветры могут оторвать знак от опоры или завернуть его вокруг столба. Ранее для решения этого вопроса знаки прикрепляли к опоре с нарушением ГОСТов.

Специалисты компании «Ай-

техникс» серьезно подошли к проблеме и разработали новые типы креплений для дорожных знаков и светофоров, предназначенных для районов с повышенной ветровой нагрузкой. Испытания проводились в полевых условиях, и уже можно сказать, что крепления эффективны и выдержали натиск стихии этой зимой. Сейчас мы подготавливаем документацию для согласования и утверждения использования этих креплений в Норильской промышленной зоне.

Кроме того, мы начали деятельность по установке новых дорожных знаков там, где по правилам они были нужны, а фактически отсутствовали. За 2016 год в Норильске установлена тысяча дополнительных знаков. Это существенно повысило безопасность дорожного движения.

Мы были настроены на использование только качественных дорожных знаков фабричного производства, специально организовали их доставку из Красноярска. В условиях полярной ночи первоочередное значение имеет качество светоотражающей пленки, на которой печатается изображение, и повышенная прочность основы знака. Все это обеспечила компания «КРАСДОРЗНАК». Около 300 знаков уже заменено, и эти работы продолжаются.

– Что, кроме знаков, требовало особого внимания?

– Это, конечно, светофорное хозяйство. Мы провели реконструкцию нескольких светофорных объектов. Замечу, например, что дополнительные секции в светофорах были сделаны с нарушением ГОСТов. Специалисты «Айтехникс» привели все в соответствие.

В этом году начали устанавливать новые светофоры с корпусами из более морозостойких материалов, нежели использова-



лись ранее. На ближайший сезон в планах реконструкция трех перекрестков – это достаточно большая работа, а также установка дополнительных знаков и нанесение разметки в Норильском промышленном районе.

– Все это требует серьезной оснащенности техникой. Насколько велики ваши возможности?

– Оснащение производственного участка достаточно серьезное. Перед нами стояла задача – большинство работ проводить самостоятельно. Даже такие, как монтаж металлоконструкций для установки светофорных объектов и дорожно-знаковой информации. В условиях вечной мерзлоты это непросто, но нами была приобретена специализированная многофункциональная буровая установка.

Есть цех, в котором дорабатываются дорожные знаки и печатаются знаки индивидуального проектирования. Это позволяет нам заказывать на заводе «КРАСДОРЗНАК» «полуфабрикаты» и собирать их самостоятельно, что сильно облегчает логистику, ведь доставка грузов в Норильск – дело непростое. Ремонтные работы тоже производятся на месте.

Серьезным новшеством стало и то, что работу по ремонту и плановую модернизацию объектов ведет несколько бригад, ранее на четыре города – Норильск, Талнах, Оганер и Кайеркан работала только одна. И мы уже видим результаты нашей деятельности. По итогам 2016 года мы получили много положительных отзывов как от заказчиков, так и от горожан.



В память о заслуженном человеке

В Красноярске состоялась церемония открытия мемориальной доски заслуженному работнику транспорта РФ Валерию Глотову. Памятный знак установлен на фасаде дома № 12 по улице Диктатуры Пролетариата, где Валерий Леонидович жил с 1977 по 2013 год.

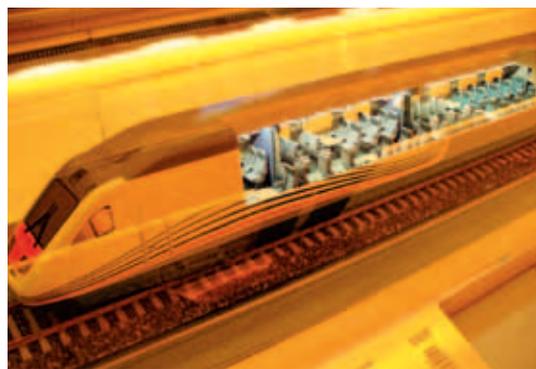
В торжественной церемонии принимали участие министр транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин, представители администрации Красноярска, а также руководители предприятий краевого транспортного комплекса.

Трудовая биография Валерия Леонидовича была связана с Красноярским краем. В локомотивном депо он прошел путь от помощника машиниста до начальника станции Красноярск. С 1971 года был занят на партийной работе, а в 1979 году возглавил Красноярский горсовет. С 1983 года и на протяжении 15 лет являлся заместителем председателя исполкома Красноярского краевого Совета народных депутатов, затем заместителем губернатора Красноярского края.

С именем Валерия Глотова связано развитие речного флота и автодорог, электрификация Красноярского участка железной дороги, строительство аэропорта «Емельяново». При его участии в краевой столице велось



строительство моста «777», Октябрьского моста, Большого концертного зала, ТЭЦ-3 и других промышленных и социальных объектов.



Поезд инноваций снова в Красноярске

С 4 марта на станции Красноярск гостил экспозиционный поезд РЖД, который традиционно называют поездом инноваций.

Каждый год состав обязательно привозит в своей экспозиции какие-то новинки. На этот раз была продемонстрирована модель новейшего электровоза «Ермак», который вскоре заменит на Красноярской железной дороге устаревшие электровозы.

«Ермак» – один из самых мощных тяговых локомотивов, созданный специально для перевозок тяжелых составов в условиях сложного рельефа и экстремальных температур Сибири и Дальнего Востока. Посетители вагона смогли увидеть, как работает на этой машине система автоведения, которая предполагает управление локомотивом без участия машиниста.

Андрей ГРИГОРЬЕВ

Голос народа – за электричку

1 марта Красноярск посетил Президент страны Владимир Путин. Глава государства провел совещание о ходе подготовки к Универсиаде-2019. В рамках совещания был озвучен вопрос строительства железнодорожной ветки из Красноярска до аэропорта «Емельяново».

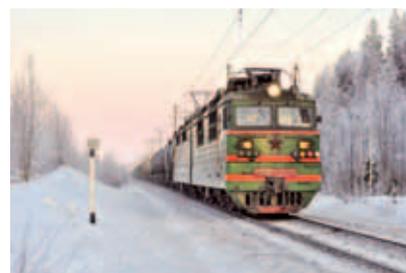
В рамках поручения Президента компания «Краспригород» провела опрос общественного мнения среди жителей Красноярска и Красноярской агломерации о необходимости данной ветки.

По данным опроса, жители положительно относятся к идее организации пассажирских перевозок железнодорожным транспортом на направлении Красноярск – аэропорт «Емельяново». Возможность запуска электропоездов из Красноярска до аэропорта «Емельяново» рассматривается в рамках подготовки к Всемирной зимней универ-

сиаде, которая пройдет в Красноярске в 2019 году.

В опросе, размещенном на сайте АО «Краспригород», приняли участие в общей сложности 18 тысяч человек. Подавляющее большинство поддержало проект создания нового железнодорожного маршрута. Так, на вопрос, готовы ли вы пользоваться услугами электропоездов для поездок по маршруту станция Красноярск – аэропорт «Емельяново», положительно ответили свыше 13 тысяч человек.

– Мы благодарны нашим пассажирам за активную гражданскую позицию, которую они проявили, принимая участие в этом опросе. Это подтверждение того, что направление действительно обладает высоким потенциалом. На наш взгляд, ветку необходимо рассматривать не только как альтернативу автотранспорту для тех, кто едет в аэропорт «Емельяново», но, прежде



всего, как продолжение маршрута «Городской электрички». И планировать ее строительство с охватом населенных пунктов Емельяновского района, в частности, поселков Милино и Емельяново, – считает генеральный директор компании «Краспригород» Олег Федотов.

В настоящее время компания «Базовый элемент», Правительства края и ОАО «РЖД» прорабатывает финансовую модель и технико-экономическое обоснование проекта.

По материалам пресс-службы КЖД



Мосты людей объединяют

Коллектив Минусинского дорожно-строительного предприятия ООО «Гравелит» празднует 15-летие

Ермаковский район традиционно считается паводкоопасным: здесь немало горных речек, летом кротких, словно невеста в загсе, но весной разливающихся и демонстрирующих такой норв, что только держись. Порой разбушевавшиеся потоки легко сносят даже такие, казалось бы, вполне надежные сооружения, как автомобильные мосты. Тем более когда они деревянные и построены чуть ли не в середине прошлого века.

Повысить коэффициент запаса прочности таких переходов можно лишь путем капремонта, а то и нового строительства. Этим много лет занимается в районе специализированное предприятие из Минусинска – ООО «Гравелит», на счету которого не меньше дюжины больших и малых мостов только на федеральной трассе Р-257 «Енисей», связывающей Красноярский край с Республикой Тыва.

– В свое время немало хлопот доставил нам 24-метровый переезд через ручей Мистофориха, приток реки Ус. Это на 24-м километре от ответвления автодороги «Енисей» к селу Верхнеусинскому, – вспоминает директор предприятия Николай Бузько. – Подряд выпал очень сложный, ведь трасса – единственная транспортная нить, соединяющая отдаленный таежный населенный пункт и с рай-

центром, селом Ермаковским, и, образно выражаясь, с остальным цивилизованным миром. В самом деле, случись чего, попробуй добраться до Верхнеусинского и обратно по старой, заброшенной и вконец разбитой «федералке» через Туву. Врагу не пожелаешь.

Задача перед коллективом стояла архиответственная, поскольку деревянные опоры прогнили настолько, что проезжая часть, просев сантиметров на 30, не падала лишь за счет асфальта. Еще немного, и конструкция бы рухнула, перерезав транспортное сообщение.

Учитывая, что почти каждую весну здесь разливаются мощные паводки, переход следовало срочно укрепить. Однако для ремонта он слишком ветхий, поэтому специалисты «Гравелита» избрали другой вариант – строить новый, и

не в деревянном, а в железобетонном исполнении. Для надежности и долговечности. И успешно справились с работой – мост через нововостную Мистофориху исправно служит автомобилистам второе десятилетие. За 15 лет в активе ООО «Гравелит» такое количество отремонтированных и построенных объектов, что для их перечисления потребуется несколько страниц текста.

Возводили повсюду: на юге Красноярского края, в Хакасии, Туве. К примеру, один лишь капитальный ремонт мостового перехода через Енисей возле Кызыла, успешно заверченный в 2011 году, наглядно свидетельствует о высоком профессиональном мастерстве рабочих и инженерно-технического персонала предприятия. О том же говорит и введенный в эксплуатацию с отличным качеством в 2010 году мост через реку Сыду в Идринском районе.

Из последних значимых объектов стоит, по словам Николая Яковлевича, отметить защитную дамбу у села Казанцево Шушенского района. Ее в 2016 году мостовики не просто починили, а отсыпали и укрепили практически заново. В том же году в Ермаковском

районе завершили ремонт мостового перехода на въезде в поселок Танзыбей по федеральной трассе «Енисей». А в 2015 году был сложный ремонт гидротехнического сооружения в Курагинском районе, восстановление двух пришедших в негодность мостов в Хакасии.

Эти не подлежащие сомнению производственные достижения не стали бы таковыми, не обладай предприятие редкостной по нынешним временам материальной базой и высококвалифицированными кадрами. Показывать приезжающим в Минусинск гостям свое сложное хозяйство Николай Яковлевич начинает с образцовой во всех отношениях проходной: ворота, смотровая яма, помещение для охраны, кабинет контрольного механика.

Далее просторные, чистые и светлые боксы для отстоя незадействованной техники, лаборатория, цеха: кузнечно-сварочный, моторный, агрегатный, механический с токарными и фрезерными станками.

На втором этаже уютная рабочая столовая с изящным интерьером, рядом небольшой спортзал. А если подняться по лестнице напротив, попадешь в не менее важный и необходимый для персонала кабинет специалиста по технике безопасности и охране труда.

За городом, неподалеку от железнодорожной станции Минусинск и поселка Зеленый Бор, в бывшем русле Енисея, ООО «Гравелит» имеет собственный карьер. На краевом юге подобных ему нет. За тысячелетия великая сибирская река нанесла и намыла сотни тысяч тонн отборного зернистого песка с гравием, который здесь перерабатывают в высококачественный щебень и песчано-гра-

вийную смесь для изготовления бетона и асфальта. Производит это специализированный комплекс, состоящий из камнедробильных агрегатов, сортировочных машин и ленточных транспортеров.

– Наша конечная продукция проверена и сертифицирована лабораторией из Красноярска, – рассказывает Николай Яковлевич. – У нас ее покупают те, кто понимает толк в качестве строительных материалов. А те, кто не понимает, берут у других, добывающих песок вперемешку с побочными грунтами на холмах в окрестностях Минусинска. Из этой сомнительной смеси заливают фундаменты, а через пять лет удивляются, отчего конструкции трескаются, рассыпаются или проседают.

На предприятии полный комплект дорожно-строительной техники, обеспечивающий замкнутый и независимый от смежников производственный цикл не только возведения или ремонта мостов, но и отсыпки дорожного полотна, укладки асфальтобетона.

Парк машин и механизмов насчитывает три бульдозера, каток, четыре самосвала, бензовоз, два экскаватора, два миксера, два трактора для перевозки мостовых балок. А также флагман этого «железнодорожного» отряда – 32-тонный автокран. Техника в рабочем состоянии, немало новой, приобретенной в свое время по лизингу, но уже ставшей собственностью «Гравелита».

Однако машины машинами, но главной производительной силой предприятия Николай Яковлевич называет своих специалистов. Неважно, простой это рабочий или инженер. Если человек проверен годами совместной работы, знает свое дело до тонкостей и добросо-



вестно к нему относится, ему нет цены.

Практически со дня основания трудится в ООО «Гравелит» главный бухгалтер Наталья Витальевна Кузеванова. Всегда можно положиться на инженера-сметчика Валентину Ивановну Вахрушеву, главного инженера Валерия Александровича Муромцева. Надежен, опытен и мастеровит водитель Юрий Алексеевич Аболтин. А токарь и кузнец Виктор Иванович Ширяев так вовсе мастер на все руки – из любого куска металла конфетку сделает.

Сегодня предприятие находится в довольно сложной ситуации: на юге края для минусинских мостовиков подрядов в 2017 году пока не предвидится. Однако Николай Яковлевич пессимизму не поддается, рассчитывает, что «Гравелит» будет, как и прежде, востребован на федеральной трассе Р-257 в Ергаках, всегда найдется работа в соседней Хакасии.

Надеется Бузько и на субподряд при строительстве в городе нового моста-дамбы через протоку Енисея. Взамен того самого, рухнувшего и «прославившего» Минусинск не только на весь край, но и на всю Россию. Руководитель уверен: если бы мост возводил его «Гравелит», никакой драмы не произошло:

– Сапоги все-таки должен тащить сапожник, пироги печь пирожник, а не наоборот, – шутит Николай Яковлевич. И уже всерьез добавляет: – Костяк коллектива у нас сохраняется, и это главное. Значит, будем и дальше работать, ремонтировать и строить мосты. Они ведь не просто берега связывают, они еще людей объединяют.

Владимир НЕСЯЕВ



На своем месте

60-летний юбилей шофер первого класса Константин Илясов встретил на рабочем месте – за рулем служебного автомобиля.

Служебная справка о ветеране – водителе Краевого дорожно-эксплуатационного объединения (КрайДЭО) сухим официальным слогом сообщает: «За годы работы проявил себя высококлассным профессионалом, добросовестным и ответственным работником. Порученную работу Константин Александрович выполняет качественно и в срок, самостоятельно проводит ремонтные и профилактические работы на закрепленных единицах автотранспорта, содержит их в образцовом порядке».

Захотелось узнать, как ветеран предприятия видит в ретроспективе жизнь. Мы разговорились на рабочем месте – в кабине его служебного автомобиля.

– **Константин Александрович, недавно вы отметили 60-летний юбилей. Ваш трудовой стаж – 42 года, из них почти 20 лет – водитель в КрайДЭО. Мечтали стать шофером с детства или так получилось?**

– В детстве все мальчишки тянутся к машинам. Так и я.

– **Что вас привлекает в профессии?**

– В молодости увлекали поездки по дорогам Красноярья. Потом привык, и привычка осталась. Как говорится, привычка – вторая натура.

До военной службы и в ее начале Константин Илясов шоферил на КраЗах. Потом пересел за руль легковушки. После армии устроился в ДОСААФ на легковой автомобиль. Хотя пришлось поработать на служебном автобусе. Но, в основном, вся жизнь прошла на легковых. В том числе в «Красавтодоре» – сейчас это «КрайДЭО».

Работа водителя требует на дороге внимательности и напряжения. Закалили ли Константина Илясова ежедневные дорож-



ные проблемы? Интересуюсь, как опытнейший водитель-ветеран воспринимает сложности шоферского труда.

– Напряжение чувствуется, когда начинаешь работать. А потом втягиваешься, и все получается автоматически. Другой раз проедешь перекресток на зеленый и вдруг думаешь: а может, там красный горел? То есть правильность поведения на дороге выработалась до автоматизма.

Говорить много о работе и жизни Константин Александрович не склонен. Однако о своей семье рассказывает с большим теплом:

– Супруга к моей разъездной работе относится привычно. Если уезжаю далеко за город, собирает еду с собой. Детей у нас в семье четверо, все сыновья. Да уже пятеро внуков растет.

С душой водитель-ветеран говорит о своем родном КрайДЭО:

– Наша организация в основном занимается ремонтом краевых дорог. Приходилось разъезжать по всему краю. Поэтому я знал, где какие дороги какого

качества. Сейчас наш филиал действует в Канске. Честно скажу, автотрассы, обслуживаемые нашей организацией, намного лучше, чем другие. Даже в Красноярске дороги не везде хорошие – приходится ездить по ямам.

– **Сейчас, с высоты своего возраста, довольны ли вы выбором профессии?**

– Да, все нормально сложилось. Во всех направлениях. Чувствую, что не зря прожил, и еще можно пожить. Пока есть силы, буду работать.

В заключение этого небольшого «портрета» юбиляра добавлю, что за многолетний качественный труд Константину Илясову присвоено отраслевое звание «Ветеран производства», он награжден грамотами своего предприятия, Управления автомобильных дорог Красноярского края, грамотой работодателей в дорожном хозяйстве и благодарственным письмом «Байкал-управтодора».

Так держать, уважаемый ветеран!

Андрей ГРИГОРЬЕВ

Коллектив ГП «КрайДЭО» поздравляет Константина Александровича Илясов с юбилеем и желает крепкого здоровья, счастья и успехов в жизни.

Звезда Максима Четверикова

XIV зимняя Спартакиада министерства транспорта, состоявшаяся в Балахтинском районе в начале марта, собрала со всего региона людей активных, неравнодушных, ведущих здоровый образ жизни. Именно здесь я познакомился с удивительной спортивной семьей Четвериковых.

На участника лыжной гонки мне указали болельщики: «Обратите внимание. Финиширует Максим Четвериков, заместитель генерального директора ГП «КрасАвиа». Очень спортивный человек». И вдруг я увидел, что лыжника встречает семья.

– Это мои мама, папа, сын, дочь, – знакомит меня Максим (его папа только что снял лыжи).

– Геннадий Иванович Четвериков, – представился отец. – Мне 76 лет. Лыжник-любитель. И мама Максима, моя супруга Нина Елисеевна, тоже в прошлом лыжница. Максиму было шесть лет, когда я его за собой увел на лыжню. У нас в поселке в Мотыгинском районе была освещенная лыжная трасса, каждый день после работы я бегал на лыжах, а Максим на секундометре засекал время. Но однажды он

вдруг говорит: «Папа, а теперь ты меня возьми на контроль по секундомеру». Так он стал спортсменом. Еще будучи школьником, выполнил норматив кандидата в мастера спорта. И хотя Максиму теперь 44 года, с лыжами не расстаётся. Я никогда не курил. И никто в нашей семье не прикасается к сигаретам. Моя заслуга.

– Это действительно так, – рассказывает Максим Четвериков. – Мой сын окончил в Красноярске аэрокосмический университет. Он тоже увлекается лыжными гонками. Дочке Мирославе пять лет. Она занимается художественной гимнастикой. Основной принцип в нашей жизни: относиться ко всему серьезно, с любовью и стараться в маленьких и больших делах достигать результата. Нужно формировать определенную цель

и стараться ее добиваться, постоянно анализировать свои поступки. Что ты сделал? Какой результат? Кроме того, не следует бояться сложных задач. В стремлении к лучшему, современному, инновационному от человека требуется полная самоотдача. Для этого необходимо крепкое здоровье.

– Как вы относитесь к проведению таких массовых спортивно-оздоровительных мероприятий?

– За 14 лет спартакиада дорожников превратилась в совместное большое и яркое спортивно-оздоровительное событие трудовых коллективов транспортной отрасли. Это огромное достижение министерства транспорта Красноярского края. Я знаю, что в этом есть личная заслуга министра Сергея Васильевича Ерёмкина. Достойный пример для подражания. Есть к чему стремиться. Если коллектив не будет успешным, амбициозным, то никаких серьезных результатов он не добьется. А социальная политика – один из эффективных методов мотивации работников к успешному труду.

Анатолий АНГАРСКИЙ



Заместитель генерального директора ГП «КрасАвиа» Максим Геннадьевич Четвериков со своей спортивной семьей