

# ТТК

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



№4  
(24)

ИЮЛЬ –  
СЕНТЯБРЬ 2014

## ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ



# Смотр мастерства состоялся!

Виктор ПАНОВ

**Лидерами  
не рождаются**

Елена АВРАМОВА

**Да разве сердце  
позабудет**

Сергей АТАМАНОВ

**Праздник  
дорожников России**

# СОДЕРЖАНИЕ

Ирина ШАЛЫГИНА <b>Главный капитал – корпоративный дух</b>	<b>4</b>
Виктор ПАНОВ <b>Лидерами не рождаются</b>	<b>6</b>
Андрей ВОЛОДИН <b>Летчик набирает высоту</b>	<b>8</b>
Вячеслав ФИЛИППОВ <b>Юбилей авиации Красноярского края</b>	<b>10</b>
Марк ЗАХАРОВ <b>Когда наши дороги перестанут быть «бедой»</b>	<b>12</b>
Анатолий КАСАТКИН <b>Когда дело по душе</b>	<b>14</b>
Анатолий УРАЛЬСКИЙ <b>Пришел и не разочаровался</b>	<b>16</b>
Владимир МИХАЙЛОВ <b>Получали практические знания</b>	<b>17</b>
Сергей АТАМАНОВ <b>Праздник дорожников России</b>	<b>18</b>
<b>События и факты</b>	<b>22</b>
Андрей ВЛАДИМИРОВ <b>Ключ к здоровью</b>	<b>24</b>
Елена АВРАМОВА <b>Да разве сердце позабудет</b>	<b>26</b>
Михаил АНАТОЛЬЕВ <b>Куда приедут автобусы?</b>	<b>28</b>
<b>Встретились в «Бирюсе»</b>	<b>29</b>
Ольга СТАРЫНИНА <b>С заботой о ветеранах</b>	<b>30</b>



В номере использованы фотографии Андрея АФАНАСЬЕВА, Анатолия КАСАТКИНА.

# ТК

Издается  
при содействии  
министерства  
транспорта  
Красноярского  
края

Учредитель  
и издатель  
ООО «Автодорожно-  
транспортная газета»

Главный редактор  
Э.З. АЛБОРОВ

Ответственный  
секретарь  
Анатолий КАСАТКИН

Директор по развитию  
Сергей ЛЫТКИН

Адрес редакции  
и издателя:  
660049,  
г. Красноярск,  
пр. Мира, 30,  
корп. 1, офис 510,  
а/я 25533.  
Тел./факс  
(391) 227-27-27,  
227-94-27,  
e-mail: atg2000@mail.ru  
Журнал отпечатан  
в ООО «Издательская  
группа «Всем, всем, всем!»»,  
660062, ул. Высотная, 2  
Объем 32А4.  
Тираж – 2300 экз.  
Время подписания в печать  
17.09.2014 в 16.00.  
Цена свободная

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



Р Рекламный  
материал

Использование  
материалов  
журнала  
без письменного  
разрешения  
редакционного  
совета  
запрещено.







## Уважаемые работники железнодорожного транспорта и ветераны отрасли!

Поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем железнодорожника!

Ваш профессиональный праздник один из старейших. 115 лет назад была образована Красноярская железная дорога.

Вы вправе встречать праздник с чувством гордости, ведь сегодня трудно представить нашу жизнь без четко действующих стальных магистралей.

Значимость вашего труда для развития региона огромна. Ежегодно до 10 миллионов пассажиров отправляется в поездки со станций Красноярской железной дороги. Перевозится более 70 млн тонн грузов, обеспечивая стабильную работу промышленных предприятий. Ключевые инвестиционные проекты

края связаны именно с железнодорожным транспортом – расширение Южного хода Междуреченск – Тайшет, развитие Нижнего Приангарья и другие. Правительство края совместно с Красноярской железной дорогой реализует ряд социальных проектов.

Выражаю особую благодарность ветеранам отрасли. Вы передаете молодежи свой опыт и славные традиции, являясь образцом для подражания.

Дорогие коллеги! Ваш профессионализм, целеустремленность и самоотдача – залог дальнейших производственных успехов и достижений.

Желаю вам и вашим близким крепкого здоровья, семейного благополучия, счастья и праздничного настроения.

*Исполняющий обязанности  
министра транспорта Красноярского края  
Сергей Ерёмин.*

# Главный капитал – корпоративный дух

## Конкурс профессионального мастерства в ОАО «Краспригород» выявил лучшего билетного кассира.

Состязания по профессиональному мастерству в пригородной компании стали доброй традицией проверки корпоративного духа. Конкурс собирает не только коллег и друзей-участников, но и технический персонал, руководителей всех уровней.

– У нашего коллектива есть важное конкурентное преимущество – сильный корпоративный дух, – считает генеральный директор ОАО «Краспригород» Олег Федотов. – Он формируется на основе богатых трудовых традиций многих поколений железнодорожников. Главное – сохранить, приумножить и обеспечить их преемственность. А для этого должен быть оптимальный баланс: между энергией молодости,

с одной стороны, и мастерством опыта – с другой.

Участниками стали билетные кассиры со стажем от двух до четырнадцати лет. Десять человек прекрасной половины вышли в первый день на проверку теоретических знаний.

Правила и инструкции были предложены в электронной программе в виде тестов. Выделилась группа из трех человек, результаты которых отличались в 1-2 балла. Собственно, во второй день эти железнодорожницы тоже были в верхних строчках рейтинга. Однако интрига первенства хранилась организаторами до конца второго дня, в котором участницы раскрыли свои творческие способности.

Те, кто был знаком с конкурсантками, узнали о них еще больше. Например, Юлия Малышева, билетный кассир Красноярского участка, рисует и лепит, занимается созданием причесок, поразивших не только болельщиков, но и жюри. Ксения Иванова приехала из Уяра. Занимается танцевальной аэробикой. Ирина Бывшенко – хороший кулинар и садовод. Любит погонять на мопеде. Елена Цымбалова, билетный кассир Енисейского участка, шесть лет работает в компании. Гордится своей дружной семьей. Кстати, порыбачить с утра – ее любимое занятие. Юлия Чебыкина работает в пригородных поездах четыре года. Играет на гитаре. А вот Ольга Одинцова, билетный кассир из Абакана, увлекается флористикой и необычным для жителей города занятием – разведением кроликов. Олеся Милюшкевич, билетный



кассир Ачинского участка, вяжет и вышивает картины.

Марина Захаренко, билетный кассир Восточного участка, – самый опытный работник «Краспригорода». За ее плечами 14 лет работы в пассажирском комплексе железнодорожного транспорта. Увлечена садоводством, поэзией, вышивает бисером. Елена Полякова – билетный кассир Западного участка. За девять лет работы вокзал Зеленево стал для нее родным. Леся Штронда – работник Западного участка. 14 лет трудится на Красноярской железной дороге, из них четыре года в билетной кассе. Воспитывает сына, дочь и двоих внуков. Занимается спортом и с удовольствием поет.

Однако участницы изрядно волновались. Перед выходом на сцену преодолеть робость пришлось многим. И в этот момент была важна поддержка близких и коллег.

– Когда встал вопрос, чтобы помочь Елене поставить сказку про Репку, никто и не думал отказываться, – рассказывают коллеги Елены Поляковой. – Надо так надо. У нас на участке все так поступают. А потому победа достается тем, кого поддерживает коллектив.

Елене Поляковой досталось третье призовое место. На втором – Елена Цымбалова. Титул лучшего билетного кассира у Марины Захаренко.

*Ирина ШАЛЫГИНА*



## Сдан в эксплуатацию самый длинный железнодорожный тоннель Красноярского края



Временно исполняющий обязанности губернатора края Виктор Толоконский и начальник Красноярской железной дороги Владимир Рейнгардт приняли участие в открытии самого длинного тоннеля в регионе – нового Манского тоннеля в Партизанском районе. Специально для участия в запуске инженерного сооружения, значительно повышающего производительность Красноярской магистрали, регион посетил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

Руководитель Российских железных дорог поблагодарил всех участников масштабной стройки за качественно выполненную работу.

– Открытие Манского тоннеля в Красноярском крае – грандиозное событие. Мы готовимся к увеличению объемов перевозок грузов, поэтому нам необходимо развивать инфраструктуру восточного полигона железных дорог страны. И в этом плане Манский тоннель – один из очень важных элементов модернизации этого направления, – отметил Якунин.

В свою очередь, врио губернатора высказал уверенность в том, что совершенствование объектов инфраструктуры Красноярской железной дороги даст дополнительный импульс развитию региона.

– Красноярский край – огромная территория с

множеством крупных предприятий и населенных пунктов, которые не могут существовать без сети железных дорог. Участок, где мы открыли Манский тоннель, дает новую жизнь Красноярской железной дороге и востоку страны. Благодаря таким значимым инженерным объектам на железной дороге повышается скорость перевозки грузов, увеличиваются транзитные возможности, появляются новые рабочие места. Все это, в конечном итоге, положительно влияет на экономику региона и качество жизни. А это, безусловно, приоритетная задача взаимодействия краевых властей и Красноярской железной дороги, – сказал Виктор Толоконский.

Отметим, что проект «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги» получил поддержку Правительства РФ в 2013 году. Программа модернизации Южного хода рассчитана до 2019 года. Ее общая стоимость – 42,9 млрд рублей (2,9 млрд – РЖД, 40 млрд – федеральный бюджет).

*Пресс-служба губернатора и правительства Красноярского края.*





# Лидерами не рождаются

**В Красноярск на ежегодный краевой конкурс профессионального мастерства среди водителей пассажирских автобусов съехались 24 команды. 72 водителя соревновались в скоростном маневрировании на автобусах «ЛиАЗ», «ПАЗ» и «МАЗ», в автоэстафете, а также в знании Правил дорожного движения.**

География впечатляла. Из Красноярска, Норильска, Канска, Ачинска, Енисейска, Железногорска, Зеленогорска, Балахтинского, Новоселовского, Казачинского, Большемурагинского и других районов Красноярского края собрались лучшие водители.

Конкурс был организован при поддержке краевого министерства транспорта и государственного предприятия «Красноярскавтотранс».

Впервые среди участников находилась женская команда – представительницы Красноярского муниципального пассажирского предприятия № 7. Команду выставил и частный перевозчик Константин Кнапнугель. Этот факт говорит о возросшем престиже соревнований.

В этом году в программу конкурса были внесены изменения: вместо скоростного маневрирования на автомобиле «Волга» мастерство вождения демонстрировали на автобусе «МАЗ».

Со словами напутствия к участникам обратились и.о. министра транспорта Красноярского

края Сергей Ерёмин, почетные гости, руководители.

А на острове Отдыха, где проходил конкурс, стояла ненастная погода. Дождь то и дело осыпался на участников состязаний. В таких условиях водителям пришлось действительно нелегко. Внимательность, точный расчет, выдержка, практический опыт требовали от каждого сосредоточенности и мастерского умения в управлении автомобилем.

## Социальное партнерство – не пустой звук

С особым чувством сопереживания следил за ходом упорной борьбы председатель Красноярской территориальной организации Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев.

– Виктор Георгиевич, трудно ежегодно собирать лучших водителей на такие профессиональные соревнования?

– Я бы не сказал. Общественная работа профсоюзных организаторов внутри рабочих коллективов



и информация о сути происходящего позволяют заинтересовать людей. Они даже рвутся на этот конкурс. Отпрашиваются у руководителей для проведения тренировок, практических занятий. Мы на протяжении многих лет, с 1990-х годов, проводим такие конкурсы. Сегодня среди участников появилась женская команда, которая соперничает в соревнованиях с мужчинами. Примечательный факт! Достаточно сказать, что уже 17 молодых женщин трудятся водителями в пассажирских автопредприятиях. И они ответственно относятся к своему делу. Расширяется круг участников. Если раньше мы собирали 15-18 команд, то сегодня их 24.

В этот раз оценить организацию проведения конкурса приехал президент международной Ассоциации перевозчиков. Он с большим интересом ознакомился с опытом проведения таких мероприятий. Напомню, в 2012 году на высочайшем организационном уровне мы провели конкурс профессионального мастерства среди водителей России.

## Трудно быть лидером?

Действительно, было трудно. Малейшая ошибка выводила из числа призеров. Однако красноярцы не подвели. Первое место в знании правил дорожного движения лучшей по времени была Марина Тит. В личном зачете в скоростном маневрировании и знании Правил дорожного движения места распределились следующим образом:





На автобусе «ЛиАЗ»:

- 1-е место – Иван Бугров – МП «КПАТП № 7» (Красноярск);
- 2-е место – Сергей Лось – МП «КПАТП № 2» (Красноярск);
- 3-е место – Евгений Пивсаев – ГП КК «Краевое АТП».

На автобусе «ПАЗ»:

- 1-е место – Владимир Лось – МП «КПАТП № 2» (Красноярск);

Светлана Роготнева по первой специальности техник-технолог бумажного производства. Водителем автобуса работает более трех лет. До этого год водила троллейбус.

– Работа устраивает, даже нравится, – откровенно признается женщина. – Хотя родители в свое время не приветствовали мое решение стать водителем. Говорили,

ла более двух лет. Потом пересела на трактор. Вышла замуж и на некоторое время уехала из города. Потом вернулась и пошла на курсы водителя троллейбусов. Отработала 12 лет.

– Моей напарницей на троллейбусе была Марина Тит, – рассказывает Елена. – Когда она пересела на автобус, начала сманивать и меня. Так и сманила. Три года работаю. Мне нравится водить автобус. Но не нравится, когда мужчины нелестно отзываются о женщинах за рулем. Хочется доказать, что мы не только не хуже, а в чем-то лучше мужчин.

В общекомандном зачете первое место заняла команда муниципального предприятия «КПАТП № 7» (Красноярск), на втором месте команда МП «КПАТП № 2» (Красноярск), на третьем – государственное предприятие «Ачинское ПАТП».

А вот в соревнованиях в автоэстафете произошел радостный сюрприз: впервые за всю историю состязаний чемпионом стала красноярская команда из МП «КПАТП № 7».

– Мастерство, показанное на соревнованиях, позволит повысить безопасность пассажирских перевозок, улучшить качество обслуживания пассажиров, – считает директор ГП КК «Манское АТП» Вадим Воробьев. – Каждый человек должен быть профессионалом в своем деле. Соревновательный момент в этом конкурсе заставляет водителей совершенствоваться. Это повышает мастерство и культуру производства.

Виктор ПАНОВ



- 2-е место – Степан Семькин – МП «КПАТП № 7» (Красноярск);
- 3-е место – Валерий Покатилов – ГП КК «Шарыповское ПАТП».

На автобусе «МАЗ»:

- 1-е место – Виталий Волков – МП «КПАТП № 7» (Красноярск);
- 2-е место – Марина Тит – МП «КПАТП № 7» (Красноярск);
- 3-е место – Александр Новожилов – «Железногорское ПАТП».

В женской команде выступали Светлана Роготнева, Елена Лорингель и Марина Тит. Если последняя была уже опытным бойцом, то Светлана и Елена участвовали в конкурсе первый раз. Каковы же их впечатления?

неженское это дело. Но отец всю жизнь проработал водителем автобуса и сейчас работает – водит дежурный автобус. Дочку воспитываю – 13 лет. Подруги дочери удивляются: «Надо же! Мама водитель автобуса». Все-таки женщина за рулем автобуса у нас пока редкость. Участием в конкурсе довольна. В следующем году буду бороться только за призовое место.

А вот Елена Лорингель из семьи потомственных металлургов. Мать и отец работали на алюминиевом заводе. Лена по окончании ПТУ по специальности «электромонтер» тоже на заводе отработала





### Уважаемые коллеги!

Сердечно поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем Воздушного флота России!

Авиация давно и прочно вошла в нашу жизнь. Сегодня, без преувеличения, воздушный транспорт – неотъемлемая часть и экономического, и социального развития Красноярского края.

Обширная территория обязывает по-особому относиться к гражданской авиации. В своей каждодневной работе вы решаете важные задачи по перевозке пассажиров и грузов, тем самым обеспечивая оперативную связь с отдаленными районами, а нередко спасая жизнь человека. Ваш опыт, ответ-

ственность – это залог успешной работы и развития региональной авиации.

В историю воздушного флота Красноярья вписаны яркие страницы. Наша общая задача – сохраняя все лучшее, находить оптимальные пути развития региональной авиации.

Особая благодарность ветеранам отрасли, посвятившим многие годы жизни становлению и совершенствованию отрасли. Вы были первопроходцами воздушных трасс и «поставили на крыло» не одно молодое поколение.

В этот праздничный день примите самые искренние пожелания здоровья, счастья и благополучия. Желаю вам чистого неба, мягкой посадки, попутного ветра и новых высот.

*Исполняющий обязанности  
министра транспорта Красноярского края  
Сергей Ерёмин.*

# Летчик набирает высоту

**16 августа в международном аэропорту Емельяново красноярцы отметили День Воздушного флота России.**

Как всегда, праздник авиации вызвал большой интерес горожан. К месту действия гости начали съезжаться на личном автотранспорте задолго до начала

мероприятий. Для тех, кто не имел своего авто, по маршруту Красноярск – Емельяново курсировали автобусы.

Аэродром в этот день превра-

тился в огромную выставочную площадку под открытым небом, на которой выстроились гигантские экспонаты – самолеты, вертолеты, аэродромная спецтехника. Посетить салоны летательных аппаратов и даже посидеть за штурвалом разрешалось всем желающим. Разумеется, этим не преминуло воспользоваться большинство гостей, у трапов самолетов выстроились очереди. Посетители осаждали торговые точки с мороженым и прохладительными напитками: субботний денек выдался жарким.

Собравшихся ждала насыщенная праздничная программа. Праздник посетили временно исполняющий обязанности губернатора края Виктор Толоконский, глава Красноярска Эдхам Акбулатов, депутаты Законодательного собрания края, исполняющий обязанности министра транспорта края Сергей Ерёмин, представители территориальных органов федеральных органов исполнительной власти, руководители краевых авиапредприятий и авиакомпаний.

Генеральный директор ООО «Аэропорт Емельяново» Олег Шпагин ознакомил Виктора Толоконского с выставочными и развлекательными площадками. Они осмотрели спецтехнику, воздушные суда, модели авиаоборудования, посетили детскую анимационную площадку, фотовыставку и посмотрели выступления представителей краевой федерации экстремальных видов спорта.

Затем перед зрителями выступили с концертными номерами творческие коллективы, в том числе любимая многими красно-



ярцами группа «Яхонт». В течение всего мероприятия на территории аэродрома работали детские анимационные площадки, проводились различные конкурсы и лотереи.

«В каком году в Красноярске появился первый самолет?» – вопрошает ведущий конкурса. Одна за другой сыплются версии участников – все мимо. Наконец находится эрудит, выдающий правильный ответ: «Первый самолет в нашем городе появился в 1914 году. Этот агитационный летательный аппарат демонстрировался горожанам с целью привлечения средств на создание воздушного флота». Знаток истории отечественной авиации получает символический приз от организаторов.

Впервые в этом году в рамках празднования Дня Воздушного флота в Красноярске прошла «битва титанов»: внедорожник мерялся силами с пассажирским самолетом. После нескольких неудачных попыток трехтонному автомобилю Nissan Patrol удалось провести буксировку Ту-154М весом 80 тонн.

Гвоздем программы Дня авиации, как всегда, стало авиашоу: опытные пилоты продемонстрировали многочисленным зрителям фигуры высшего пилотажа. Одним из первых в небо взмыл легендарный По-2 (У-2) с Павлом и Полиной Андреевыми на борту.



Павел, летчик с 20-летним стажем, привил любовь к авиации дочери. Первый самостоятельный полет Полина совершила в 16 лет. Сейчас ей 19, все эти три года она летает постоянно.

На летном комбинезоне девушки красуется эмблема с надписью «Ночные ведьмы». По линии, хорошо знакомой с историей отечественной авиации,

разумеется, отлично известно, откуда появилась эта фраза. В суровые годы Великой Отечественной войны маленький двухместный самолетик По-2 с большим успехом выполнял функции легкого бомбардировщика. Ночами эти бипланы с приглушенными моторами неожиданно возникали над позициями противника и сбрасывали смертоносный груз. Гвардейский Таманский авиационный полк, состоявший только из девушек – большей частью бывших ровесницами Полины Андреевой, вписал героические страницы в нашу славную военную летопись. Враг панически боялся боевых вылетов отважных летчиц, и именно немцы прозвали их «ночными ведьмами».

Нынешняя «ночная ведьма», красивая, доброжелательная и открытая к общению летчица, с удовольствием рассказывает о любви к полетам:

– Я большей частью живу в столице, учусь в Московском государственном университете. За штурвал самолета сажусь, когда приезжаю в Красноярск на каникулы. И жду этих дней с огромным нетерпением. Жить без полетов не могу. Если ты заболел авиацией, это уже навсегда.

*Андрей ВОЛОДИН*







# Юбилей авиации Красноярского края

**Обращение к теме истории авиации в Красноярском крае связано с тем, что 2014 год – юбилейный, год 80-летия красноярской авиации. Какой год считать годом образования авиации Красноярского края?**

Первые агитационные самолеты Юнкерс Ф13 «Сибревком» и Сопвич «Красноярец», принадлежавшие Сибирскому обществу друзей Воздушного флота, появились в небе над Енисеем в 1925 году. В 1926 году пилот В.Л. Галышев с бортмехаником Ф.И. Грошевым на самолете Ю-13 «Моссовет» общества «Добролет» проложили воздушную линию вдоль Енисея Красноярск – Туруханск. В 1929-1930 гг. состоялись первые полеты ледовой разведки и проводки судов через Карское море с посадкой в Диксоне, Игарке, Красноярске на о. Телячий самолета Дорнье-Валь «Комсеверпуть № 1» (пилот Чухновский). В 1931-1933 гг. в АО «Комсеверпуть» была создана служба связи, переименованная впоследствии в авиаслужбу, а затем в Управление воздушной службы (УВС). И, наконец, 11 марта 1933 года в связи с объединением «Комсеверпути» с ГУСМП на базе УВС «Комсеверпути» было сформировано Управление воздушной службы ГУСМП.

В навигацию 1931 года три са-

молета Дорнье-Валь авиаслужбы «Комсеверпути» уже летали на ледовую разведку, разведку рыбы и зверя в Карском море, впервые отработали в интересах геологов, помогая им составлять карты местности, и провели разведку запасов леса.

Делом первой необходимости была организация регулярного воздушного сообщения между Красноярском и районами Крайнего Севера. И уже в 1931 году было создано Управление Енисейской авиалинии и начались рейсы Красноярск – Игарка.

Все эти даты имеют прямое отношение к авиации в Красноярском крае, но с советских времен датой образования Красноярской авиации принято считать 1934 год – год создания полноценного авиационного комплекса в Красноярске, говоря современным языком, перевозчик, аэропорт, обслуживающие и ремонтные организации. До 1934 года полеты по Енисейской авиалинии носили нерегулярный характер и проводились только в короткие периоды навигации.

В 1934 году это выглядело следующим образом:

1. Перевозчик. Енисейская авиалиния, самолетов – 13, обслуживающий персонал – 72 человека.

2. Аэропорт. Енисейская авиалиния не имела (кроме Красноярска) сухопутных аэродромов, поэтому для полетов на Север использова-

лись гидросамолеты, у которых летним шасси были поплавки, зимним – лыжи. Взлетной и посадочной полосой для летающих лодок служила Абаканская протока Енисея, считавшаяся гидроаэродромом. В 1934 году на острове Телячий (впоследствии о. Молокова) ударными темпами начала строиться главная гидроавиобаза авиалинии.

3. Обслуживающие и ремонтные организации. В январе 1934 года по приказу начальника УВС ГУСМП началась организация и оборудование авиаремонтных мастерских в Красноярске. Помещения для мастерских (усадебка по ул. Октябрьской, 20) – два гнилых сарая и небольшое каменное здание, доведенное хищнической эксплуатацией прежних хозяев до непригодного состояния. Силами небольшого коллектива мастерских (первый штат – 30 человек) удалось добиться переоборудования старого помещения, построить новые цеха и склады. За 1934 год в этих кустарных мастерских было отремонтировано и подготовлено к экспедициям 7 самолетов и 15 моторов.

В августе 1934 года главный инженер УВС ГУСМП Абраменок говорил: «...В создании земной базы полярной авиации особое значение придается постройке основной гидроавиобазы в Красноярске на пересечении железнодорожной магистрали и водной магистрали Енисея, являющейся выходом к огромному району работ Северного морского пути – Лено-Карских операций. В комплексном хозяйстве Красноярской гидроавиобазы будет строиться большой ремонтный самолетно-моторный завод и сборочный завод по самолетам, приспособляющий отдельные стандартные типы машин, выпускаемых нашей промышленностью, к специфическим нуждам Севера. Вся база в целом рассчитана на обслуживание ремонтом самолетов Лено-Карского райо-



Актив ОДВФ у Сопвича. В центре – Любовь Дмитриева, 1925 г.



на. Красноярская гидроавиабаза имеет исключительное значение в деле освоения Великого Северного морского пути, в деле завоевания Арктики».

Полярные летчики вообще считали Красноярск «воротами Крайнего Севера». В 1930-е годы именно пилоты Енисейской авиагруппы полярной авиации первыми проложили воздушные пути на север и восток страны.

В грозные 1940-е Красноярск стал не только одним из крупных центров оборонной промышленности, но и важнейшим транспортным узлом, через который из США на советско-германский фронт шла поступающая по программе

ленд-лиза авиационная техника. Созданная в обстановке строгой секретности воздушная магистраль называлась Красноярской воздушной трассой, или КВТ. Еще одно название трассы – «Воздушная трасса Красноярск – Уэлькаль» – говорило о начальном и конечном пункте трассы на советской территории. Но понятие «конечный пункт» применимо только в отношении перегонов, проводимых летчиками 1-й перегоночной авиадивизии ГВФ, обслуживавшей трассу от Фербенкса в США до Красноярска.

Красноярский аэропорт 1-го класса Гражданского воздушного флота был конечным пунктом передачи самолетов органам военной приемки и одновременно воротами для импортной техники на фронт. Именно в Красноярском аэропорту завершался перегон из Америки и начинался новый – в боевые части. Из Красноярского аэропорта на фронт бомбардировщики и транспортные самолеты перегонялись по воздуху, истребители частично по воздуху своим ходом, частично – по железной дороге. Всего из 8084 самолета, перелетанного по КВТ в 1942-1945 гг., сдано военной приемке ВВС КА в Красноярске 7079 самолетов.

В 1946 году на базе Енисейской авиагруппы Полярной авиации было организовано Красноярское управление Гражданского воздушного флота. 1970-1980-е годы стали расцветом красноярской

авиации: поступала новая авиационная техника, совершеншились высокоширотные экспедиции в Арктику, шел рост грузопассажирских перевозок. А с начала 90-х годов и по сей день у авиации не самые лучшие времена. После череды реорганизаций и реструктуризаций Красноярское управление гражданской авиации превратилось сначала в госпредприятие, потом, после акционирования, авиационные подразделения стали частными авиапредприятиями.

Сегодня в Красноярском крае есть своя авиация. Это несколько авиакомпаний, работающих в крае, в смежных регионах и за рубежом: «КрасАвиа», авиакомпания «Таймыр», авиакомпания «Икар», «Скол», «КАТЭК-Авиа», «Турухан», «Абакан-авиа», «АэроГео», «Тува Авиа», небольшие частные авиакомпании, занимающиеся лесоохраной и воздушными съемками «КузбассАвиа», «АСК «Кречет», «Енисей», «Восток-Авиа», «АбаканАэросоюз», «Агат», «АвиаСтарт-Сибирь». Все авиакомпании подконтрольны Красноярскому межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Министерства транспорта РФ, возглавляемому Сергеем Васильевичем Родькиным.

Мы помним свою славную историю и верим, что у красноярской авиации есть будущее.

Вячеслав ФИЛИППОВ.  
(Продолжение следует)

## Малую авиацию ждут перемены

На заседании комитета по делам Севера и коренных малочисленных народов в Законодательном собрании края обсудили концепцию развития малой авиации до 2030 года.

В ее разработке принимало участие госпредприятие «Аэропорты Красноярья». Проектом концепции предполагается повысить качество, безопасность, надежность и доступность авиатранспортных услуг для населения региона. Предусматривается постепенная замена старого парка вертолетной техники на легкие шести-девятиместные самолеты с возможностью взлета с грунтовых аэродромов. Это потребует ремонта взлетно-посадочных полос и зданий аэропортов. В качестве инновации предлагается применять механизм государственно-частного партнерства в целях более эффективного использования ограниченных ресурсов. Сформулированы пути развития.

Первый нацелен на оптимизацию работы аэропортов, предполагающей создание единого федерального оператора управления аэропортовыми комплексами (федеральное казенное предприятие «Аэропорты Красноярья»). Второй путь касается вопросов ре-

формирования авиасообщения с труднодоступными территориями, такими, как Эвенкия и Таймыр. Третий предусматривает восстановление посадочных площадок местных воздушных линий.

В качестве пилотной территории для восстановления наземной инфраструктуры аэропортов разработчики концепции предлагают выбрать Илимпейскую группу поселений Эвенкии. Предусматривается, что взлетно-посадочные полосы и здания аэропортов будут приспособлены для взлета легких шести-девятиместных самолетов, которыми, согласно концепции, планируется заменить старый парк вертолетной техники. Кроме того, постепенно будут заменены такие самолеты, как Ан-24 и Ан-26. На замену им придут самолеты класса L-410.

Парламентарии края в целом одобрили проект концепции, однако, по их мнению, он нуждается в обсуждении и доработке. При обсуждении предложено усилить роль государственных предприятий и не отказываться от пополнения авиапарка вертолетной техникой.

Соб. инф.



# Когда наши дороги перестанут быть «бедой»



**Российские дороги, с легкой руки классика, уже несколько веков являются притчей во языцех. Конечно, с тех пор многое изменилось: большинство направлений одели в асфальт, да и магистралей прибавилось. Но их состояние остается вечной темой для разговоров любого путешественника. Общий уровень, к сожалению, пока далек от идеала.**

Чего же не хватает дорожной отрасли, для того чтобы создаваемый ею «продукт» нравился всем, и мы не замечали значительной разницы, возвращаясь домой из зарубежных отпусков? И вообще, возможно ли построить в Сибири автобан европейского уровня? Быть может, мы живем не в том климате?

Дорожники признаются: краевые магистрали лишь поддерживаются на привычном уровне качества. Руководитель краевого управления автомобильных дорог Вячеслав Цыщук говорит:

– Сегодня отраслевики занимаются тем, что спасают дороги от деградации. Мы поддерживаем привычный для пользователей уровень качества дорог. Не могу сказать, что он выдающийся, но тем не менее при существующем финансировании это максимум, на который способна отрасль.

В общий отраслевой котел региона ежегодно вливается около десяти миллиардов рублей. Это все деньги – на ремонт, содержание, строительство новых дорог и четвертого моста через Енисей в Красноярске. Примерно по два миллиарда приходится на пункты «Содержание» и «Ремонт». На эти средства удастся обновлять порядка 300 километров краевых

трасс каждый год. Для понимания: в крае 14 тысяч километров дорог регионального значения.

## Привести в чувство

Цыщук признает: для того чтобы улучшение качества магистралей стало ощутимо, нужно более чем удвоить объемы дорожных работ. Иными словами, начать ремонтировать каждый год не 300, а 750 километров. Очевидно, что для этого нужно удвоить финансирование.

Совершенно понятно: в существующих экономических условиях, при дефицитном бюджете, сделать это практически невозможно. Именно поэтому дорожники видят свою основную задачу в поддержании оптимального качества полотна, то есть в обеспечении пусть не скоростного, но беспрепятственного проезда.

Впрочем, говорить, что регион в этом смысле находится в стагнации, было бы не совсем верно. Масштабные стройки и новые объекты появляются в крае. В Красноярске, например, ведется строительство сети развязок, которые призваны создать так называемое кольцо вокруг города. Это даст возможность попадать на автомобиле из одного конца мегаполиса в другой, минуя историче-

ский центр, который уже сегодня задыхается от пробок.

Кроме того, несколько лет назад начата и ведется до сих пор масштабная реконструкция трассы Красноярск – Железнодорожск.

Ранее эта дорога именовалась в народе не иначе как трассой смерти. Здесь было узко, и любой обгон мог привести к аварии и гибели людей. При этом, не являясь федеральной, эта магистраль славитесь самой высокой интенсивностью движения. Сегодня это трасса-рекордсмен. Ни у одной другой дороги нет таких показателей интенсивности. Здесь построен современный удобный въезд и выезд в Сосновоборск, расширены участки до четырех полос и положен новый асфальт. При этом вышло распоряжение врио главы региона Виктора Толоконского о необходимости продолжения работ на трассе. Цыщук отметил, что модернизация будет закончена к 2017-2018 годам.

## Просим работы

Проблема качества дорог заключается не только в недостаточном финансировании. Несколько лет назад в регионе развернулась настоящая битва за это самое качество, к которой подключились не только чиновники, заказчики, но и общественность. Выложить в сеть видеоролик, повествующий, как рабочие укладывают асфальт в дождь, в то время должен был любой уважающий себя активист. А уж если на глаза попадались более грубые нарушения, это становилось немедленным поводом к действию всевозможных надзор-

ных органов. В дорожники тогда шли все, кому не лень, – урвать подряд, «срубить» денег и тихо уйти в тень. Тогда такой метод ведения бизнеса никого не удивлял. Правда, подход тотального народного контроля все-таки сработал.

Сегодня в регионе на краевых дорогах остается надежный пул подрядчиков – не более пятнадцати компаний, в которых есть ресурсы, техника и специалисты. Впрочем, обезопасить себя от проколов не получается, но случаи эти не носят системного характера. И уже тем более на краевых дорогах чаще всего удается избежать масштабных переделок, как это бывает в иных муниципалитетах. К примеру, в Красноярске два года назад подрядчика уличили в неправильной технологии лишь после того, как он уже сделал практически всю работу. Хотя, если вдуматься, первопричиной таких неприятных ситуаций становится скудное финансирование. Подрядчики вынуждены буквально «размазывать» средства для выполнения задания.

Вячеслав Цыщук говорит, что из всех 300 километров дорог, от-

ремонтированных за год в крае, на переделку отправляют примерно четыре километра. Естественно, все работы проводятся за счет подрядчика. При этом большая часть недочетов происходит не по злему умыслу, а из-за отсутствия опыта подрядчиков. Даже в самых авторитетных организациях большая текучесть кадров. Сами понимаете, «катать асфальт» не самая престижная работа.

### Доешь удвоение?

Сравнивать Европу и Россию в области развития дорожного хозяйства бессмысленно. Не потому, что европейцы лучше. Дороги там действительно на порядок качественнее. Но стоит учитывать, что и финансирование в Старом свете также в десятки раз больше, да и изначальный материал, с которым приходится работать, не сравнить.

К примеру, протяженность автотрасс в небольшой по площади Великобритании почти такая же, как в России. Но дорожная сеть здесь создавалась и развивалась столетиями. Да и обслуживать ее на такой площади гораздо легче,

чем уследить за тем же количеством километров на громадной территории нашей страны.

Конечно, эту составляющую не изменить. Мы по-прежнему будем жить в России. Здесь по-прежнему будет суровый климат с перепадами температур, разбросанная на огромном пространстве сеть магистралей.

Но главная составляющая, которая поддается изменению, – финансирование. Это касается как ремонта, содержания, так и создания новых магистралей. По гипотетическим расчетам, чтобы в крае не было проблем с передвижением транспорта и доступностью некоторых населенных пунктов, протяженность дорог должна быть примерно в два раза больше. Напомним, в регионе около 14 тысяч километров краевых дорог. Нужно еще столько же. Сумму можете рассчитать сами, учитывая, что погонный километр новой современной магистрали стоит примерно 50 миллионов рублей.

*(Печатается в сокращении)*

Марк ЗАХАРОВ,  
газета

«Наш Красноярский край»

## В соответствии с графиком выполнения работ

### И.о. министра транспорта Сергей Ерёмин с представителями СМИ проинспектировал строительство четвертого автодорожного моста в Красноярске.

О выполненных работах и текущем состоянии дел доложил Василий Ильинов – директор Мостотряда № 7 Красноярского филиала ОАО «Сибмост» (генеральная подрядная организация). «За два года строительства объекта объем всех выполненных работ – это и мост, и две развязки – составляет почти 50 процентов. Основные работы за этот период были сосредоточены именно на мосту. Так, из 15 мостовых опор семь русловых выполнены на 100 процентов. Восемь эстакадных опор переправы находятся в стадии завершения. В русловой части моста смонтировано уже почти 3 тысячи тонн металлоконструкций пролетного строения из 15 тысяч необходимых. В эстакадной части моста монтаж металлоконструкций завершен. Смонтировано более 4 тысяч тонн. На правобережной развязке по ул. Свердловской к концу текущего года необходимо полностью завершить строительство опор и произвести монтаж металлоконструкций пролетного строения в объеме более одной тысячи тонн. Двухуровневая развязка на ул. Дубровинского будет состоять из 31 опоры, 13 из них уже полностью готовы», – рассказал Василий Ильинов.

Свои комментарии об археологических раскопках в зоне строительства мостового перехода

дал Вячеслав Славинский – научный руководитель исследований площадок объекта культурного наследия «Афонтова гора II». «Всего нам необходимо провести охранно-спасательные археологические работы на площади более 11 тысяч квадратных метров. Почти половину площади мы уже обследовали. На протяжении всего периода раскопок мы, понимая важность соблюдения сроков с обеих сторон, синхронизируем работы с мостостроителями. Все возникающие вопросы решаются в оперативном режиме».

В завершение инспекции и.о. министра транспорта края Сергей Еремин отметил, что строительство мостового перехода идет в соответствии с графиком выполнения работ. Темп работ доказывает, что заявленный ранее максимальный срок – октябрь 2015 года, будет выполнен. «Мост находится на контроле у Министерства транспорта РФ, у первых лиц города и края. В связи с предстоящей Универсиадой-2019 степень ответственности возрастает. Мост становится базовым транспортным объектом, связанным с подготовкой и проведением Всемирных студенческих игр. После ввода первого этапа у нас не может быть передышки и раскочки на второй этап – прямой выход от ул. Дубровинского на ул. Копылова, и выход с ул. Дубровинского на ул. Киренского. На правобережье необходимо будет построить транспортную развязку в микрорайоне «Тихие зори». Сегодня уже на часть объектов сделана проектно-сметная документация, на другие разрабатывается», – резюмировал Сергей Ерёмин.



# Когда дело по душе

Студенты четвертого курса дорожно-строительного факультета Инженерно-строительного института СФУ Анна Анисимова, Дмитрий Тимшин, Екатерина Кравцова, Антон Демичев, Дарья Хорошавина ранним утром выехали в Саянский район в село Агинское. Они должны были выполнить производственное задание, полученное в ГП «КрайДЭО».



Ребята приехали для прохождения производственной практики. И, конечно же, волновались. Но директор Саянского филиала ГП «КрайДЭО» Дмитрий Шиндякин встретил студентов гостеприимно. Распорядился устроить их на ночлег и кратко объяснил производственную задачу.

– Ребятам предстоит сделать фотографию рабочего дня наших работников, чтобы иметь объективные данные об эффективности труда, – директор озадаченно глянул в окно. На улице шел дождь. В дождь работать нельзя. Придется ждать хорошей погоды. Студенты ушли устраиваться, а я стал приглядываться к руководителю.

Наблюдая за директором, невольно отметил уверенность, с которой этот человек оперативно

решал производственные вопросы. Интересно, как он стал дорожником?

– Не сразу, – рассмеялся Дмитрий Станиславович. – После школы я решил стать учителем истории, хотя мой отец Станислав Дмитриевич Шиндякин всю трудовую жизнь посвятил дорожной отрасли. Я же поступил в Красноярский пединститут на исторический факультет. Но быстро понял, что это не мое, и ушел. Вернулся домой, и вот здесь вмешался отец. По его настоянию на следующий год я поступил в Красноярскую государственную архитектурно-строительную академию на автодорожный факультет. Это было мое. Так стал дорожником.

По окончании академии вернулся в Агинское, где родился и

вырос. Отец на дорожно-строительном предприятии работал заместителем директора, а я стал инженером по охране труда. Потом перешел в дорожные мастера. В 2007 году меня назначили заместителем директора, а в 2013 году стал директором. Вот уже 20 лет служу дорогам. Мы занимаемся их содержанием и ремонтом.

– У вас большой участок?

– В Саянском районе 320 километров дорог. Из них 200 километров находится на содержании у нас и 100 – на субподряде организации МК «Саянская». Наша производственная база расположена в Агинском. Сеть дорог разветвленная. Но следует заметить, в Саянском районе местность не только равнинная. Так что содержать дороги здесь непросто,



особенно зимой. На всех шести направлениях есть автобусные маршруты. Поэтому вслед за грейдером придумали отправлять КДМ для обеспечения безопасности движения.

Кроме того, занимаемся ремонтом. В 2014 году у нас по плану: устройство автопавильона на автодороге Заозерный – Агинское – Межово – Тинская; ремонт моста через р. Ильбин на автодороге Агинское – Вознесенка; ремонт автодорог по титулу: Гладково – Междуречка, Нагорное – Усть-Анжа – Чарга, Нагорное – Усть-Анжа – Чарга. Первые два объекта мы уже ввели в эксплуатацию.

**– А коллектив? Кто работает?**

– Местные жители. Летом работают 68 человек (вместе с временными), а зимой – 50 человек, согласно штатному расписанию.

Коллектив слаженный, стабильный. Каждый знает свое дело. Хочу подчеркнуть, что людей объединяет не только работа, но и правильно организованный досуг. Мы активно участвуем во всех турнирах и соревнованиях, которые проводятся среди дорожников.

Задержек по заработной плате у нас нет, все налоги оплачиваются вовремя, выдается зимняя и летняя спецодежда.

**– Новые технологии при строительстве дорог применяете?**

– Конечно. Если, например, раньше швы заливали битумом из лейки, дедовским методом, то теперь приобрели швозаливщик и заливаем швы с применением мастики. Требования по качеству стали более строгими.

Приезжают специалисты из лаборатории ГП «КрайДЭО» и КГКУ «КрУДор». Проверяют очень серьезно. Например, в прошлом году было выявлено недоуплотнение асфальтобетона. Учитывая ошибки 2013 года, для уплотнения асфальтобетонной смеси арендовали катки в Березовском филиале. Надеемся, что претензий по уплотнению и составу асфальтобетона в этом году не будет.

**– Интересно, какими возможностями располагает ваше предприятие?**

– У нас свой асфальтобетонный завод. Общеизвестно, что качество асфальтобетона зависит от качества битума и инертных материалов. Обычно битум поступал к нам с Ачинского НПЗ, но его качество оставляет желать

лучшего. В связи с ЧП на заводе теперь битум получаем из Ангарска и Омска. Но это отразилось на себестоимости асфальта. Если в марте платили по 12 тысяч рублей за тонну битума, то сейчас – около 17 тысяч.

**– Дмитрий Станиславович, вопросы качества – важная проблема. Как вы с ней справляетесь?**

– Качество содержания и ремонта дорог – наша первоочередная задача. Но оно зависит от составляющих. Основное – это материалы. Например, в 2012 году получили мазут из Ачинска. При проверке выяснилось, что он содержит около 50 процентов воды. Не смогли запустить завод. ГП «КрайДЭО» решило вопрос по поставке мазута из Кемерово. Разница огромная! С июля до октября форсунки ни разу не чистили – все четко работало. Вот что такое качество.

Кроме того, имеем два карьера. «Сибиряцкая гора» по добыче скального грунта, для отсыпки земляного полотна и «Иргиса» по

добавлять минеральный порошок. Установка стоит около пяти миллионов рублей. Дорого. Опять стали думать, что делать. И придумали. Приобрели емкость для хранения минерального порошка, дозатор, сделали циклон – собрали установку. Сейчас нам привозят минеральный порошок, скачиваем в бочку и через дозатор добавляем в асфальтобетонную смесь. В общем, работать интересно.

За годы своей работы убедился: профессия дорожника всегда будет востребованной. Куда бы мы ни ехали – везде нужны дороги.

**– А над проблемой молодого пополнения думаете?**

– Конечно. В нашем селе две общеобразовательные школы. Я постоянно там встречаюсь с выпускниками. Рассказываю о нашей работе, перспективах. Студенты приезжают к нам на практику, работают в бригаде.

Например, в начале 2014 года студент Евгений Конищев проходил на нашем предприятии преддипломную практику. После за-

**СПРАВКА**

В Саянском филиале ГП «КрайДЭО» за полугодие выполнены объемы работ:

- по содержанию автомобильных дорог – на 18 400 59 руб.;
- по содержанию межпоселенческих дорог – на 357 990 руб.;
- по ремонту дорог – на 19 333 445 руб.;
- по содержанию улично-дорожной сети – на 134 832 руб.;
- ремонт моста через р. Ильбин на автодороге Агинское – Вознесенка – 1 251 940 руб.

В целом по филиалу выполнение плана объемов работ составило около 40 миллионов рублей.

добыче песчано-гравийной смеси.

Раньше возили противогололедный материал из карьера «Кордон», но это дорого. Стали думать, что делать. И нашли свои Кулибины, предложили: давайте попробуем использовать свой материал из карьера «Иргиса». Перед этим на асфальтобетонном заводе усовершенствовали приемный бункер под инертные материалы. На нем установили решетку в качестве сита. Благодаря этому крупные фракции отсеялись, и материал стал пригоден для противогололедной подсыпки, себестоимость которого была значительно ниже себестоимости материала из «Кордона».

По требованию краевого управления автодорог для улучшения качества асфальтобетонной смеси в нее необходимо до-

бавить дипломного проекта он был принят дорожным рабочим, трудится добросовестно. Конечно, хотелось бы молодого специалиста иметь в резерве. На время отпуска дорожного мастера попробуем поставить Евгения исполнять обязанности.

**– Дмитрий Станиславович, вот и вы нашли дело по душе?**

– Профессия дорожника у меня уже в сердце. В 2015 году исполнится 50 лет со дня создания нашего предприятия. Думаю, как отметить это событие. Увидел недавно в одной деревеньке старый прицепной грейдер сороковых годов. Задумка: соорудить здесь небольшой пьедестал и поставить на него этот грейдер, чтобы хоть какая-то память была о дорожниках района и края.

*Анатолий КАСАТКИН*



# Пришел и не разочаровался



**Чаще так и происходит – мечта не сходится с жизнью. Об Андрее Фильшине я услышал от директора Саянского филиала ГП «КрайДЭО». Руководитель с какой-то особой сердечной теплотой и уважением отзывался о дорожном мастере. Мне захотелось встретиться с этим человеком.**

Повезло, Андрей оказался не на выезде, оформлял наряды. Познакомились. Я думал, молодой парень, а передо мной оказался взрослый сорокалетний мужчина.

В беседе не отказал. С внимательным, изучающим взглядом, он мыслями не хлестался, спокойно рассказывал о себе, будто строил в книжке перелистывал. Как выяснилось, Андрей не сразу отыскал свой путь в дорожники.

– Родился и вырос в Агинском,

– рассказывал он. – Окончил школу и поступил в Красноярский сельскохозяйственный институт на факультет механизации сельского хозяйства. Год отучился и ушел. Не по душе. Поступил в автотранспортный техникум. Окончил с красным дипломом.

Я слушал и думал, как все же схожи биографии многих парней того далекого поколения: учеба, армия, свадьба, дети, работа и надежда на светлое будущее. Кажется, все так просто и все так сложно.

У Фильшина все так и произошло.

– Служил в армии. Отслужил, вернулся в Агинское и увидел, что мой красный диплом никому не нужен. На календаре был 1997 год, в стране неразбериха. Что делать? Женился. Появилась семья – надо кормить. Пришел к дорожникам.

Он пришел не случайно. До армии Андрей проходил здесь производственную практику. Его приняли дорожным рабочим. Потом он пересел на бульдозер машинистом. Через год сезон отработал на катке, потом трактористом на «Кировце», потом на погрузчике. Освоил четыре механизма! Его трудолюбие, любознательность, выдержку заметили руководители предприятия и доверили еще одно дело. Фильшина перевели на асфальтобетонный завод, где он совмещал должности машиниста погрузчика и мастера.

А время шло. Не заметил, как за плечами уже 17 лет работы. Год назад ему предложили должность дорожного мастера, но с условием: надо идти учиться. Андрей подумал и согласился. Заочно поступил в СФУ, Инженерно-строительный институт на автодорожный факультет.

– Учиться нетрудно, знания остались. В школе у нас учителя были настоящие.

– **Чем для вас интересна дорожная отрасль, дело, которым вы занимаетесь?**

– Знаний требует и терпения.

– **Плохую дорогу ругают все, а по хорошей едут и молчат.**

– И никто не знает, как она нам достается. Вот сейчас льет дождь. Хоть и лето, но работать нельзя. А сроки, объемы – все остается. Так что работать приходится без отдыха.

– **Людьми руководить трудно?**

– Я же сам всю дорожную азбуку прошел. К тому же дорожные рабочие из нашего села. Здесь люди стараются не задираться, притираются, помогают друг другу. Работают старательно: знают, умеют.

– **Вы долго шли к своей профессии. Нет разочарования, что посвятили свою трудовую жизнь дорожной отрасли?**

– Нет. Как говорится, взялся за дело, не бросай его на полпути.

*Анатолий УРАЛЬСКИЙ*

– Для прохождения производственной практики к нам направили студентов четвертого курса дорожно-строительного факультета Инженерно-строительного института СФУ. Работу, которую мы им поручили, они выполнили в полном объеме. Чтобы ребята поближе познакомились с производством, дали задание – сделать фотографию рабочего дня работников дорожных предприятий.

Для чего нужна эта работа? Фотография рабочего дня производится с целью определения эффективности производства. Ведь каждый руководитель предприятия не только технический специалист, он еще и экономист. Он должен понимать, насколько эффективно его производство, какова производительность труда.

Ребята побывали в Емельяновском, Саянском, Березовском, Канском филиале № 1, Ирбейском дорожных предприятиях. В каждом они провели по два дня. Руководители были предупреждены о приезде практикантов и создали им все необходимые условия для работы.

В течение дня практикант находился рядом с дорожным рабочим, водителем, главным механиком, заместителем директора и вел дневник. В результате он понимал, чем занимается каждый специалист, входил в курс дорожно-строительного производства по ремонту, обслуживанию дорог. Такие «невинные» вроде бы записи студентов на самом-то деле помогли нам понять главное – кто как работает. Мы внимательно проанализировали весь собранный ребятами материал. И, кстати сказать, были обнаружены недостатки в организации труда на одном из предприятий. Соответствующие меры позволили быстро их устранить. Это очень важно. В общем, ребята сделали реальную работу. Они увидели, чем живут предприятия, посмотрели производство изнутри.

Кроме того, двое студентов проходили практику в нашей строительной лаборатории. Это тоже очень интересно. Специалисты лаборатории проводят испытания, выдают рецепты, рекомендации по использованию материалов для строительства



## Получали практические знания

**Ежегодно в ГП «КрайДЭО» на производственную практику приходят студенты – будущие инженеры-дорожники. Чему учились они в этом году, рассказывает начальник ПТО ГП «КрайДЭО» Сергей Дворников.**

дороги. Под руководством ведущей лабораторией Анны Курносовой, опытного специалиста, они постигали основы практической работы профессии дорожника.

Надзор за качеством ремонтных работ стал значительно строже. Специалисты лаборатории отбирают материалы, которые будут использованы, защищают рецепт. Прежде чем зайти на объект, знакомишь заказчика с рецептом используемых мате-

риалов, которые ты будешь применять. Он анализирует этот материал. И потом в процессе производства ведется контроль над качеством производства работ, постоянно делаются вырубки и производятся испытания. Поэтому важно, чтобы студент знал основы производства, понимал ответственность за свое дело. Мы стараемся помогать будущим инженерам-дорожникам в освоении практических знаний.

*Владимир МИХАЙЛОВ*





# Праздник дорожников России

40 профессионалов из Московской, Оренбургской, Воронежской, Новосибирской областей, Алтайского, Забайкальского и Хабаровского краев, Урала и Ханты-Мансийска приехали в Красноярск защищать честь своих дорожных предприятий. Красноярцев представляли две команды – объединенная Красноярского края «БАМ» (Ачинск, Балахта, Минусинск) и ГП «КрайДЭО».

С инициативой провести Всероссийский смотр-конкурс дорожников выступили Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта РФ, Общероссийское отраслевое объединение работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР», Общероссийский профсоюз работников транспорта и дорожного хозяйства, министерство транспорта Красноярского края.

Соревнования проводились по четырем номинациям: «Лучший машинист бульдозера», «Лучший машинист экскаватора», «Лучший машинист автогрейдера», «Лучший водитель КДМ на базе большегрузных автомобилей «КамАЗ».

В советские времена такие соревнования не были редкостью. И они пользовались большой популярностью. И вот вспомнили о хорошей традиции. Ведь такие смотры, кроме демонстрации профессионального мастерства, показывают растущую популярность и престижность профессии дорожника.

**В Красноярском крае с большим успехом прошел первый в стране Всероссийский конкурс профессионального мастерства «Лучший по профессии» среди работников предприятий дорожного хозяйства Российской Федерации, посвященный 80-летию со дня образования Красноярского края и 100-летию со дня рождения первого министра автомобильных дорог РСФСР А.А. Николаева.**

В каждой номинации заявлялся один представитель. Порядок проведения соревнований предусматривал: для машинистов бульдозеров – маневрирование на местности, разработку, перемещение и планирование грунта, устройство откосов. Для машини-

стов автогрейдеров – маневрирование на местности, планировку земляного полотна, устройство кюветов. Для водителей КДМ – проверку знаний правил дорожного движения, скоростное маневрирование. А вот машинистам экскаваторов нужно было заехать





на трал, раздавить куриное яйцо в стопке (учитывалось время работы, аккуратность), поднять мяч с подставки и опустить его в ведро.

Учебный полигон Емельяновского дорожно-строительного техникума в поселке Замятино, где и состоялся первый в истории современной России Всероссийский профессиональный конкурс дорожников, было не узнать. Здесь царило торжество настоящего праздника. Украшенный флагами полигон, казалось, весь светился сибирским гостеприимством. Пешеходные дорожки аккуратно размечены, сектора соревнований приведены в полное соответствие с требованиями.

Примечательный факт: среди зрителей много молодежи: студенты техникума, школьники. С огромным интересом они осматривали выставку современной спецтехники, организованную компанией «ТОРОКС», совместного предприятия Российского машиностроительного холдинга «Русские машины» и мирового производителя строительного, горного и подъемного оборудования – компании финансово-промышленной группы «Карьерные машины» – официального дилера RM-TEREX.

Особое восхищение вызвал испытатель завода из КНР Ли-Ан-Дун, который продемонстрировал удивительное мастерство в управлении экскаватором. К зубу ковша была закреплена маленькая ложечка. Он сумел каким-то невероятным способом закатить в нее куриное яйцо, перенести его и

бережно выкатить в подготовленное место.

Под звуки торжественной музыки перед импровизированной сценой появилась группа девушек-барабанщиц. Праздник начался!

Затем со словами добрых напутствий к гостям обратились и.о. министра транспорта Красноярского края Сергей Ерёмин, от имени Федерального дорожного агентства Министерства транспорта РФ и.о. начальника ФКУ «Байкалуправтодор» Сергей Аникин, вице-президент Общероссийского отраслевого объединения работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» Владимир Ульянов. Они пожелали участникам удачи на пути к победе.

### Дорога – путь в будущее

В борьбу вступили водители КДМ и машинисты автогрейдеров, бульдозеров и экскаваторов. Состязались профессионалы высокого уровня, поэтому на исход влияли мельчайшие детали, в числе которых точный расчет, выдержка, знание техники, опыт. Любопытно: зрители наблюдали элементы шоу в работе машинистов экскаваторов. Как им удавалось в ковш закатить мяч, перенести его и аккуратно выкатить в ведро?! А для того чтобы тяжеленным ковшом аккуратно в стопочке раздавить куриное яйцо, причем с учетом времени, нужен настоящий талант.

Мы поинтересовались мнением руководителей, представителей приезжих команд и самих участ-

ников о значении конкурса.

– Сегодня современная дорожная отрасль представляет высокоиндустриальный сложный технологический комплекс, – считает Вячеслав Цышук, руководитель КГКУ «КрУДор», заместитель председателя оргкомитета. – От того, насколько люди умеют точно управлять машинами, часть из которых, кстати, снабжена бортовыми компьютерами, в конечном итоге зависит высокое качество работ. Участники конкурса своим мастерством создают эталон, как нужно работать, чтобы дороги на территории России были эквивалентны по своим качествам лучшим образцам.

– Для нашей страны это уникальное событие, потому что дорожники давно мечтали о проведении такого профессионального конкурса, – размышляет исполнительный директор ГП «КрайДЭО» Наиль Минахметов. – Идея всех сплотила. Откликнулись многие. Организаторы, в частности работники нашего предприятия, много сил вложили в проведение этого мероприятия. Встретили гостей, провели для них ознакомительную экскурсию по Красноярску. Она понравилась. Более того, в свободном обмене впечатлениями родилось предложение назвать этот конкурс «Дружественные дорожные игры». Поэтому этот конкурс должен иметь продолжение. А все, что мы вложили в устройство автодрома, останется учащимся и студентам Емельяновского дорожно-строительного техникума. Это очень важно.

### Учиться и учить – задача профессионалов

Александр Сиротинин, директор ГП КК «Балахтинское ДРСУ», и Александр Петров, директор ГП КК «Ачинское ДРСУ» очень внимательно следили за ходом соревнований. Их интерес понятен. Красноярская команда («БАМ») была представлена сборной юго-западного района края, в состав которой после предварительного отбора в Балахте были включены лучшие профессионалы из предприятий Ачинска, Балахты и Минусинска: Николай Мингалев, (ГП КК «Ачинское ДРСУ», водитель КДМ), Сергей Белин (Шушенский филиал ГП КК «ДРСУ-10», машинист бульдозера), Александр Скрипальщиков (ГП КК «Балах-







тинское ДРСУ», машинист экскаватора), Сергей Герберт (ГП КК «ДРСУ-10», машинист автогрейдера).

– Рассчитываем на удачу, – рассказывает Александр Сиротинин. – Накануне в Балахте мы провели предварительные соревнования. По итогам сформировали объединенную команду. Но здесь собрались лучшие представители дорожных предприятий со всей России. Это здорово! Я работаю в дорожной отрасли с 1977 года. Помню, в СССР проводили профессиональные конкурсы и хорошо, что опять возрождаем добрые традиции. Отлично все организовано.

– Хорошо, что в стране наконец-то обратили внимание на рабочие профессии дорожников, – делится своим мнением Александр Петров. – Это нужное и полезное мероприятие. Среди зрителей много молодежи. Пусть удивляются мастерству опытных дорожников. Это хороший стимул для выбора профессии дорожника.

**Не останавливаться  
– идти вперед**

Сергей Ерёмин, и.о. министра транспорта Красноярского края, наверное, волновался больше всех. Он взял инициативу на себя. Руководил огромной подготовительной работой. И вот – свершилось! Конкурс состоялся. О чем теперь думает руководитель:

– Тот формат, который мы реализовали, решившись взять на себя ответственность провести

первый Всероссийский конкурс в истории современной России, дело непростое. Я думаю, мы с достоинством выполнили задачи, которые перед собой в первую очередь сформулировали. Мероприятие новое. Поэтому немало было организационных вопросов. Задача была – показать работу дорожников более современно, преподнести зрителям ее более зрелищно. Я думаю, что это у нас получилось. Не случайно мы выбрали площадку Емельяновского дорожно-строительного техникума. Для того чтобы студенты посмотрели, как работают профессионалы. Им предстоит делать то же самое. Должна быть еще одна искорка, которая зародила бы у них уверенность и желание работать в отрасли. Например, учится в техникуме Сергей Ахмеев, па-

рень, который уже работает на всех видах дорожной техники. Он точно придет в нашу отрасль. Дорога – это будущее! Вся экономика мира построена на базе строительства дорог.

Сергей Ахмеев, студент дорожно-строительного техникума:

– Я люблю строить дорогу. Когда люди едут по гладкой хорошей дороге – всем же нравится. А на празднике понравилась работа экскаваторщиков. Они достойно выступили. Показали высшее мастерство. К этому нужно стремиться. Понравилась грейдеристы – высший пилотаж! Так что сомнений нет, стану дорожником!

**Спасибо, красноярцы!**

Завершая рассказ, выслушаем мнение гостей.

**Николай Подколзин, ГУП «Оренбургремдорстрой», председатель объединенной первичной профсоюзной организации:**

– В этом году исполнилось 45 лет, как работаю в дорожной отрасли.

У нас в Оренбургской области сильные государственные дорожные предприятия. Мы люди активные. Поэтому когда нам предложили участвовать в конкурсе, мы согласились. Очень интересные соревнования. Я вижу глаза участников – волнуются, переживают. А вообще профессия дорожника очень почетная. Я глубоко в этом убежден.

**Игорь Кузнецов, Алтайский край, водитель КДМ, победитель:**

– Конечно, волнение было. Хотя в отрасли работаю уже 14 лет. Но здесь собрались тоже опытные



специалисты. Задание вроде бы и несложное. Однако все непросто. Надо заехать и змейку пройти, остановиться. На время работаешь. Четыре минуты, а потом идет штраф. Это со стороны смотришь – просто. А когда сам сядешь за руль... А само мероприятие мне пришлось по душе. Здесь царит доброжелательная атмосфера. Спасибо красноярцам!

**Андрей Арташкин, Хабаровский край, ФКУ ДСД «Дальний Восток», машинист бульдозера, занял второе место:**

– Я десять лет работаю в дорожной отрасли. Впечатления замечательные. Такие конкурсы должны быть. Обязательно. Хотя бы для подтверждения квалификации. И для самого человека очень важно. Мы впервые на та-

занял Виталий Кузнецов (ГУП «Оренбургремдорстрой»), второе – Андрей Арташкин (Хабаровский край, ФКУ ДСД «Дальний Восток»), третье место – Владислав Ковляк (сборная Алтайского края).

В номинации «Лучший машинист автогрейдера» победа досталась Николаю Серегину (сборная Алтайского края), «серебро» – Ришату Галимову (ФКУ «Уралуправтодор»), «бронза» – Николаю Сухорукову (ОАО «Новосибирскавтодор»).

В номинации «Лучший водитель КДМ» первое и второе места соответственно у Игоря Кузнецова и Андрея Хижина, представителей сборной Алтайского края. Третье место занял Валерий Колесников (ОАО «Новосибирскавтодор»).



ный дорожник – это грамотный специалист своего дела, умеющий управлять сложной техникой.

Победители и призеры награждены грамотами, благодарственными письмами и ценными подарками. От имени Центрального комитета Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства команды поздравил член Исполнительного комитета Виктор Медведев.

– Сегодня очень высокие требования предъявляются к качеству ремонта и содержанию автомобильных дорог, – подчеркнул Виктор Георгиевич. – И здесь большое значение имеет подготовка молодых специалистов. Передовые рабочие на личном примере показывают значимость своего труда. Это очень важно для молодежи.

Президиум Общероссийского отраслевого объединения работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» наградил памятной медалью А. А. Николаева и.о. министра транспорта Красноярского края С.В. Ерёмина, исполнительного директора ГП «КрайДЭО» Н.Ф. Минахметова, директора Емельяновского дорожно-строительного техникума В.П. Калачева.

Благодарственные письма Федерального дорожного агентства Министерства транспорта РФ вручены представителям министерства транспорта Красноярского края, ФКУ «Байкалуправтодор», КГКУ «КруДор», ГП «КрайДЭО», Территориальной (краевой) организации Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства, Емельяновского дорожно-строительного техникума.

*Сергей АТАМАНОВ*



ких соревнованиях. У нас никогда не проводились такие конкурсы.

\*\*\*

В общекомандном зачете победили алтайские дорожники. На втором месте – дорожники ФКУ «Уралуправтодор», на третьем – команда ГУП «Оренбургремдорстрой». Красноярцы заняли четвертое («БАМ») и шестое (ГП «КрайДЭО»).

В номинации «Лучший машинист экскаватора» победу одержал Александр Скрипальщиков (сборная Красноярского края «БАМ»), на втором месте – Сагит Гареев (ФКУ «Уралуправтодор»), на третьем – Владимир Стребков (сборная Алтайского края).

В номинации «Лучший машинист бульдозера» первое место

Не скрывал радости **представитель команды Красноярского края Александр Скрипальщиков**, принимая поздравления.

– Мы готовились к этому конкурсу, – взволнованно говорит победитель среди экскаваторщиков. – У меня все получилось. Я так старался! Рад, что оправдал надежды нашей красноярской команды.

Награждая победителей соревнований, и.о. министра транспорта Сергей Ерёмин сказал:

– Мы увидели мастерство тружеников-дорожников, людей именно рабочих специальностей. Ваш труд не из легких – постоянно на дороге в любую погоду вы строите, ремонтируете и содержите автомобильные дороги. Современ-



## Ремонтная кампания в Канске

Канск с очередной инспекционной проверкой посетил и.о. министра транспорта края Сергей Ерёмин. Он осмотрел весь объем работ: участки улиц, на которых ремонтные работы уже выполнены, дороги, где ремонт продолжается. В этом году канским дорогам уделено особое внимание. Временно исполняющий обязанности губернатора края Виктор Толоконский поставил перед краевыми дорожниками задачу – в максимально короткие сроки решить проблему с качеством дорог на территории города.

На сегодняшний день выполнена почти половина всех необходимых ремонтных работ. Так, на всех участках дорог, запланированных к ремонту, сплошное асфальтовое покрытие уже уложено почти на трех километрах дорожного полотна из семи. Также выполнена большая часть работ по ямочному ремонту, общий объем которого составит более полутора километров.

Для оперативного выполнения работ в Канск привлекли сразу пять дорожных филиалов ГП «КрайДЭО» – это третья часть производственной мощности краевого предприятия.

– Текущая ремонтная кампания в Канске будет переломной в борьбе с бездорожьем, – подчеркнул Сергей Ерёмин. – В этом году мы отремонтируем наиболее аварийные участки автодорог, где высокая интенсивность движения. В следующем году ремонтные работы будут продолжены.

И.о. министра транспорта отметил, что по завершении ремонта необходимо сохранить улично-дорожную сеть, не допустив въезд в город большегрузного транспорта. С этой целью после ремонта в текущем сезоне участка объездной автодороги на въездах в город появятся пункты весового контроля.

Напомним, что в начале августа в ходе визита в Канск временно исполняющий обязанности губернатора края Виктор Толоконский поручил дополнительно выделить Канску в этом дорожном сезоне 20 млн. рублей. В 2015 году на дорожные работы в Канске запланировано выделить 70 млн. рублей.

## Инновационная разметка

В Емельяновском районе на 8-ом км автодороги Красноярск – Элита появилась инновационная разметка. Зеленые поперечные шумовибрационные полосы флуоресцентного типа, повышающие уровень альbedo, были нанесены на проезжую часть перед перекрестком с автодороги Еловая – ст. Монино в целях снижения аварийности на данном участке.

– Уровень альbedo – это характеристика отражательной способности поверхности. Из-за того, что разметка на данной автодороге нанесена нестандартным для нее зеленым цветом с добавлением флуоресцентного пигмента, уровень ее восприятия водителем в дневное время особенно в зимний период будет куда выше, чем, если бы она была нанесена обычным способом, – пояснил главный инженер КГКУ «КрУДор» Юрий Васильев.

Инициатива ООО «БРИЗ-Центр» по нанесению данной разметки была поддержана краевым Управлением автодорог.

– Инновационная разметка работает в тестовом режиме. Ее аналогов в России пока нет, – говорит главный инженер ООО «БРИЗ-Центр» Евгений Петрюк. – Основная задача нововведения – привлечь внимание водителей к опасным участкам дорог. На первом этапе тестирования отмечено, что такая разметка эффективнее привлекает внимание водителей, она более заметна, а значит, способна в большей мере повысить безопасность на дорогах Красноярья.

Напомним, что специалисты Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю ведут планомерную работу по снижению аварийности на опасных участках. Положительный результат на автодороги Красноярск – Элита был достигнут благодаря комплексу мер, предпринятому специалистами КГКУ «КрУДор». К таковым относятся установленные дорожные знаки на оранжевом фоне, световозвращатели, явно обозначающие границы проезжей части в ночное время, продольная шумовибрационная разметка и дублирующие дорожные знаки на поверхности автодороги, а также светофорный объект на перекрестке, где чаще всего водителями не соблюдалась очередность проезда.

*Информационно-аналитический отдел КГКУ «КРУДОР»*

## Новый мост через реку Сыр

И.о. министра транспорта края Сергей Ерёмин открыл движение по новому мосту через реку Сыр в Балахтинском районе. Этого события в течение трех лет ждали жители населенных пунктов Балахтинского района: Большие Сыры, Малые Сыры и Виленка. С районным центром их связывает автодорога Балахта – Виленка, которую разделяет небольшая река Сыр. Старый мост, построенный в 1980-е годы, был признан аварийным и требовал капитального ремонта. Новый железобетонный трехпролетный мост длиной 25 метров построен по современным стандартам и может выдержать вес до 100 тонн.

Переправа крайне важна не только для жителей сел, но и для перевозки угля с Большесырского угольного разреза в центральные, западные и южные районы края.

– Это положительный пример, когда интересы государства и бизнеса взаимосвязаны, – прокомментировал открытие моста и.о. министра Сергей Ерёмин. – Дорога краевого значения, мы ее сохраним и ремонтируем, обеспечивая социальные перевозки. Бизнес развивается, объемы добычи угля ежегодно растут, нагрузка на дорогу тоже. Руководство компании, грамотно оценив дорожную ситуацию, приняло правильное решение по вложению средств в строительство нового моста и реконструкцию автодороги.

Помимо капитально построенной водной переправы частный бизнес завершит в этом дорожном сезоне реконструкцию почти трех километров автодороги Балахта – Виленка. В планах руководства угледобывающей компании – построить технологическую автодорогу до железнодорожной станции Козулька, для того чтобы уйти от проезда большегрузов по краевым и федеральным трассам.

*Пресс-служба  
министерства транспорта.*

## Юбилей Ермаковского района

Временно исполняющий обязанности губернатора края Виктор Толоконский побывал с рабочей поездкой в Ермаковском районе, принял участие в праздничных мероприятиях, посвященных 90-летию района, а также посетил ряд предприятий и социальных учреждений.

Народные гулянья проходили на стадионе «Центральный» села Ермаковского. Виктор Толоконский поздравил жителей и гостей района с юбилеем территории, а также вручил благодарственные письма работникам, внесшим весомый вклад в развитие района.

Кроме того, Виктор Толоконский посетил мобильный асфальтобетонный завод Ермаковского филиала ДРСУ-10. Модульное производство было запущено в конце июля 2014 года. Директор ДРСУ-10 Константин Димитров показал врио главы края оборудование нового завода, а также рассказал об основных направлениях работы ДРСУ-10 по ремонту и содержанию автодорог краевого и федерального значения на юге края.

## Новейший модуль для укладки асфальта

Впервые в России, на территории Большемурутинского района, прошли успешные испытания отечественного асфальтоукладчика СД-404Б, оснащенного специальным новейшим оборудованием.

Конструкторский модуль состоит из бака для эмульсии и рапы для ее распределения. В результате обычный укладчик с помощью новой конструкторской разработки может точно распределять эмульсию и одновременно укладывать асфальтобетонную смесь.

Руководитель управления автомобильных дорог по Красноярскому краю Вячеслав Цыбук отметил ряд преимуществ новинки:

– Использование этой технологии позволило в полтора раза снизить объем битума, который используется при асфальтировании дороги. Перед асфальтоукладчиком нет залитого битумом участка дороги, что повышает безопасность дорожного движения в зоне работ. Кроме того, установка очень технологична. Потери битума исключены, поскольку работа модуля компьютеризирована.

С помощью новой технологии слой асфальта становится намного прочнее. Более того, дорожникам удалось добиться отсутствия сдвига асфальта в момент его уплотнения. Это означает, что меньшими средствами можно достичь большего эффекта при асфальтировании автомобильных дорог. Все эти факторы позволяют улучшить качество укладки асфальта.

Добавим, что стоимость импортных асфальтоукладчиков с подобным оборудованием достигает миллиона долларов. При этом больше половины стоимости составляет аналогичный российскому модуль SprayJet, который может устанавливаться только на конкретные марки асфальтоукладчиков. Отечественный модуль более универсальный и значительно дешевле импортных аналогов. Им можно оснащать почти все модели отечественных и импортных асфальтоукладчиков.

*Информационно-аналитический отдел Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю.*

## Не метро, но тоже удобно

Городская электричка у красноярцев пользуется все большей популярностью. В час пик можно сэкономить время. Цена на проезд сравнялась с автобусными, а с недавнего времени расчеты можно производить при помощи транспортной карты.

Владельцам транспортных карт не нужно покупать билет в железнодорожной кассе, они рассчитываются за проезд в электропоезде. Более того, выйдя из вагона и пересев на маршрутный автобус, пассажир получает дополнительную скидку 2 рубля.

У городской электрички три направления: микрорайон Северный – пос. Овинный, рейсы на правый берег до заповедника «Столбы» или за Базаиху до станции Сады. В центре этой сети железнодорожный вокзал.

В программу пересадок вошли еще семь автобусных маршрутов, и скидка на второй рейс предоставляется на 17 направлениях из 43.

Сейчас в ООО «Краспригород» прорабатывается вопрос об оплате за проезд при помощи не только транспортной, но и социальной карты.

– Есть некоторые вопросы, которые мы в ближайшем будущем планируем снять, – говорит Олег Федотов, генеральный директор ООО «Краспригород». – Дело в том, что в соответствии с законодательством, связанном с перевозкой пассажиров железнодорожным транспортом, льготы для одних и тех же категорий граждан получают разные. Муниципальные льготы – для одних категорий, льготы

федерального железнодорожного транспорта – для других. Может быть, этому гражданину по его льготе стоит проезжать как льготнику именно железнодорожного транспорта. Может, это станет для пассажира на самом деле дешевле.

Напомним, что проект «Городская электричка» в масштабах России уникален. Также мало такое широкое распространение получило развитие платежных электронных средств, тем более, на железнодорожном транспорте. Войдя в систему городских перевозок, электрички вызвали необходимость поиска ответов на некоторые вопросы, связанные с законодательством различных уровней власти.

– И мы, и власть готовы изменить законодательство в рамках своей компетенции и решить эти вопросы, – подчеркивает Федотов.

В Красноярске 15 остановочных пунктов, дополнительно к ним запланировано построить еще 12, в том числе пересадочных узлов. Во всех районах эта система будет увязана с городским транспортом, что обеспечит ее эффективную и бесперебойную работу. К концу этого года будет открыт еще один остановочный пункт – между станциями «Студенческая» и «Енисей».

Красноярску повезло: в городе уже есть 60 км построенной железной дорожной инфраструктуры. К тому же в большинстве городов городская электричка работает радиально – из пригорода в город. Строительство второго пролета моста «777» позволит закрыть кольцо, и городская электричка сможет, наконец, связать практически все районы города.

*Сергей ГОРСКИЙ*





# Ключ к здоровью

**В Партизанском районе прошли соревнования по мини-футболу, в которых приняли участие команды аппарата управления и одиннадцати филиалов ГП «КрайДЭО».**

Летний футбольный турнир дорожников проводится уже второй год подряд. Первый, проходивший прошлым летом в Дзержинском районе, был посвящен 10-летию образования ГП «КрайДЭО». Нынешние состязания приурочены к 90-летию Партизанского района и предстоящему 80-летию юбилею Красноярского края. Основную цель организации таких соревнований исполнительный директор ГП «КрайДЭО» Наиль Минахметов выразил коротким и очень верным лозунгом: «Спорт – в массы!».

– Массовый спорт – это энергия жизни, бодрость духа, отличное настроение и, самое главное, здоровье, – считает Наиль Файылович. – Кто хорошо работает, умеет и отдыхать. Именно поэтому мы решили проводить такие турниры ежегодно в разных районах края, где находятся наши филиалы. Первый турнир удался, подарил радость спортсменам и болельщикам, выявил наиболее сильные команды и лучших спортсменов. А в этом году футболистов и болельщиков ждали первые сенсации. Например, команда Емелья-

новского филиала, считавшаяся одним из фаворитов состязаний, в этот раз не смогла даже выйти из подгруппы. А вот «темная лошадка» – команда из Саянского района выступила достойно, сумела прийти до полуфинала.

Турнир проходил по стандартам международных футбольных состязаний, почти как на Кубке мира. 12 команд-участниц были поделены на четыре подгруппы, из которых по одному победителю выходили в полуфинал.

В играх плей-офф на поле разгорелась нешуточная борьба, кипели страсти. Футболисты сражались азартно и самоотверженно, в борьбе за мяч не жалели себя, порой жесткая игра перерастала в грубость, и судьям не раз приходилось доставать из кармана «желтую карточку». Но серьезных обид здесь, разумеется, не было и быть не могло.

В первом полуфинальном поединке между командами аппарата управления ГП «КрайДЭО» и Саянского филиала основное время матча закончилось со счетом 1:1. Дополнительные таймы ситуацию не изменили, и судьба игры реши-

лась лишь в серии пенальти. Лучшими бомбардирами показали себя игроки КрайДЭО, победив с разрывом в два мяча – 3:1. Вторая игра за выход в финал между Канским № 1 и Березовским филиалами закончилась убедительной победой березовцев со счетом 3:1. Однако в матче за третье место канские футболисты сумели вырвать победу у саянской команды с минимальным перевесом в один мяч – 2:1.

Финал никаких неожиданностей не преподнес. Безусловный фаворит турнира – команда Березовского филиала разгромила команду аппарата управления ГП «КрайДЭО» – 4:0. Эта победа березовцев в футболе стала уже некоей закономерностью: они были лучшими на прошлогоднем летнем турнире, взяли «золото» на зимних футбольных состязаниях, проходивших в Канске, и вот – очередной успех. Объявляя победителей, организаторы шутили: «По сложившейся традиции за первое место награждается команда Березовского района». Все верно, результат этой опытнейшей, слаженной, техничной и напористой команды – закономерность.

Самому опытному березовскому футболисту – трактористу Александру Донцову – 54 года. В детстве и юности серьезно занимался хоккеем и футбол любил



всегда. Трудится в Березовском филиале ГП «КрайДЭО» с 2001 года.

– С первых дней работы на этом предприятии у меня сложились хорошие отношения с коллегами, – говорит Александр Петрович. – Коллектив у нас дружный, и мы все любим спорт. Команда у нас, действительно, опытная, тренировки проводим постоянно, отсюда и стабильно хорошие результаты.

Хозяева турнира – игроки команды Партизанского филиала пока таким опытом не обладают.

– Мы участвуем в турнире впервые, – рассказывает директор филиала Дмитрий Становой. – Но, на мой взгляд, для первого раза выступили достойно, например, в подгруппе сумели обыграть сильную емельяновскую команду. А вообще, я рад, что этот спортивный праздник проводится у нас. Между руководством ГП «КрайДЭО» и главой нашего района давно установились хорошие взаимоотношения. В районе развивается социальное партнерство.

Яркий пример развития социального партнерства – строительство трехэтажного жилого дома в селе Партизанском. Дом возводится по соглашению с администрацией Партизанского района и ГП «КрайДЭО», которое предусматривает обеспечение жильем 24 семей, в том числе работников Партизанского филиала ГП «КрайДЭО».

Недавно на стройплощадке дома побывал врио губернатора Красноярского края Виктор Толоконский. В беседе с главой района Александром Земурбей-



сом и исполнительным директором ГП «КрайДЭО» Наилем Минахметовым Виктор Александрович признал этот проект весьма перспективным.

– Из 24 квартир в строящемся доме четыре получают специалисты-дорожники, восемь квартир предназначены для детей-сирот в рамках программы обеспечения их жильем, остальные пойдут на продажу, – рассказывает Наиль Файылович. – Особенно рентабельным этот проект назвать сложно, но мы и не ставим перед собой такую цель. Сегодня одна из главных задач – привлечение в районные предприятия молодых специалистов-дорожников. А привлечь квалифицированные кадры на работу в село можно, в первую очередь, за счет

обеспечения их достойным жильем. Еще одна из причин, по которой молодежь уезжает из районов в крупные города, – отсутствие полноценного и интересного отдыха в селах и маленьких районных городах. Наш футбольный турнир по мере сил должен способствовать решению этой проблемы. И, я надеюсь, футбольные состязания дорожников станут спортивными праздниками для жителей районов Красноярского края, где они будут проходить. Мы планируем возродить в наших филиалах систему ГТО, а также проводить конкурсы «Мама, папа, я – спортивная семья» среди семей дорожников.

Заместитель главы Партизанского района по оперативному управлению Иван Гавриленко подтверждает слова Наиля Минахметова:

– С ГП «КрайДЭО» мы всегда взаимодействовали слаженно, во имя общих интересов района. Например, в 2012 году частное автотранспортное предприятие не смогло оказывать услуги по перевозке пассажиров внутри района, эту задачу взяло на себя и успешно выполняет Партизанский филиал ГП «КрайДЭО». Мы, в свою очередь, поддерживаем дорожников во всех их начинаниях.

Кубки и медали турнира получили победители и призеры, наградами отмечены лучшие игроки. Следующий турнир пройдет в Саянском районе в 2015 году.

Андрей ВЛАДИМИРОВ





# Да разве сердце позабудет

Борис Лишнеvский – человек в дорожной отрасли края известный. Впрочем, сам он делит свой трудовой путь на два этапа, причем первый из них к дорожной отрасли никакого отношения не имеет.

– Я родился в городе Прокопьевске Кемеровской области в 1947 году, – вспоминает Борис Шмулевич. – Две мои старшие сестры после окончания школы поступили в вузы, а я после 8-го класса был вынужден пойти работать, чтобы помочь семье. Папа, начальник шахты, заболел и слег, а накоплений у нас, как почти у всех в то время, не было. Устроился младшим лаборантом в Кузнецкий научно-исследовательский институт и параллельно с работой продолжил учиться в школе рабочей молодежи.

Лаборатория, в которую пришел Борис, занималась в основном технической фото- и киносъемкой. Это хоть и не определило дальнейшую судьбу Лишнеvского, но стало главным его увлечением в жизни. Очень быстро вчерашний школьник освоил рабочие азы и стал настоящим мастером. Паренька с творческой жилкой заметили в местной газете, предложили сотрудничество. «Корочки выдали, все как полагается, – улыбается Борис Шмулевич. – Я их детям показываю».

Впрочем, разносторонней натуре Лишнеvского одной лишь только фотосъемки было недостаточно. Он научился работать с обрабатываемой киноплёнкой и стал снимать заставки для Кемеровской телестудии. Например, про «Золотую шайбу» – так назывались очень популярные в те годы детские хоккейные турниры.

А потом он едет в Москву – поступать во ВГИК на кинооператора художественных фильмов. Конкурс – больше 40 человек на место. Удачно прошел собеседование и творческий конкурс, сдал почти все экзамены, но... на сочинении срезался. Запятыя подвели. Синтаксис в русском языке – штука сложная, особенно для людей с техническим складом ума,

как у Бориса Шмулевича. Ну, что поделаешь, в жизни бывает всякое, и он возвращается домой.

– Моим подчиненным в лаборатории был один парень, брат которого учился в Томском инженерно-строительном институте, – вспоминает Лишнеvский. – Он и предложил нам пойти туда учиться. Из Москвы я привез справку с экзаменационными оценками, и для поступления мне оставалось только сдать химию. Так я стал студентом. Учиться мне очень нравилось. Тем более что на уже первом курсе меня пригласили в школу-интернат руководить фотокружком. На второй год мои кружковцы заняли второе место на Всесоюзном смотре в Кишиневе. Директор школы хорошо ко мне относился, кормил, с жильем помог.

И все-таки увлечение киносъемкой, по большому счету, определило дальнейшую судьбу Лишнеvского. В годы учебы в вузе он снял два фильма. «У самого синего моря» – про Крым и «Практика-70» – про студенческую производственную практику, которую проходил в поселке Курагино Красноярского края. Тогда-то он впервые встретился с Петром Алексеевичем Старовойтовым.

– Он в Курагино в командировку приехал, а ему и говорят: «Петр Алексеевич, к нам интересный студент на практику попал. Фильмы снимает, в фотокружке преподает». Старовойтов меня к себе вызывает: «Что, правда умеешь?» – «Умею». – «А где камера?» – «Все с собой». – «Что тебе с нивелиром по трассе бегать? Давай ко мне. Будем для истории снимать». И

стал я день и ночь с ним по дороге Новосибирск – Красноярск, которую строили, мотаться. На черно-белую пленку с магнитной лентой снял фильм. Потом поехал к друзьям, которые на телестудии в Кемерово работали, они помогли мне написать текст, смонтировать. Наложили музыку, профессиональный диктор прочитал текст. Жаль, что этот фильм потерялся. Показать бы его сейчас по-хорошему – живая ведь история.

В 1972 году Борис Шмулевич получил диплом инженера путей сообщения – дорожных специальностей тогда в вузах не было – и приехал в Красноярск в гости к водителю, с которым подружился на практике. И случайно встретил Старовойтова. Петр Алексеевич его узнал и пригласил к себе на работу в Красноярский край. Где и начинался второй – основной – этап трудовой биографии Бориса Лишнеvского. Дорожный.

42 года посвятил Лишнеvский красноярским дорогам. Много лет Борис Шмулевич проработал в «Автодоре» заместителем Петра Алексеевича Старовойтова. А начинал, как водится, с мастера – в Красноярском ДЭУ-65, потом, месяца через три, стал главным инженером. Возглавлял три дорожных организации в крае (все – в составе «Автодора») – две районных и одну межрайонную. Как самому молодому и задорному поручали ему наиболее сложные организации, где требовался новый подход и свежий, незамысленный глаз. К тому времени как Бориса Шмулевича переводили на новую работу, он оставлял вверенные ему

**27 мая этого года министр транспорта РФ Максим Соколов своим указом наградил ветерана дорожной отрасли Красноярского края Бориса Лишнеvского нагрудным знаком «Почетный дорожник России».**

**А буквально через несколько дней после этого радостного события Бориса Шмулевича нашла еще одна награда – объединение «АСПОР» вручило ему медаль имени А.А. Николаева.**



коллективы с Красными знаменами, полученными по итогам соцсоревнования на вечное хранение. В те годы это было очень почетно.

Много чего за годы работы осталось в памяти у Лишневского. Однажды в Канском районе был он в командировке вместе с Сергеем Ерёминным, который тогда работал в КруДоре.

– В то время в «Автодоре» были такие неплохие мероприятия, как оценка дорог в весенне-осенний период, – рассказывает Лишневский. – Весной мы выезжали на дороги, смотрели, что и как, определяли самые болевые точки и намечали план действий. А осенью инспектировали эти участки: что и с каким качеством нам удалось сделать. И вот поехали мы с Сергеем Васильевичем в сторону Нижнего Ингаша – там серьезные проблемы возникли, угольный пласт под обочиной оказался. Приехали на место, ходим по обочине – а она уже теплая, «печурка» под дорогой вовсю кочегарит. К счастью, вовремя спохватились – выгорела бы раковина под дорогой, все бы обвалилось. Еще интересный момент был в Тасеевском районе. На речке Мурме в период паводка мост завалился, и сообщение между населенными пунктами прервалось. А речка-то из тех, что весенними называют Весной – река, в остальное время наполовину пересохший ручей. Старовойтов мне говорит: «Езжай, посмотри». Приехал. Берега у речки очень высокие, строить опять деревянный мост – долго, канительное, а дорога-то нужна сейчас. Да и деревянные пролетные строения у нас никто не делал, старых мастеров

не было, а новые не умели. Железобетонный мост тоже не получается. В общем, доложил Петру Алексеевичу, что и как. Он подумал и договорился с железнодорожниками, чтобы они нам пролетное строение 28-метровое из резерва дали. Померил я с берега на берег – вроде маловато. Но если подходы насыпные из того же листовка сделать да валунами их укрепить, то, в принципе, хватит. За какие-то две недели мы все организовали. Соорудили огромный прицеп – чтобы этот пролет везти, договорились с гаишниками. Самое сложное было через Канск проехать – там же улицы, сплошные углы. Но доставили. Рельсы соорудили. Потом к лесодобытчикам обратились за помощью. Съехались они со всего района со своими трелевочными тракторами и помогли нам этот пролет установить.

С особым теплом Борис Шмулевич вспоминает людей, с которыми его свела дорожная судьба.

– Конечно, это в первую очередь Петр Алексеевич. Но не только. Владимир Рожкин великий человек был. Эрудит. Созидатель. Бессребреник. Инженером от бога был Виктор Филонов, а под руководством Льва Зарубина построены почти все производственные базы Красноярскавтодора. Старовойтов таких людей как специально собирал, Рожкину должность в Красноярске давал, а тот отказался, на Север поехал. Построил не только дорогу, но и клуб, спортзал. Дома для рабочих. Сам жил скромно, никакого барства, никакого шика. А как он стихи декламировал! Память о нем очень

светлая... Или Николай Зубков из Богучанского района. Тоже создатель. А в работе – локомотив. В самом энергично было хоть отбавляй, и люди за ним тянулись. Когда дела касались – чинов никаких не признавал. Или Александр Дремов из Минусинска. Раиса Скопп, недавно ушедшая из жизни, – она просто гигантом была в вопросах экономики и планирования. Кстати, тоже Томский инженерно-строительный, как и я, окончила. Все они в моем сердце.

Говорят, рыба ищет, где глубже, а человек – где лучше. Где сытнее, богаче, спокойнее. Так вот, «где лучше» – у Лишневского не получалось. Несколько раз приглашали Бориса Шмулевича на работу в другие регионы России – в Туву, Магадан, Ульяновскую область. И должности первого лица вроде хорошие, и зарплата, и жилье давали, но Старовойтов уговорил остаться. Уговорщиком он был талантливый.

– У меня был лидер – Петр Алексеевич Старовойтов, я ему никогда не изменил. Проработал вместе с ним вплоть до его выхода на пенсию. Я его как-то спросил: «Петр, а что ты меня не отпустил-то на другую работу?». А он мне: «Боря, если по-честному, ну зачем мне такого хорошего заместителя терять было? Ты разве недоволен чем-то?» – «Почему недоволен? Доволен». – «Ну, вот и все». Вот и весь полубовный разговор за эти годы.

В 2007 году Борис Шмулевич вышел на заслуженный отдых, но отдыха как такового пока не получается. Не отпускают его красноярские дороги. Понятно, сейчас уже и должностей столь же ответственных нет, и нагрузки поменьше. В основном, консультант по вопросам, связанным с производством.

– Осталось разве что о семье немного рассказать, – подводит итог нашему разговору Борис Шмулевич. – Жена любимая. Трое детей, выросли уже, образование получили – сын и две дочки. Одна университет окончила и магистратуру. Другая – в архитектурном, увлекается, как и я, фотографией. Как говорят, жизнь удалась. Так это обо мне. Порой встречаемся с бывшими коллегами, вспоминаем молодость, какими были дороги, – смеюсь. У каждого столько историй, хоть книгу пиши. А что, может, и сподоблюсь, как поется в песне, «ведь жизнь кончается не завтра».

Елена АВРАМОВА



# Куда приедут автобусы?

Акции протеста в трудовых коллективах направлены против распродажи государственных муниципальных пассажирских транспортных предприятий, задержек заработной платы, нарушений трудового законодательства. По оценке Исполкома ЦК профсоюза, пассажирский транспорт вошел в число наиболее конфликтных отраслей. Безусловно, такая ситуация вызывает тревогу.

Председатель крайкома профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев подробно рассказал о шагах, которые принимались краевым комитетом профсоюза, Федерацией профсоюзов Красноярского края совместно с министерством транспорта Красноярского края по стабилизации государственных и муниципальных предприятий пассажирского автомобильного транспорта.

В частности, еще 25 июля 2012 года было подписано соглашение между правительством Красноярского края и краевым комитетом профсоюза работников АТ и ДХ по обеспечению повышения оплаты труда работников муниципальных предприятий автомобильного и электрического пассажирского транспорта Красноярска по этапному приближению базовой месячной тарифной ставки рабочего 1-го разряда к уровню федеральных отраслевых соглашений. 27 ноября 2012 года президиум краевого профсоюза направил предложение в администрацию Красноярского края о включении в стратегию социально-экономического развития Красноярского края на период до 2020 года в раздел «Стратегические направления развития транспортного комплекса» – обновление подвижного состава пассажирских автопредприятий осуществить на сумму не менее 230 млн. рублей с использованием государственной поддержки из средств бюджета края.

25 ноября 2013 года было заключено краевое отраслевое соглашение по автомобильному городскому пассажирскому транспорту Красноярского края на 2014-2016 годы между министерством транспорта Красноярского края, Красноярской территориальной

**Х пленум Красноярской территориальной (краевой) организации Общероссийского профессионального союза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства обсудил свои действия в связи с ростом числа конфликтных ситуаций и акций протеста на предприятиях пассажирского транспорта во многих регионах России.**



ной (краевой) организацией Общероссийского профсоюза АТ и ДХ и Региональным объединением работодателей автомобильного и городского электрического транспорта «Транспортный союз Красноярского края».

19 февраля 2014 года IX пленум Красноярской территориальной (краевой) организации Общероссийского профсоюза работников АТ и ДХ направил обращение председателю правительства Красноярского края Виктору Томенко, председателю Законодательного собрания Красноярского края Александру Уссу, председателю ЦК отраслевого профсоюза Владиславу Ломакину, председателю ФПКК Олегу Исянову с требованием не допустить ликвидации государственных и муниципальных предприятий пассажирского автомобильного транспорта в Красноярском крае, предусмотренной «Стратегией развития конкуренции антимонопольного регулирования в РФ на период 2013-2024 годы». Правительство края поддержало позицию отраслевого профсоюза Красноярского края.

Проектами планов финансово-хозяйственной деятельности государственных предприятий автомобильного пассажирского транспорта на 2015 год предусматривается повышение заработной платы в

среднем в пределах 15 процентов к уровню 2014 года.

21 июня 2014 года на встрече и.о. губернатора Красноярского края Виктора Толоконского с руководителями территориальных профсоюзных органов этот вопрос был вновь рассмотрен и включен в протокол совещания для реализации. Параллельно велась кропотливая доказательная работа по повышению тарифа за проезд. Все это в целом позволило стабилизировать деятельность предприятий.

Собравшиеся хозяйственные руководители, председатели территориальных профсоюзных организаций и ячеек поддержали постановление X пленума. В нем записано: «Красноярская территориальная организация Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства воздерживается от проведения акций протестов в любых ее формах. Продолжить работу по дальнейшей консолидации развития социального партнерства между Красноярской территориальной организацией Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, министерством транспорта Красноярского края, Транспортным союзом Красноярского края».

*Михаил АНАТОЛЬЕВ*



## Встретились в «Бирюсе»

**С участниками молодежного форума ТИМ «Бирюса» и.о. министра транспорта Сергей Ерёмин обсудил кадровые вопросы дорожной отрасли.**

Ребята из дружины «Профессия дорожник» смены «Экономика будущего» пригласили и.о. министра транспорта, руководителей крупных краевых дорожных предприятий и представителя Инженерно-строительного института СФУ на «круглый стол» «Дорожной отрасли – молодые кадры».

Молодые дорожники на бирюсинском форуме были представлены впервые. Некоторые из них получили диплом об окончании института, кто-то еще изучает дорожную науку. Главная интересующая тема и будущих, и настоящих дорожников – кадровая политика отрасли.

В своем вступительном слове Сергей Ерёмин отметил, что кадровый вопрос по важности стоит на одном уровне с решением производственных задач.

– Нам нужна инициативная молодежь, у которой есть первоначальные знания и, самое главное, желание работать, – подчеркнул и.о. министра. – У вас предоста-

точно возможностей. Профессия дорожника всегда была и будет востребована. И раз вы ее выбрали, не стоит сворачивать с пути.

В ходе обсуждения проблемы участники дискуссии пришли к единодушному мнению: базовые дисциплины, которые проходят на первых курсах, должны соответствовать учебным планам и стандартам. Старшекурсникам, например, следует больше внимания уделять специализации, овладевать практическими знаниями на производстве. Руководители предприятий, комментируя ситуацию, обозначили три основных интересующих молодежь вопроса – обеспечение жильем, производственные условия работы и уровень

заработной платы. Эти проблемы разрешимы, заверили работодатели, но при условии добросовестного отношения к труду.

Было поддержано предложение о создании единого кадрового дорожного агентства.

– Руководителям нужно активнее взаимодействовать с учебными заведениями в части производственной практики. А нашим молодым коллегам желаю не бояться трудностей, – подвел итог встречи Сергей Ерёмин.

*Министерство транспорта  
Красноярского края.*



Выпускники ИСИ СФУ (слева направо) Андрей Казаков, Дмитрий Гаев, Павел Громов.

### МНЕНИЕ

**Дмитрий Гаев, выпускник ИСИ СФУ, кафедры «Автомобильные дороги и городские сооружения», работает в КГКУ «КрУДор» инженером отдела взаимодействия с муниципальными образованиями и технического контроля:**

– От встречи с и.о. министра транспорта Сергеем Ерёминым и руководителями дорожных предприятий остались самые хорошие впечатления. И тема для обсуждения актуальная для молодежи. Не секрет, что трудоустройство – вопрос непростой. Поэтому вы-

ступление и.о. министра транспорта Красноярского края, живое обсуждение кадровых проблем с руководителями дорожных предприятий было встречено всеми присутствующими с огромным вниманием.

В целом недельное пребывание в ТИМ «Бирюса» полезно. Были представлены на рассмотрение молодежные проекты, которые анализировали опытные специалисты. Их замечания отличались конкретными советами и рекомендациями. А знакомство и общение с интересными ребятами, безусловно, пригодится в дальнейшей трудовой жизни.



# С заботой о ветеранах



**По давней традиции на базу отдыха «Красноярский дорожник» в Шира приезжают ветераны дорожной отрасли, чтобы укрепить здоровье и в дружеском общении вспомнить трудовую молодость.**

Напомним, база отдыха существует уже 12 лет. Она была создана усилиями дорожников. Для отдыхающих были построены уютные домики. База год от года хорошеет, территорию возле каждого домика облагораживают.

Хорошая традиция есть у дорожников – забота о ветеранах. Их не забывают. Каждый год формируют группы и за счет дорожных предприятий отправляют на отдых. Этим летом на базу отдыха прибыло около 60 ветеранов отрасли. Когда возникли сложности с транспортом, ветеранов выручил директор Ачинского ДРСУ Александр Петров, который предоставил отдыхающим автобус. В нем они и отправились в путешествие по озерам Тус и Иткуль.

Вы бы видели, как искренне радовались пожилые люди солнцу, лечебной грязи озер, теплой воде. Отдыхали, купались, загорали, читали стихи.

Организовали турнир по настольному теннису. Вспомнила былое Валентина Климец (Боготольское ДРСУ), показала класс Елена Кучугашева (Березовское ДРСУ), которая и стала победительницей турнира. Директор базы отдыха Владимир Козлов вручил призы, пообещал сделать соревнования по настольному теннису традиционными.

Я попросила ветеранов поделиться своими впечатлениями.

Светлана Ковалева, ГП «КрайДЭО»:

– Отдых организован прекрасно. Мы жили в чистых, уютных домиках. С мужем Анатолием купались, загорали. В отношении работников базы отдыха к ветеранам, в организации досуга чувствуется забота о людях, много лет жизни отдавших дорожной отрасли.

Владимир Рукосуев, ГП «КрайДЭО»:

– За 52 года совместной жизни нам с супругой не часто удавалось провести отпуск вместе, так складывалась ситуация. В текущем году это свершилось. Прекрасный отдых! С утра совершали пробежки, купались в озере, днем читали книги, побывали на экскурсиях. В общем, отлично!

Юрий и Галина Обедины, Новоселовское ДРСУ:

– Мы с женой вместе прожили 62 года. На базе отдыха «Красноярский дорожник» отдыхаем второй раз. Спасибо директору Новоселовского филиала Балахтинского ДРСУ Александру Павловичу Плясунову, который отправил нас, простых тружеников, на такой замечательный отдых.

– Более 3,5 тысячи человек нынче уже побывали у нас, – рассказывает директор Владимир Козлов. – Особенно многочисленные группы были из ООО «Мостовик-Центр», Ачинского ДРСУ, Боготольской ДПМК, Ачинской ДПМК, Балахтинского и Большемуртинского ДРСУ. А ветераны закрывают сезон.

Пять дней пролетели незаметно. Отдохнувшие ветераны отправились домой с огромным желанием вернуться сюда в следующем году.

Ольга СТАРЫНИНА



6 сентября 2014 года на 55-м году жизни в автомобильной катастрофе трагически погиб инженер-энергетик ГП КК «Ачинское ДРСУ»

**ИВАНОВ Сергей Иванович.**

Родился 25 июля 1960 года в поселке Жданово Чистопольского района Кокчетавской области. В 1979 году окончил Ачинский политехникум по

специальности «слесарь-электрик». В апреле 1979 года был призван на военную службу, в ряды Военно-Морского флота, где прослужил почти 13 лет – до января 1992 года.

С апреля 1992 года до самого последнего дня Сергей Иванович добросовестно трудился в Ачинском ДРСУ, пройдя путь от слесаря 5-го разряда до инженера-энергетика.

В 1997 году окончил Красноярскую государственную академию цветных металлов и золота по специальности «Электропривод и автоматика промышленных установок и технологических комплексов», присуждена квалификация «инженер-электромеханик». Работая в должности инженера-энергетика, Сергей Иванович обеспечивал эффективную круглосуточную работу электро-технического хозяйства предприятия.

Он был неравнодушен к своей профессии. Самостоятельно принимал продуманные решения и никогда не боялся брать на себя всю полноту ответственности за

свои действия.

За преданность своему делу, безупречный добросовестный труд в 2002 году С.И. Иванов в связи с празднованием Дня работников дорожного хозяйства был награжден Почетной грамотой Законодательного собрания Красноярского края. В октябре 2012 года ему было присвоено звание «Ветеран производства».

Сергей Иванович неизменно пользовался уважением и авторитетом среди коллег. За жизнелюбие, бодрость духа и обаятельность он снискал общепризнанную любовь и симпатию коллектива. Гибель Сергея Ивановича стала для всех большой трагедией и невосполнимой утратой.

Коллектив ГП КК «Ачинское ДРСУ» выражает глубочайшее соболезнование родным, близким и всем, кто знал нашего дорогого коллегу и товарища.

*Коллектив  
ГП КК «Ачинское ДРСУ»*

12 августа 2014 года ушла из жизни один из ярчайших представителей дорожной отрасли Красноярского края

**СКОПП Раиса Залмановна.**

Родилась она в Красноярске в 1935 году, после окончания школы поехала поступать в Томск, в инженерно-строительный институт. После его окончания в 1961 году вернулась в родной край — в поселок Новоенисейск, где три года проработала в СМУ-9 треста «Красноярскспецстрой». А в 1964 году берет начало ее дорожная биография. Без малого 30 лет своей жизни посвятила она «Красноярскавтодору», где прошла путь от инженера производственно-технического отдела до заместителя начальника управления. Строила карьеру? Вряд ли, в те годы это было не принято. А каждая очередная ступенька на этой лестнице была подтверждением все возрастающей квалификации и признанием профессионализма со стороны коллег. В 1993 году, когда началось реформирова-



ние дорожной отрасли, Раису Залмановну пригласили на должность заместителя директора Красноярского государственного дорожного фонда.

– Все ее отлично знали, – вспоминает ветеран дорожной отрасли Вера Томилова. – У нее кредо в жизни было – всем по-

мочь. Говорила: «Мы должны делать все, чтобы люди могли комфортно работать, чтобы у них все было в материально-техническом плане». Я не помню случая, чтобы она отмахнулась от просьбы или не захотела отвечать на вопросы. Начало и середина 1990-х годов было непростое время. Все перестраивалось, реформировалось, реорганизовывалось. Для стоящих перед дорожниками традиционных задач приходилось искать новые подходы и решения. Сложно было. Но у нее получалось со всем справляться. И мы всегда знали, что в трудную минуту всегда можем опереться на плечо Раисы Залмановны.

Со словами Веры Александровны согласна Евгения Михет, много лет проработавшая с Раисой Залмановной.

– Вся ее жизнь была в работе, все она принимала близко к сердцу, – говорит Евгения Тимофеевна. – Добрый, отзывчивый человек. Профессионал.