

ТТК

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

№5
(49)

СЕНТЯБРЬ-
ОКТАБРЬ

2018

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ



Руководитель
КГКУ «Крудор» Андрей
Журавлев поздравил
генерального
директора
ГП «КрайДЭО»
Андрея Иванова
с профессиональным
праздником



Обменялись
опытом

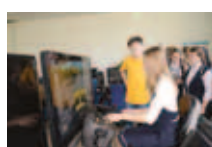
ИНТЕРВЬЮ Андрея Иванова

Дорога в **ДОРОЖНИКИ**

УСПЕХ – Стабильность

СОДЕРЖАНИЕ

С Днем дорожника!	4	Людмила Соловьева Сергей Гончаров: «Верный выбор»	23
Обменялись опытом	5		
Год колоссального опыта	6	Сергей Чурилов За каждым километром – люди!	24
Андрей Журавлев Под пристальным вниманием	7		
Галина Захаренко Объединяющая роль федеральных дорог	8	Нина Вениаминова Наиль Минахметов: «Дорожники – Герои с большой буквы»	25
Елена Аврамова Андрей Иванов: «КрайДЭО – большая и дружная дорожная семья»	10	Надежда Кубрак В едином кулаке	26
Алена Кротова По труду и награды	12	Сергей Конев Успех – стабильность	28
Артем Говоров «Морской волк» дорог	14	Мила Владимирова Инженерный подход во всем	29
Любовь Светлова Работа по плечу	15	Андрей Володин Активист и общественник	30
Вера Дружинина Карьер стал домом	16	Тамара Лавриненко Простой труд в почете	32
Ольга Маркова И дорожник, и спортсмен	17	Анна Ильина Гордость за своих	33
Сергей Петров Работа стала призванием	18	Марина Полежаева Развитие – инновационное	34
Екатерина Дубынина С верой в дорогу	20	Иван Серов Красны дороги содержанием	36
Екатерина Галкина Дорога в дорожники	21	Людмила Шеваникова Карта преимуществ	38
Сергей Аршинин Романтика дороги	22	Нина Зимина Главный маршрут	40
		Сергей Ручкин Вези, такси!	42



ТТК

Издается
при информационном
содействии
министерства
транспорта
Красноярского края

Учредитель
и издатель
ООО «Автомобильно-
транспортная газета»

Главный редактор
Э.З. Алборов
Заместитель
главного редактора
Л. Шеваникова

Адрес редакции
и издателя:
660049,
г. Красноярск,
пр. Мира, 30,
а/я 25533.
Тел./факс
(391) 227-27-27,
e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан
в ООО «Полиграф-
Аванта»,
660028, г. Красноярск,
ул. Телевизорная, 1, стр. 26
Объем 44А4.
Тираж – 2300 экз.
Транспортный комплекс
Красноярья
№5 (49)
сентябрь–октябрь 2018
Время подписания
в печать:
по графику 18.00
фактически 18.00
Дата выхода 23.10.2018
Цена свободная

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

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

16+

R Рекламный
материал

Использование
материалов
журнала
без письменного
разрешения
запрещено.



С Днем дорожника!



**УВАЖАЕМЫЕ ДОРОЖНИКИ
КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ!
ПОЗДРАВЛЯЕМ ВАС С
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ
ПРАЗДНИКОМ!**

Слаженная работа отрасли – неотъемлемое условие устойчивого развития нашего большого региона, его экономического и социального благополучия. Строительство современных развязок, автомагистралей и мостов, совершенствование всей дорожной инфраструктуры дает краю импульс роста на годы вперед, возможность воплощать в жизнь большие, смелые проекты.

В этом году нам вместе удалось справиться с очень сложной задачей. Тесное сотрудничество власти, бизнеса, строителей и широкой общественности позволило Красноярску успешно выполнить самый большой за последние десять лет объем дорожных работ. Масштабное обновление улиц и магистралей произошло не только в столице, но и в других городах и рай-

онах края. Дальнейшее участие в приоритетном федеральном проекте «Безопасные и качественные дороги» дает нам шанс реализовывать новые, истинно беспрецедентные планы по обновлению транспортной инфраструктуры региона.

Выражаем признательность всем, кто посвятил себя востребованной работе в дорожной отрасли. Добросовестно и ответственно выполняя свои обязанности, вы делом доказываете свою преданность интересам региона и его жителей.

Пусть труд приносит вам удовлетворение и вызывает искреннюю благодарность всех красноярцев. Желаем вам новых успехов, крепкого здоровья и всего наилучшего!

Губернатор Красноярского края
А.В. Усс

Председатель Законодательного Собрания края
Д.В. Свиридов



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

День работников дорожного хозяйства – важный день для отрасли. Это время, когда подводятся промежуточные итоги, оценивается то, что было сделано, и намечаются планы на будущее.

В Красноярском крае около 10 тысяч человек строят дороги и мосты, обеспечивают их эксплуатацию и содержание, организуют безопасное движение транспорта.

Позвольте выразить признательность всем тем, кто отдает свои силы, профессиональные знания, опыт и время для развития комфортной и безопасной дорож-

ной инфраструктуры. Именно благодаря Вам, Вашему труду, в жизнь воплощаются смелые идеи, преобразуются города и улицы, строятся мосты, прокладываются дороги. Пусть будет меньше преград на пути к новым целям, а в помощь Вам – современная техника, новые технологии и опыт коллег.

Мои поздравления и огромное спасибо ветеранам. Нынешние дорожники сохраняют и приумножают полученное от Вас наследство.

Благодарю всех Вас за вклад в развитие сети автомобильных дорог Красноярского края, и желаю Вам новых километров дорог, творческих проектов, интересных объектов и надежных партнеров.

Министр транспорта Красноярского края
К.Н.Димитров

**УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ И ВЕТЕРАНЫ
ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ!**

Поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем работников дорожного хозяйства!

Дороги – важнейший и неотъемлемый элемент развития инфраструктуры любой территории. Ежегодно увеличивается дорожная сеть и все больше внимания она требует к себе. Поддержание автодорог в надлежащем состоянии, обеспечение бесперебойного и безопасного движения – нелегкая задача, с которой вы с блеском справляетесь каждый день. Зимой и летом, в любых погодных условиях, вы содержите дороги края в порядке и следите за их безопасностью.

В этот праздничный день выражаю благодарность за ваш нелегкий труд. От всей души желаю вам сибирского здоровья, оптимизма, семейного благополучия, стабильности и успехов во всех делах! Пусть ваш жизненный путь будет гладким и долгим.

Председатель
Красноярской краевой
организации общероссийского профсоюза
работников автомобильного транспорта и
дорожного хозяйства В.Г. Медведев





Делегация Красноярского края



На выставке была представлена продукция из регионов страны

Обменялись ОПЫТОМ

Министр транспорта края Константин Димитров принял участие в работе международной выставки «Дорога 2018» в Казани.

Выставка «Дорога 2018» собрала 6,5 тысяч участников и 200 экспонентов. На стендах продукцию и наработки представили дорожные организации из разных регионов России, состоялось более 20 мероприятий деловой программы: круглых столов, семинаров, дискуссий, заседаний и конференций.

Делегации регионов, представители бизнеса рассмотрели и обсудили механизмы финансирования развития автомобильных дорог, перспективы цифровизации отрасли, разрабатываемые нормативные документы, определяющие требования

к материалам, например, композиционным и геосинтетическим; расширения практики контрактов жизненного цикла, эффективности современных решений для повышения безопасности дорожного движения, локализации производства дорожно-строительной техники в России.

По мнению Константина Димитрова, участвовать в выставках такого масштаба важно и полезно.

– Здесь происходит общение с коллегами. Проблемы в регионах страны сегодня практически одинаковые, мы обсуждаем опыт решения тех или иных задач, стоящих перед дорожной отраслью. Информация, полученная от коллег, в определенной степени стимулирует к усилению работы по внедрению передового опыта в крае, а также по доказательству необходимости выделения дополнительных средств в дорожный фонд. Чудес не бывает, только при наличии финансов можно сделать достойные дороги, как в других регионах страны, – поделился впечатлениями Константин Димитров.

Выставка во многом была посвящена подготовке к реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», который станет логическим продолжением приоритетного проекта, реализуемого в настоящее время как в Красноярском крае, так и еще в 35 городских агломерациях страны.

– Любопытно было узнать, как в других городах происходит практическое исполнение того, что прописано в унифицированных документах. Все это помогает структурировать работу у себя в регионе, внести коррективы, перенять лучшие практики, – рассказал министр транспорта.

Своим опытом поделился и Красноярский край. Константин Димитров рассказал участникам об организации взаимодействия с общественными контролерами во время проведения дорожных работ в текущем дорожно-строительном сезоне.

Также министр транспорта провел ряд встреч с судостроителями и транспортными компаниями, ознакомился с новыми технологиями.

– Полезно узнать, что происходит в мире технологий, что нового разработано, что успешно внедряется и каковы результаты. Это полезно, кстати, не только министерству транспорта, но и заказчикам, и подрядным организациям, – резюмировал Константин Димитров.

Сегодня с большой долей уверенности можно сказать, что в следующем году Красноярский край будет представлен на выставке «Дорога 2019» своим стендом, рассказывающим о дорожной отрасли региона.

Информационно-аналитический
отдел КГКУ «КруДор»



Новая техника радует глаз

Год колоссального опыта



Андрей Журавлев: «Нам пришлось на ходу многому учиться»

21 октября люди, имеющие отношение к дорогам, отметили профессиональный праздник – День работников дорожного хозяйства. Руководитель управления автомобильных дорог по Красноярскому краю Андрей Журавлев оценил то, каким был этот год:

– Это был эмоционально тяжелый год. Суетливый какой-то... И понятно почему. Город и пригород активно готовится к проведению Универсиады. И весь год, пожалуй, прошел под знаком подготовки к этому мировому спортивному событию. Отличительной особенностью были дорожные работы. Особенно в Красноярске. Куда бы ни ехали: на работу, с работы домой, в магазины, куда бы ни кинули взгляд, везде кто-то что-то делал. Уровень проводимых работ был запредельный. Практически не было выходных, когда то или иное ведомство по своей линии или на общих мероприятиях не контролировало ход работ по подготовке к Универсиаде. Ремонт, строительство, благоустройство... И в таком режиме работа велась постоянно. От тебя ожидают быстрых результатов, сжатых сроков и все это при ограниченных ресурсах: временных, финансовых, человеческих... Напряглись все и до сих пор не выдохнули! Универсиада еще не прошла!

Ключевой городской объект, за который отвечали мы, – это дорога от Николаевского моста до улицы Копылова. Волочаевская – точно центр сосредоточения дорожных работ прошлого года.

Несмотря на то, что это шестиполосный «монстр», который пришлось возводить в самом центре города, отношение к нему такое же, как к любому другому объекту. Просто фронт переживаний здесь гораздо шире, чем, например, при строительстве небольшого подъезда к какой-нибудь деревне. И поводов для переживаний на таком масштабном объекте больше.

Другое дело, что у нас опыта строительства дорог в черте мегаполисов

нет. Мы работали в небольших городах и деревнях, а с такой плотной застройкой, с таким количеством коммуникаций и согласований сталкиваемся впервые. Пришлось на ходу многому учиться. Одна только организация дорожного движения чего стоит. Надо было соблюсти интересы сотен жителей, пешеходов, водителей... Когда работаешь за пределами населенных пунктов, с этим практически не сталкиваешься. Конечно, там проще. Но для нас это колоссальный урок!

Но даже после того, как по Волочаевской промчатся автомобили, груз с плеч не спадет. В течение как минимум двух лет мы будем ее содержать. В это время будет формироваться единый земельный участок. Сейчас он как лоскутное одеяло: еще не все участки оформлены должным образом и переданы в собственность края. И только когда все они образуют единое целое, объединятся с землей Николаевского моста, мы передадим этот объект туда, где ему положено быть – в город.

Если выйти за пределы города, то год мало отличался от предыдущих. Те же скромные 100 с небольшим километров ремонта дорог краевой сети. К минусам отнесу отсутствие целевых средств, на которые по линии содержания мы восстанавливали покрытие проезжей части. Вернулись к использованию классической схемы «ямочного» ремонта. Восстановления покрытия протяженных участков дорог, увы, не было.

Ремонтная кампания прошла незаметно, в тени, если хотите. Ремонты дорог, которые проводились в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», Волочаевская, городские дороги, сконцентрировали внимание на себе. Дороги в районах за год точно лучше не стали, но после проведения Универсиады внимание наше обязательно переключится на краевые дороги.

Надежда на это есть. Нам выделили целевое финансирование, а это порядка 800 миллионов рублей. Поэтому вернемся к практике восстановления слоев асфальта в рамках контрактов по содержанию дорог. Плюс тот ремонт, который был запланирован ранее.

В любом случае, считаю, что с поставленными перед нами задачами мы справились, а те проекты, которые еще не завершены, обязательно доведем до ума.

Сегодня, находясь на финише строительного сезона и планируя проекты следующего, хочу пожелать руководителям предприятий хороших коллективов, способных решить любые поставленные задачи, чтобы на каждого сотрудника можно было положиться. Желаю уверенности в том, что они найдут варианты решений, а не станут искать доказательства того, что задачу решить невозможно.

Тем, кто непосредственно работает на линии, хочу сказать большое спасибо за проделанную работу, за максимальную отдачу. Пожалуй, это и есть мое пожелание... Мы добьемся ощутимых успехов, если будем работать с ощущением, что делаем дело в первую очередь для себя.

Коллегам-студентам желаю достаточного объема памяти. Не на жестких дисках и съемных носителях, а в собственных головах. Будьте как губка, максимально впитывайте все, что дают преподаватели. Черпайте знания не только из книг, но используйте любую возможность попасть на практику, непосредственно на дорогу. И не стесняйтесь задавать вопросы! Если студент активно проявляет себя, свою заинтересованность, то на него обращают внимание в первую очередь. Будьте активны, пополняйте багаж знаний, и они вам точно пригодятся.

С праздником, коллеги!

Под пристальным вниманием

Тема общественного контроля над автомобильными дорогами, а также над всеми работами, которые связаны с их ремонтом, строительством и содержанием, сегодня приобрела масштабный характер.

Редкая неделя обходится без информации о том, что представитель «общественности» не указал на какие-то недочеты. Знаток, как нужно проводить торги, строить развязки и укладывать асфальт, искать долго не нужно – каждый второй. Больше в нашей стране разве что футбольных экспертов... Ну, а раз уж это дело такое популярное и, безусловно, эффективное, то почему общественного контроля нет в других сферах? А если и есть, то почему он не в таком объеме и не так активен?

Возьмем, к примеру, алюминиевый завод. Как металлург руководит процессом выплавки? Правильно ли подобран состав промышленного электролита? Соблюдается ли температурный режим в процессе электролиза, соответствует ли требованиям ошиновка электролизеров и т.д. Этот процесс также контролируется сторонним человеком, неким экспертом?

Или, например, вы пришли на прием к терапевту, а общественный контролер уже сидит в кабинете и следит за тем, насколько глубоко врач засовывает в рот ложечку при осмотре горла, правильно ли использует фонендоскоп для того, чтобы диагностировать заболевания органов дыхания или сердца.

Или, например, как работает библиотекарь? Вот пришел человек и говорит: «Я хочу почитать Блока». А общественный контролер тут же фиксирует себе в блокнотике, быстро специалист находит нужную книгу или медленно, находит ли вообще или отправляет посетителя в другую библиотеку?

Возьмем тему гражданского строительства. В принципе, у нас схожая деятельность – мы дороги строим, они дома... А ведь замечаний по итогу их деятельности тоже до-

статочно. То тут, то там читаешь, как в новостройках осыпаются потолки, люди отсуживают деньги за некачественные окна или трещины, из которых дует. Но я ни разу не слышал, чтобы там было хоть какое-то количество общественных контролеров.

Но почему-то именно дорожники получили такое внимание общественности. Может быть, я ошибаюсь, ведь я, как дорожник, могу отвечать только за свою сферу деятельности. И я, как никто другой, знаю количество различных запросов и количество контролеров, которые следят за нашей деятельностью. В том числе и сугубо профессиональные, специализированные надзорные органы, которые отдельно от службы заказчика проверяют соблюдение технологий строительства, наличие документов на применяемые материалы, ведут контроль проектной и технической документации и т.д.

Может быть, тема общественного контроля сейчас просто на пике моды? По телевизору идут программы

типа «Ревизорро», где в заведениях общепита, гостиницах и отелях проверяют чистоту холодильников, посуды, подсобных помещений, туалетов и пр. Один пытается уличить другого в том, что он что-то не выполнил, сделал некачественно или бросил дело на половине пути.

Но ведь если человек является экспертом, в том числе и в дорожной отрасли, знает все ГОСТы и технологии, умеет работать руками, то почему он не идет работать в эту сферу? Тогда бы его замечания носили не только рекомендательный характер, он зарплату за свои знания получал бы. А имея такого ответственного человека в роли мастера, прораба, да и просто дорожного рабочего, с очень большой долей вероятности можно избежать всей той массы недочетов, которые такие эксперты сейчас просто фиксируют. Что ж, видимо, указать пальцем на проблему, которая, как оказалось, имеет место быть, проще... Ведь в противном случае контролировать будут уже тебя.

Вот иной раз и складывается мнение, что отдельными «экспертами» общественный контроль используется для отвода глаз от своей неумелой деятельности, либо от полного отсутствия таковой. А так ведь и благоую идею до абсурда можно довести...

Андрей ЖУРАВЛЕВ,
руководитель КГКУ «КРУДОР»



Волочаевская – объект внимания общественников

Объединяющая роль федеральных дорог

Предварительные итоги уходящего сезона порадовали знаковыми событиями в дорожной отрасли не только Красноярского края, но и в масштабах всей страны. В начале года ФКУ «Байкалуправтдор» переименовано в Федеральное управление автомобильных дорог «Енисей». Теперь в ведомстве ФКУ Упрдор «Енисей» находится 1767 км федеральных автодорог Красноярского края, Тывы и Хакасии. Речь идет о трассе Р-255 «Сибирь» и Р-257 «Енисей».

О завершенных работах, будущих планах, проблемах и тенденциях в развитии дорожной отрасли рассказал начальник Федерального управления дорог «Енисей» Сергей Аникин:

- Укрупнение сети федеральных автодорог для нашего Управления событие значительное. Всего в России преобразования коснулись девяти таких Управлений, где произошло перераспределение, многие региональные дороги приобрели статус федеральных - это очень серьезное решение по укреплению сети в плане финансирования и увеличения объемов работ.

Мы успешно справились с поставленной Росавтодором задачей и сегодня работаем на новой территории в Республике Тыва. Для пользователей тоже стало удобнее, теперь за всю трассу Р-257 «Енисей» от Красноярска до границы с Монголией отвечает наше Управление, соответственно, все вопросы можно решить в одном месте.

Нынешний год отличается от всех предыдущих именно объемами выполненных работ. В текущем сезоне в трех сибирских регионах отремонтировано более 230 километров федеральных дорог, при этом на 70 километрах выполнен капитальный ремонт.



Начальник Федерального управления автомобильных дорог «Енисей» Сергей Аникин

В западном и восточном направлении трассы Р-255 «Сибирь» отремонтированы участки общей протяженностью 132 километра. Продолжился ремонт федеральной трассы Р-257 «Енисей» в районе Дивногорска, Балахтинского, Шушенского и Ермаковского районов края, всего - 70 километров. В Тыве и Хакасии отремонтировано более 30 километров.

Вот факт: закрепленные за нами дороги на 85% соответствуют нормативам по ГОСТу, - это и есть тот плановый рубеж, который мы достигли. У нас есть четкие параметры, по которым оценивается состояние автодорог, и сейчас оставшиеся 15% - это рабочие объемы, выполняемые нами ежегодно.

Стоит отметить, что объем затраченных средств зависит от периодичности выполнения работ. Объемы работ и их виды зависят от диагностики, которую мы ежегодно проводим по всей сети. В строгом соответствии с показателями приборов лабо-



Р-257 Красноярский край



Надземный пешеходный переход, Р-257, п. Молодежный



Р-255, строительство обхода г. Канск

ратории и ее заключением назначаются необходимые работы на дорогах в соответствии с нормативами. Это такой непрерывный и циклически взаимосвязанный процесс: на основании показаний мы делаем выводы и определяем - капитальный ремонт либо планово-предупредительные работы. Так работает система управления федеральной сетью дорог.

Не могу обойти вниманием такую серьезную тенденцию, как снижение аварийности. Мы очень много делаем для повышения безопасности дорожного движения: качественный ремонт, установка ограждения, разметка, шумовые полосы, предупреждающие знаки, устанавливаем освещение. Есть подвижки в сторону уменьшения аварийности на федеральных трассах примерно на 7-8 процентов. Но парадокс в том, что снижение аварийности происходит не сразу: как только мы участок ремонтируем, на нем резко возрастает аварийность, соответственно, усиливается тяжесть последствий. И выравнивается по ниспадающей не ранее, чем через год-два. Это наши практические выводы, наработанные годами опыта. Анализ ДТП показывает, что в 90 % случаях - это нарушение правил дорожного движения, наша ментальность.

Продолжаем активно строить надземные пешеходные переходы, в конце лета очередной введен в эксплуатацию - напротив поселка Молодежный по дороге в Дивногорск. Возле знаменитой деревни Овсянка переход по-

строили в 2012 году, в 2019 такой же построим в Дивногорске возле железнодорожного вокзала. Напротив села Емельяново два надземных перехода были построены в 2012 и в 2016 годах. В ближайшие годы такие же переходы будут сделаны на особо проблемных участках трассы Емельяново-Логовой. К концу ноября полностью закончим установку освещения от аэропорта Емельяново до станции Бугач на въезде в Красноярск. Мосты и пешеходные переходы, хорошее освещение - это те меры, которые положительно влияют на безопасность дорожного движения и снижают аварийность.

Касаясь перспектив на ближайшие годы, хочется отметить, что сейчас у нас острая проблема - это разрывы федеральной трассы Р-255 «Сибирь» в Ачинске и Канске. Если в Ачинске движение транзитного транспорта влияет на городскую сеть менее болезненно, поскольку протяженность участка трассы, по которому он движется, небольшая, то в Канске - через всю сеть городских улиц. Такая громадная нагрузка круглый год создает массу нерешаемых проблем: загруженность и пробки на разбитых транзитным транспортом городских дорогах.

В настоящее время мы ведем строительство южного обхода Канска протяженностью 18 километров. Полным ходом идет отсыпка земляного полотна, устройство труб, фундаментов опор для будущего моста через реку Кан. Этот объект уникален еще и тем, что будет иметь покрытие из цементобетона, а не как общепринято - из асфальтобе-

тона. Закрывать эту «большую» тему и достроить объездную трассу вокруг Канска - задача архиважная для нашего Управления. Тогда транзитный транспорт пойдет минуя Канск и напрямую соединится с Р-255 «Сибирь». По плану - завершение строительства в конце 2020 года.

Продолжаются работы по реконструкции путепровода через Восточно-Сибирскую железную дорогу на 702 километре трассы Р-255 «Сибирь» (Козульский район). В результате реконструкции путепровод станет 4-полосным. Работы планируем завершить в конце 2019 года.

На будущее остаются «бутылочные горлышки» на западном направлении - это обход деревни Сухая, сейчас по этому проекту ждем корректировку документации и надеемся начать строительство в 2020-м году. Есть еще проблемный вопрос - это восточный въезд в Красноярск на участке Вознесенка - Тингино. В планах реконструировать дорогу до четырех полос. Тогда направление будет разгружено и снизится напряженность на этом участке с затыжным подъемом.

Сергей Аникин уверен, что выполненные объемы дорожных работ и реализация проектов, направленных на развитие дорожной сети, с каждым годом делают федеральные трассы Красноярского края, Тывы и Хакасии еще более комфортными и безопасными.

Подготовила
Галина ЗАХАРЕНКО
Фото ФКУ Упрдор «Енисей»

Андрей ИВАНОВ:

«КрайДЭО – большая и дружная дорожная семья»



Директор ГП «КрайДЭО» Андрей Иванов

Текущий год для ГП «КрайДЭО» – особенный. Юбилейный. Прошло ровно 15 лет с той поры, как предприятие, после целого ряда преобразований, приобрело свой современный облик. Наш сегодняшний разговор – с генеральным директором этой одной из самых крупных и эффективных дорожных организаций Андреем ИВАНОВЫМ.

КрайДЭО сегодня – это большая и дружная дорожная семья. Главная задача, стоящая перед нами, – обеспечение безопасности на дорогах края, с решением которой мы успешно справляемся все 15 лет.

– ДЛЯ СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ 15 ЛЕТ – СЕРЬЕЗНЫЙ ВОЗРАСТ...

– Серьезный. Хотя, на самом деле, мы намного старше. КрайДЭО – преемник созданного около 90 лет назад «Красноярскавтодора», который, в свою очередь, стал продолжателем дел и идей первых дорожных отделов, появившихся в крае в 20-х годах прошлого века. Так что у нас, по большому счету, за плечами почти вековая история. В 2003 же году, когда наше предприятие и получило свое сегодняшнее наименование, состоялась его последняя реорганизация, с которой и ведет свой отсчет современный этап в его развитии. Тогда у нас было 24 филиала, часть из которых впоследствии отошла к другим дорожным подразделениям.

– ЖЕЛАНИЯ ВЕРНУТЬ СЕБЕ ОТОШЕДШИЕ ФИЛИАЛЫ НЕТ? ЧТОБЫ ОПЯТЬ 24 СТАЛО?

– Зачем? У нас и так обширная география присутствия на карте края. Тем более, реорганизация проводилась же не просто так – пос-

ле нее значительно улучшились оперативность принятия решений, контроль за работой, мобильность. В свое время на всех уровнях много рассуждали на тему того, а не слишком ли далеко зашли мы с реформами или, напротив, может, имеет смысл проводить их и дальше. Однако, сопоставив все экономические, управленческие и технические параметры, пришли к выводу, что зональный подход к организации дорожных работ, при котором весь край оказался поделен между семью государственными предприятиями, позволил перекрыть практически всю его территорию, и достигнут оптимальный формат.

– ЭТО КАК-ТО СКАЗАЛОСЬ НА ВАШИХ ПОКАЗАТЕЛЯХ?

– От уменьшения числа филиалов наши показатели уж точно не снизились, а объемы выполняемых работ, наоборот, значительно возросли. Кроме того, динамика развития имеющихся у нас производств, таких как карьеры и асфальтобетонные заводы, говорит о том, что мы смогли в разы увеличить выпуск собственной продукции.

В целом же к своему юбилею КрайДЭО подошло с очень хорошими показателями. В денежном эквива-

– АНДРЕЙ СЕРГЕЕВИЧ, ПРОДОЛЖИТЕ ФРАЗУ: «КРАЙДЭО СЕГОДНЯ – ЭТО...»

– ...это крупное предприятие, которое занимается содержанием и ремонтом автодорог, на обслуживании которого находится около 40 процентов автомобильных трасс Красноярского края различного назначения: федерального, краевого, межмуниципального, улично-дорожной сети. Это 15 филиалов, около 30 участков и тысячи единиц техники, более 1600 человек трудового коллектива.



КрайДЭО обслуживает более 9 тыс. км. автодорог

ленте ежегодный оборот предприятия находится в районе трех миллиардов рублей. Мы обслуживаем свыше 9 тысяч километров автодорог и ежегодно ремонтируем порядка 200 – 300 километров.

Также в последнее время КрайДЭО – несмотря на то, что мы, в первую очередь, эксплуатирующая организация – начало активно осваивать новые титулы: строительство и реконструкцию. Это совсем другие виды работ – более ответственные, более сложные и капиталоемкие. Это не ремонт, при котором меняются только верхние слои асфальта, да и то не всегда. В этом году мы выиграли два больших контракта, один из которых – реконструкция автомобильной дороги «подъезд к поселку Солонцы», всем известного выезда из Красноярска со стороны улицы Брянской. Большой объект, стоимость которого – 350 миллионов рублей. Основные работы на нем развернутся в следующем году – потому что перед Универсиадой нельзя все перерывать и оставить в зиму. Но кое-что делается уже сейчас: реконструируем участок дороги протяженностью 300 метров, строим пешеходный переход, устанавливаем освещение.

Что касается второго объекта, то считаю, что его мы добились своим упорством и умением работать. Речь о контракте на капитальный ремонт 9-километрового участка федеральной трассы в Нижнеингашском районе, заключенном с ФКУ Упрдор «Енисей» – бывшим «Байкалуправтодором». Подобного объекта у нашего предприятия в принципе раньше не

было, федеральный заказчик всегда настороженно относился к тем, у кого нет большого опыта в строительстве и реконструкции дорог. Наша победа в тендере – это, на мой взгляд, очередное свидетельство того, что ГП «КрайДЭО» сумело заслужить себе авторитет и репутацию ответственного и профессионального подрядчика. Это уже другой уровень, который позволяет на равных конкурировать с серьезными строительными организациями дорожной отрасли.

– ВЫ МОЖЕТЕ СЕБЯ СРАВНИТЬ С АНАЛОГИЧНЫМИ СТРУКТУРАМИ В ДРУГИХ РЕГИОНАХ РОССИИ? ОНИ ВОБЩЕ ТАКИЕ ЕСТЬ?

– Я такой целью никогда не задавался – сравнивать. Хотя, конечно, много езжу по стране, общаюсь с коллегами. К сожалению, система государственных предприятий сохранилась далеко не везде. Большая их часть оказалась приватизированной и теперь их собственниками являются частные лица – как юридические, так и физические. Тем не менее, если брать государственный сегмент – то в тройку-пятерку наиболее крупных мы входим. По содержанию тоже в лидерах – все-таки больше 9 тысяч километров. На востоке от Урала вторых таких нет. Западнее есть, но немного. Понятно, это если судить по физическим объемам работ, поскольку в западной части России более разветвленная сеть федеральных дорог, где ценник на работы совсем другой.

– А В ОБЩЕРОССИЙСКИХ КОНКУРСАХ, КОТОРЫЕ ПРОВОДЯТСЯ СРЕДИ

ДОРОЖНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, УЧАСТВУЕТЕ?

– Да, по мере возможности стараемся о себе заявлять. И практически каждый раз завоевываем призовые места. В чем, на мой взгляд, в первую очередь заслуга всех работников нашего предприятия. В прошлом году, например, на XIII Всероссийском конкурсе «Дороги России-2017», который проводит ассоциация АСПОР, КрайДЭО оказалось лучшим по целому ряду позиций, в том числе и в номинации «Лучшая подрядная организация», и завоевало звание «Предприятие высокой социальной ответственности».

Себя показать, других посмотреть – дело, конечно, хорошее, но для подобных мероприятий это не самое главное. Дело в том, что они дают возможность взглянуть на себя со стороны, стимулируют поиск новых подходов в принятии управленческих решений, обмен опытом.

– АНДРЕЙ СЕРГЕЕВИЧ, ЧТО БЫ ВЫ ХОТЕЛИ В ЮБИЛЕЙНЫЙ ГОД ПОЖЕЛАТЬ СВОИМ СОТРУДНИКАМ?

– Прежде всего – здоровья. Во всех смыслах этого слова. Не только в буквальном – в плане физической подготовки, что для дорожников особенно важно, но и чтобы в коллективах был здоровый дух, хороший трудовой настрой. Я считаю, что каждый человек, независимо от его статуса, ранга или профессии, должен выполнять свою работу с радостью и с пониманием того, что она востребована и нужна, и через сделанное своими руками отдавать эту радость другим людям. Тем, кто пользуется нашими дорогами.

Хочу пожелать успехов и новых контрактов – больших, интересных, сложных. Стабильности – она позволяет с уверенностью смотреть в будущее. Благополучия каждой семье, заботливости в дорожной отрасли. Мужьям, которые не уходят с дорог, пока не сделают все, что требуется. Женам, которые каждый вечер ждут их возвращения домой. Детям – чтобы они учились и росли достойными продолжателями дела своих отцов.

И, конечно, я желаю всего самого лучшего нашим ветеранам – именно благодаря им мы и смогли стать теми, кто есть. Чтобы они и дальше передавали свой опыт подрастающим поколениям – а те, в свою очередь, когда сами станут старше, тоже смогли учить молодых. Пусть этот процесс будет бесконечен. В нем – основа любого успеха.

Елена АВРАМОВА

Фото из собственного архива



С праздником!



Поздравить дорожников пришли почетные гости

По труду и награды

22 октября в ГП «КрайДЭО» отметили профессиональный праздник – День работников дорожного хозяйства.

Праздник собрал в этот день представителей всех 15 филиалов КрайДЭО – в зале не было пустых мест.

Открывая мероприятие, генеральный директор ГП «КрайДЭО» Андрей Иванов поздравил коллег с профессиональным праздником, а также с 15-летним юбилеем предприятия, отметив, что дату эту КрайДЭО встречает сильным и перспективным производственным объединением.

– Мы совершенно обоснованно гордимся нашими достижениями, инновациями и экономическими показателями. Зримым воплощением в жизнь нашего труда являются дороги, которые верой и правдой служат населению и экономике края. Идти в

ногу со временем, порой даже опережая его, – вот один из основополагающих принципов нашей работы. Большое вам спасибо за километры построенных и отремонтированных дорог, которые соединяют сердца и украшают родное Красноярье, – обратился к присутствующим Андрей Иванов и пожелал всем коллегам жизненной энергии, благополучия, успехов в реализации намеченных планов и, конечно, здоровья.

К поздравлениям присоединились почетные гости праздника. Министр транспорта Красноярского края Константин Димитров пожелал коллективу КрайДЭО, чтобы «хороший набор скорости, драйва, с которым вы идете по жизни, только увеличивал обороты, и вы, не останавли-

ваясь, шли к лучшему: качеству, уровню содержания и ремонта дорог, жизни предприятия и работников». Депутат Заксобрания края, председатель комитета по промышленной политике, транспорту и связи Владимир Демидов пожелал процветания предприятию и каждой семье работников КрайДЭО, отдельно поблагодарив за многолетнюю работу ветеранов отрасли, создавших крепкую базу для развития предприятия. Председатель Красноярской территориальной организации Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев поблагодарил сотрудников КрайДЭО за плодотворную совместную работу, подчеркнув, что коллектив КрайДЭО умеет не только ударно трудиться, но и «выращивать» золотые кадры края, «воспитав» в своей среде целую плеяду успешных управленцев, занявших высокие руководящие должности.



На празднике был полный зал



Ветеран производства Анатолий Кузьмин





Медалью П.А. Старовойтова награждена Галина Богомазова



Константин Димитров вручил награду Дмитрию Кравченко



Дмитрий Медведев вручил профессиональную награду Татьяне Симоненко

Начальник ФКУ Упрдор «Енисей» Сергей Аникин пожелал коллегам здоровья, счастья и стабильного финансирования для дальнейшей качественной работы по ремонту и содержанию дорог.

Руководитель КГКУ «КрУдор» Андрей Журавлев поблагодарил коллектив КрайДЭО за добросовестное отношение к работе, самоотдачу и высокие стандарты, пожелав и дальше не терять доверие заказчиков, а также больших объемов работы для дальнейшего процветания предприятия.

Разумеется, теплые слова поздравлений и добрых пожеланий по традиции дополнили награды, которыми отметили передовиков предприятия, людей, своим добросовестным трудом доказавших профессионализм и высокую ответственность.

Церемония награждения была открыта вручением Почетной грамоты Губернатора Красноярского края водителю автомобиля Ирбейского филиала ГП «КрайДЭО» Николаю Бельх. Благодарственное письмо Губернатора Красноярского края было вручено водителю автомобиля

Канского филиала № 2 Андрею Рубинковичу. Благодарность Губернатора Красноярского края получили машинист автогрейдера Тасеевского филиала Алексей Прудников и главный бухгалтер Красноярского филиала Анна Шведова. Более двадцати сотрудников КрайДЭО получили Благодарственные письма министерства транспорта Красноярского края. Благодарственное письмо главы города Красноярска было вручено заместителю генерального директора по взаимодействию с органами местного самоуправления Алексею Старовойтову. Медалью П.А. Старовойтова были награждены отличившиеся высоким профессиональным мастерством, многолетним безупречным трудом и личными заслугами ведущий специалист сметно-договорного отдела Фарид Федюнина и главный бухгалтер Рыбинского филиала Галина Богомазова. Звания «Заслуженный ветеран производства» была удостоена главный бухгалтер Абанского филиала Оксана Наумникова, «Ветеран производства» - начальник финансово-экономического отдела Елена Тарасова, ведущий специалист отдела

имущества Маргарита Каменецкая, ведущий юрист Канского филиала Елена Кузьмина, механик Березовского филиала Анатолий Кузьмин, водитель автомобиля Березовского филиала Андрей Фельк, диспетчер Березовского филиала Елена Шешукова.

Кроме того, в этот день были вручены награды Законодательного Собрания Красноярского края, ФКУ Упрдор «Енисей», КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю», Ассоциации организаций, осуществляющих дорожную деятельность «Дорожники Красноярья», ГП «КрайДЭО» и профсоюзные награды, в том числе высшая награда Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства - Медаль Л.А. Яковлева - мастеру ПВП Абанского филиала Виктору Зарубицкому, а также Медаль А.А. Николаева директору Канского филиала № 1 Сергею Дворникову и начальнику отдела экологического контроля и нормирования природопользования Наталье Рачевой.

Алена КРОТОВА
Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА



Владимир Демидов вручил награду Самеду Юсубову



Грамоту получил Владимир Васильев



Андрей Иванов вручил почетную грамоту Виталию Сей-Тун

Поздравляем



Дорожник в составе Горсовета

В сентябре 2018 года заместитель генерального директора ГП «КрайДЭО», директор Красноярского филиала ГП «КрайДЭО» Самед Курбанович Юсубов был избран по единому общегородскому округу от избирательного объединения «Региональное отделение Политической партии СПРАВЕДЛИВАЯ РОССИЯ в Красноярском крае» депутатом Горсовета Красноярска. Самед Курбанович стал заместителем председателя комиссии по городскому хозяйству, а также вошел в состав постоянных комиссий: по городскому самоуправлению; по градостроительству и дорожно-транспортной инфраструктуре; по бюджету, собственности и экономическому развитию; по социальному развитию; по охране окружающей среды и формированию здорового образа жизни. Коллектив журнала «ТКК» поздравляет Самеда Курбановича с избранием на этот высокий и ответственный пост. Желаем Вам неиссякаемых запасов жизненной энергии, терпения, управленческой мудрости и осуществления всех намеченных планов.

«Морской волк» дорог

ГП «КрайДЭО» – крупнейшая дорожно-эксплуатационная организация нашего края с наибольшими объемами по содержанию дорог, куда входят и переправы через реки. Уже более десятка лет отдел переправ возглавляет Владимир Рукосуев.

Как признается сам Владимир Михайлович, желание стать моряком было обусловлено и романтикой, и рациональными причинами.

– В речном училище, куда я поступил после школы, было бесплатное питание, обмундирование, это было важно, поскольку отец погиб в Великой Отечественной в 1942 году, и мама воспитывала меня одна, – отмечает собеседник.

После обучения молодой матрос поступил в Енисейское речное пароходство. Параллельно получил высшее образование, работал штурманом, капитаном, затем пошел на повышение – работал главным диспетчером Красноярского порта, позже главным диспетчером пароходства. На пенсию уходил уже с должности начальника управления перевозок Енисейского речного пароходства.

– Самое светлое время, когда я был капитаном, молодой, энергичный, прошел весь Енисей от Красноярска до устья, – вспоминает Владимир Михайлович. – Ангара, Большой Пит, Подкаменная Тунгуска, Курейка – везде побывал. До сих пор помню свой первый

корабль, на котором я был капитаном – сухогрузный теплоход СТ-719 немецкой постройки. А самый первый корабль, на который я ступил – пароход «Спартак», бывший пароход «Сокол», построенный в 1904 году в Красноярске. В 1959 году я там был матросом 2 класса. В 1963 году «Спартак» перегнали в район водохранилища, паровая машина с него была переставлена на корабль-музей «Святитель Николай».

В «КрайДЭО» Владимир Рукосуев пришел в 2006 году в отдел переправ, когда уже 10 лет находился на заслуженном отдыхе.

– Флот в КрайДЭО тогда большой был, причем, самый разный, в том числе наплавные мосты, самоходные и несамоходные паромы, которые работали на Ангаре, Тасееве, Чулыме... Поэтому нужен был человек с большим опытом, который бы отвечал за организацию работы и безопасность, – рассказывает Владимир Михайлович. – Я эту работу хорошо знаю, всю жизнь ею занимался, вот и возглавил отдел, в котором помимо меня еще работали капитан-наставник и линейный электромеханик.

С коллегами сразу общий язык нашел, очень помог опыт работы в Енисейском пароходстве. Оказалось, что большинство капитанов на судах в КрайДЭО – бывшие работники пароходства, которые давно меня знают и уважают.

Сейчас флот КрайДЭО значительно сократился, но работы по-прежнему хватает, часто приходится выезжать в командировки в Боготол, где действуют 2 наплавных моста, Большой Улуй (функционируют 2 паромы и наплавной мост), Бирилюсы (2 паромы



Владимир Рукосуев – и моряк, и дорожник

и 2 моста). Только в Новоселово один паром за навигацию перевозит 42-45 тысяч пассажиров и 34-36 тысяч автомашин. Причем, навигация длинная – начинается 1 мая, заканчивается 20 декабря. Начинаем и заканчиваем по льду работать. Зимой работает судно на воздушной подушке, также перевозим пассажиров. Все это нужно поддерживать в хорошем техническом состоянии, оперативно устранять неполадки. Нужно сказать, делать это не так-то просто. За 12 лет моей работы не построено практически ни одного нового судна, не введено в эксплуатацию ни одного нового моста. А поскольку корабли стареют, объемы ремонта возрастают. Осложняется это тем, что сегодня за Уралом практически не осталось ни одного судостроительного предприятия. Элементы приходят в негодность, а заменить их нечем. Но ничего, справляемся, и не такое бывало!

Страницу подготовил
Артем ГОВОРОВ



Евгений Петров следит за исправностью техники

Работа по плечу

Главный механик на предприятии, особенно если речь идет о дорожно-ремонтном строительстве, где задействован широкий спектр различных машин и оборудования, – должность ответственная, со строгими требованиями и серьезными задачами. Не каждый справится.

Главному механику Кежемского филиала ГП «КрайДЭО» Евгению Петрову эта работа по плечу, недавно за добросовестный труд он был награжден почетной грамотой от КрайДЭО.

– Приятно, когда тебя отмечают на работе, что ты на хорошем счету. Это до-

бавляет мотивации к дальнейшим трудовым свершениям, – считает главный механик. – Наш филиал занимается ремонтом и содержанием дорог в Кежемском районе. Сложные климатические условия, удаленность от краевого центра и большой процент гравийных дорог и зимников накладывают свой отпечаток на работу всего филиала. Мне приходится совмещать обязанности и главного механика, и учетчика техники, и снабженца. Трудности, конечно, есть, например, в вопросе приобрете-

ния запчастей для ремонта техники, но стараемся их решать, жаловаться не приходится. А вообще, хорошее дело делаем – ремонтируем, строим дороги там, где они нужны.

В планах главного механика усовершенствовать ремзону, закупить новое оборудование, чтобы увеличить качество и скорость ремонта:

– Чем выше возможности ремонтной зоны – тем больше исправных единиц техники на линии, а значит, большие объемы можно отработать.

Из водителя в механики

На карьере «Кордон» Красноярского филиала КрайДЭО в последние годы был значительно увеличен парк техники, приобретено много импортных машин – стационарных и мобильных дробилок, экскаваторов, погрузчиков...

Всего сейчас на карьере работает 35 единиц техники. И за бесперебойной работой каждой из этих машин внимательно следит ведущий механик карьера «Кордон» Дмитрий Яковлев.

– Я вообще-то всегда водителем был, как в 2000 году права получил, так и провел 15 лет «за баранкой». В армии тоже техникой управлял, правда, гусеничной, да еще на «Уралах», «КрАЗах» ездил, – вспоминает Дмитрий Яковлев. – У меня отец всю жизнь водителем отработал, и я рядом с ним с детства к машинам привык, многому у него научился, вот и пошел по его стопам. Работал в разных местах, и нигде у начальства к моему вождению претензий не было, чем горжусь.

На должность водителя пришел и в карьер «Кордон», когда он еще был в другом филиале.

После того, как карьер перешел в Красноярский филиал КрайДЭО, меня назначили мастером, а с июля нынешнего года я работаю ведущим механиком карьера. Фронт работы большой – 35 единиц техники: экскаваторы, по-

грузчики, «КамАЗы», которые нужно поддерживать в хорошем техническом состоянии. Поскольку я в новой должности не так давно, машины еще не все знаю, но с каждым днем это исправляю – больше, конечно, изучаю на практике, потому что полезнее, когда своими руками машину переберешь, а не услышишь от кого-то, как это делать. Кроме того, у нас очень опытный механик по ремонту Александр Александрович Ушаков, он помогает освоиться, что-то подсказывает. Хватает и бумажной работы, оформления заявок и т.д. Но мне нравится, что должность ведущего механика позволяет постоянно повышать свой профессиональный уровень и знания, было бы желание.

Помимо работы Дмитрий Юрьевич

защищает честь Красноярского филиала на отраслевых спортивных соревнованиях. Уже не один год участвует в лыжных гонках, которые даже выигрывал три года подряд. Нынешней зимой Дмитрий Юрьевич также оказался в числе призеров – завоевал «бронзу». Показывать отличные результаты помогает постоянная практика – с 7 класса увлекается лыжными гонками. К спорту причает своего сына, который занимается биатлоном и, возможно, в будущем станет профессиональным спортсменом, чего бы очень хотел Дмитрий Яковлев.

Страницу подготовила
Любовь СВЕТЛОВА.
Фото автора



Дмитрий Яковлев с детства привык к машинам

Карьер стал домом



Олег Аметов недавно стал начальником карьера

Карьер «Кордон» Красноярского филиала КрайДЭО – крупное предприятие по добыче щебня, объемы производства которого достигают до 600 кубометров ежегодно. Щебень различной фракции карьера используется при строительстве и ремонте дорог, мостов, зданий филиалами КрайДЭО и различными организациями нашего края. Сложным, отлаженным механизмом успешно руководит Олег Аметов, начальник карьера «Кордон».

ет множество профессиональных «секретов», уже по виду камня, по материалу и его плотности может сказать, получится ли из него хороший щебень или нет, куда и для чего в зависимости от фракции пойдет продукция. Однако останавливаться в развитии не намерен – имея средне-специальное образование, полученное в Красноярском автотранспортном техникуме, сейчас получает высшее в отрасли механизации, занимается самообразованием.

– В свободную минуту стараюсь читать по карьерам книги, журналы. В интернете информацию ищу, когда есть какие-то вопросы, на которые не могу найти ответ даже у горного мастера, – объясняет Олег Валерьевич. – Работа у нас довольно сложная, используем серьезную технику, поэтому ошибаться нельзя, вот и приходится, как говорится, всю жизнь учиться. Тем более, в моем подчинении 137 человек, и за каждого я несу ответственность.

Рассказывая о жизни карьера, Олег Аметов увлеченно что-то показывает, объясняет, видно, что работа ему по душе, человек на своем месте. А на вопрос о сложностях немногословно, но веско отвечает: «Справляемся».

Справляться с производственными задачами начальнику карьера помогает коллектив – дробильщики, машинисты экскаваторов, мастера, прорабы, водители...

– Ребята хорошие, ответственные, – рассказывает Олег Валерьевич. – Каждый при желании может проявить себя – производство стабильно развивается, увеличивается

и штат. Если вижу, что человек стремится к профессиональному росту – стараюсь помочь продвинуться по карьерной лестнице. Конечно, это происходит не за пару месяцев, потому что требуются и знания, и практический опыт, но у нас на «Кордоне» реально «дорасти» до руководящего поста, даже если начинаешь с дробильщика.

Рабочий день начальника карьера начинается рано – в 7.30 ежедневная планерка для определения объема работ, обсуждения важных производственных вопросов.

– Раньше я занимался волейболом, а сейчас времени нет – большую часть дня провожу на карьере, – признается Олег Аметов. – Даже на выходных приезжаю, контролирую процесс, поскольку производство большое и сложное, требует постоянного внимания. Можно сказать, что карьер стал для меня уже даже не вторым, а первым домом.

Семья – супруга и двое детей – относятся к такому рабочему режиму с пониманием, знают, что высокая должность это не только почетно, но и ответственно.

Неудивительно, что руководство КрайДЭО ценит такое серьезное отношение к своим трудовым обязанностям, что доказывают дипломы и благодарственные письма Олега Аметова, которых у него за время работы здесь скопилось немало. Правда, для него самой награды – это не главное, важнее, чтобы коллеги уважали, а заказчики доверяли.

Вера ДРУЖИНИНА
Фото автора

Свою карьеру здесь он начал десять лет назад с должности экскаваторщика, затем был мастером смены, ведущим механиком, а полгода назад назначен начальником карьера «Кордон».

– Раньше я ездил работать на разные карьеры вахтой, а потом решил «осесть», – рассказывает Олег Валерьевич. – Сам я из Заозерного, поэтому карьер «Кордон», расположенный рядом, как нельзя лучше подошел для этого. Тем более, мой брат отработал на «Кордоне» много лет и хорошо о нем отзывался.

Рассказывая о недавнем повышении, Олег Валерьевич скромно отмечает, что цели стать начальником не ставил – так повернулась судьба:

– Я смог проявить себя, решать какие-то сложные задачи благодаря бывшим руководителям карьера, которые увидели во мне потенциал и помогли мне расти профессионально, за что им большое спасибо.

Сейчас, после стольких лет работы на карьере, Олег Аметов зна-

И дорожник, и спортсмен

Дороги в жизни Сергея Клинцова всегда играли и, несомненно, будут играть очень большую роль, поскольку много лет назад он выбрал профессиональный путь водителя.

– Сейчас я уже восьмой год работаю водителем КДМ в Канском филиале №1 КрайДЭО, а до этого трудился на карьере в Канском ГМЗ, также водителем, только бензовоза, – рассказывает Сергей Клинцов. – Хорошая работа, стабильная. Зимой снег чистим, летом асфальт укладываем, без дела не сидим. Конечно, трудно иногда бывает, работаем ведь зачастую без выходных, особенно летом, когда стоит хорошая погода – самая ремонтная пора. Да и зимой случается, что ночью вызывают срочно последствия непогоды ликвидировать – на нашем участке трассы Канск-Решоты есть крутые подъемы, когда гололед, бывает, по сто машин собирается, поэтому нужно вовремя посыпать дорожное полотно реагентами. Иногда и вытаскивать кого-нибудь приходится, не без этого. Но в целом меня работа устраивает, самое главное – мы каждый день делаем важное дело, без которого не смогут обойтись тысячи людей.

Помимо работы Сергей Клинцов и в спорте показывает хорошие результаты, за что неоднократно был награжден грамотами от руководства КрайДЭО – он постоянный участник отраслевых соревнований по лыжам и футболу.

– На лыжах я хожу с детства, – поясняет водитель, – да и сейчас, когда время позволяет, с удовольствием выхожу пробежаться по снегу, получить заряд бодрости. С хорошим настроением и работается лучше.



Водитель Сергей Клинцов

Сложностей не замечаю

Павел Книга – молодой перспективный мастер карьера «Кордон» Красноярского филиала КрайДЭО.

Начинал свой трудовой путь Павел Геннадьевич на карьере в Громадске, где трудились бульдозеристами сначала его отец, потом брат. Не изменяя семейной профессии, Павел также трудился бульдозеристом, но быстро понял, что работа эта ему не подходит, и решил освоить новую специальность. В Бородино при СУЭК прошел курсы дробильщика, отработал по новой профессии 5 лет, а затем устроился дробильщиком в карьер «Кордон» – как отмечает Павел, «в стабильное государственное предприятие с социальными гарантиями и хорошими условиями труда».

Уже через год перспективного сотрудника заметили и перевели на должность мастера.

– Когда назначили мастером, почувствовал гордость от того, что смог трудом доказать, что достоин доверия, – признается Павел Книга. – Работа мне нравится, хоть и не простая, сложностей стараюсь просто не замечать. Я координирую труд подчиненных, распределяю объемы, слежу за качеством. А поскольку сам начинал дробильщиком, знаю, что с кого спросить и как все должно быть. В подчинении у меня находится 15 человек, есть те, кто уже давно работает на карьере, опытные люди, поэтому к их мнению я прислушиваюсь, советуюсь, например, по рабочим вопросам консультируюсь с Дмитрием Яковлевым, который раньше был мастером. Если сотрудники что-то не понимают, стараюсь объяснить, при необходимости показать. Не скажу, что я строгий руководитель, но и лениться не даю.

Несмотря на то, что бульдозеристом Павел не работает уже несколько лет, интерес к машинам по-прежнему не пропал, поэтому старается посвящать свободное от работы и воспитания любимой дочки время технике.

Страницу подготовила Ольга МАРКОВА
Фото автора



Павел Книга – мастер карьера

Валентина Баранова пришла на должность главного бухгалтера в КрайДЭО, тогда еще Красноярскавтодор, в непростое не только для организации, но и для всей страны время – в 1993 году.

- Знаете, бывает, что часто дети идут по стопам родителей, а у меня наоборот вышло. В дорожную отрасль меня, можно сказать, «привел» сын, - с улыбкой рассказывает Валентина Петровна. - Мы жили на Крайнем Севере, в Дудинке, где я работала главным бухгалтером в геологии. Когда сыну пришло время выбирать будущую профессию, он решил поступать на инженерно-строительную специальность в КИСИ. Я вместе с ним переехала в Красноярск, успела немного поработать в Агролеспроме, отсюда перешла в Красноярскавтодор по приглашению директора Петра Алексеевича Старовойтова. Поначалу было совсем не просто – в стране безденежье, взаиморасчеты, но, признаюсь, мне помогал мой прежний опыт.

Нужно сказать, что к тому времени у Валентины Петровны опыта было уже немало. Работать она начала после 8 класса в 16 лет, поскольку в большой семье с 4 дочерьми не хватало денег – отец работал комбайнером в совхозе, мать вела домашнее хозяйство. Начинала учеником счетовода, потом трудилась кассиром, счетоводом. От работы старательной девушке дали направление в институт, который Валентина в 70-м году с легкостью окончила, поскольку уже на практике все знала. С того времени работала на должности главного бухгалтера в разных организациях, пока не пришла в дорожную отрасль, которая стала ее призванием.

- Дорожники – это особые люди, в эту сферу приходят обычно надолго: приходят и остаются на 20-30 лет, – считает Валентина Баранова. – Я сама из КрайДЭО на пенсию ушла, отдав предприятию не один год. Сейчас, когда вспоминаю, как начинала, удивляюсь – откуда только столько сил бралось? Когда я пришла, в состав Красноярскавтодора входило 45 структурных подразделений, все расчеты мы вели вручную, компью-

Работа стала призванием



Валентина Баранова с внуком Константином

теров еще не было. Приезжали сотрудники этих 45 подразделений, привозили нам отчеты, которые мы должны были сводить. Помню, клеили пустографки, линеели их, столбик все цифры записывали и на угол считали. В отделе нас было немного, человек 7, конечно, приходилось и задерживаться после работы, и в выходные сидеть, потому что везде сроки: в налоговую надо было вовремя отчитаться, в финуправление вышестоящей организации. Отчеты о хозяйственной деятельности готовили, рассчитывали все в процентном соотношении – и опять пустографки клеили, такие «портянки» выходили – в полный мой немаленький рост. Когда компьютеры появились – вздохнули полной грудью, особенно радовались программам – они сами считали, исправляли ошибки. А то,

бывало, вручную начинаешь сводить – не сходится где-то, одна таблица с другой не увязывается. Начинаешь «крыжить», пока кто-то из коллег диктует, найдешь ошибку – все остальное вручную пересчитываешь. Хотя в коллективе, в основном, молодые девчонки были, но все очень ответственные.

И вообще, всегда мне с людьми везло. В организации 45 структурных подразделений – 45 директоров, бухгалтеров, не говоря уже об экономистах и главных инженерах. Думала, никогда всех не запомню, но до сих пор почти всех по именам помню, иногда созваниваемся, поздравляем друг друга с праздниками и днями рождения.

Многие воспоминания связаны с директором Петром Алексеевичем Старовойтовым. Он был сильным

руководителем, но всегда оставался прежде всего человеком. Помню, у него карманы часто были полны конфеток, кедровых орешек – придет к работникам, каждому на стол положит по 2-3 конфетки, горсть орешков, люди радовались таким мелочам.

Было тяжело работать, но на душе было легко и спокойно. Ни на какие махинации и незаконные действия Петр Алексеевич никогда не подбивал, главная задача стояла заплатить людям зарплату и сделать все положенные налоговые отчисления. Конечно, денег в 90-х не хватало, а подразделений много и всем что-то нужно... Старовойтов ко мне отправлял – мол, иди

к Валентине, может, что-то выкроит. Помню, Владимир Степанович Рожкин, директор одного из подразделений, заходит в бухгалтерию и прямо с порога мне: «Ну, христовая, помогай! Петро к тебе отправил». А что я могу? И все равно находили варианты, выкручивались, как могли. Непростое время, но люди всегда оставались людьми, а дорожники вообще самые человечные.

Валентина Баранова ушла из КрайДэо на заслуженный отдых в 64 года, но до сих пор с теплом и слезами на глазах вспоминает бывших коллег, по-прежнему внимательно следит за жизнью любимого предприятия, проезжая по улице Маерча-

ка, неизменно пробегает взглядом по окнам здания КрайДэо, памятнику легендарному руководителю Петру Старовойтову, с которым посчастливилось поработать...

– Мы с Татьяной Викторовной Симоненко, которая пришла на мое место в КрайДэо, созваниваемся, общаемся. Очень приятно, что нас, ветеранов, поздравляют с праздниками, устраивают чаепития, культурные мероприятия, например, походы в кино или музеи, отправляют отдыхать летом на базу «Красноярский дорожник» на озеро Шира. Спасибо руководству организации за внимание, ведь для нас, ветеранов, это очень важно и ценно.

Семейная профессия

Для Риммы Плавской дорожник – это не просто специальность, дорожник – это фамильная профессия, которой не изменяют уже несколько поколений ее семьи.

– Мой отец сначала был мостостроителем, а потом перешел в Красноярскавтодор, начальником отдела снабжения, работал в карьероуправлении, закончил свой трудовой путь в КруДоре. Там же водителем работал мой брат. Сейчас зять получает профессию в сфере промышленного и гражданского строительства, дочь работает в Березовском филиале КрайДэо инженером отдела кадров, в общем, семья у нас «дорожная», – рассказывает, улыбаясь, Римма Николаевна.

Сама она также не изменила семейной традиции и трудится в дорожной отрасли уже 21 год, пять лет возглавляет отдел имущества ГП «КрайДэО».

– С детства люблю дороги, путешествия, но не думала, что это станет моей профессиональной судьбой, – признается Римма Плавская. – По первому образованию я технолог деревообработки, даже несколько лет успела поработать по специальности, а потом, в сложные 90-е годы перешла в дорожную сферу, и оказалось, что это мое.

Начинала с ведущего специалиста-экономиста, получила специальное образование – окончила КИСИ по направлению «Управление и экономика предприятия».



Римма Плавская с директором базы отдыха «Красноярский дорожник» Владимиром Козловым

Сейчас возглавляемый ею отдел занимается оформлением документов: от договоров аренды техники до регистрации объектов недвижимости.

– Мне нравится, что работа разнообразная, каждый день новые задачи, которые мне интересно решать. Не скажу, что труд легкий, например, мы занимаемся оформлением передвижения техники из филиала в филиал, а их у нас 16 вместе с управлением. И все нужно успеть в срок, чтобы не было простоев. У нас самый малочисленный отдел, но мы справляемся, привыкли работать на совесть.

По словам Риммы Николаевны, труд хоть и заключается больше в бу-

магах, все равно за столько лет уже прониклась спецификой дорожной работы и знает все ее этапы, поэтому везде, куда бы ни поехала, обращает внимание на качество дорог. Тем более, что сама водитель с 20-летним стажем.

– Приятно ехать по хорошей дороге и знать, что это результат труда твоих коллег, – отмечает Римма Николаевна. – А заодно и частичка твоей работы, хоть и опосредованная. Я рада, что когда-то связала свою жизнь с КрайДэО и надеюсь именно из этой организации уйти на заслуженный отдых.

Страницу подготовил
Сергей ПЕТРОВ
Фото автора

Геннадий Моисеев более двух десятков лет назад пришел в Березовское ДРСУ дорожником. За годы работы он уложил столько километров асфальта, что и не сосчитать. Последние десять лет Геннадий Александрович трудится в ДРСУ водителем.

- Я устроился в Березовское ДРСУ дорожником в 1995 году, помню, первая дорога, которую делал – федеральная трасса в районе Вознесенки, – рассказал Геннадий Александрович. – Особого волнения не было, я же под руководством более опытных коллег работу выполнял. А потом втянулся, стало получаться, все этапы работы от и до освоил, даже бригадиром назначили. Тринадцать лет асфальт укладывал, сложно сосчитать, сколько километров сделал, можно сказать, все дороги в округе пешком прошел. У нас 150 км федеральной трассы от Березовки до Рыбного, местные дороги на Маганск, Верхнюю Базаиху, Есаулово, Железногорск, Новый путь. А еще командировки по краю: Ачинск, Новоселово, Ергаки, Богучаны, пришлось поехать не мало.

Потом Геннадий Александрович получил КДМ, но работы водителю меньше не стало: летом – ямочный

С верой В дорогу

ремонт, зимой – подсыпка. Зимой приходилось и среди ночи «срывать» на расчистку дорог, в общем, как сам признается, чего только не было. А ведь нужно не только свою непосредственную работу выполнять, но и за машиной следить, техника не любит нерадивого хозяина.

- Бывали поломки, но до гаража всегда доезжал, – улыбается Геннадий Моисеев. – Машина хоть и неживая техника, но «чувствует» отношение хозяина, как приучишь, так и будет работать.

Последние несколько лет Геннадий Александрович работает за рулем УАЗа – возит на объекты руководство и кураторов.

- Комиссия проверяет, как ведется работа на объекте, а потом результаты поездки выливаются в работу – где надо «подтянуть», где людей или техники добавить.

Хотя работа водителя Геннадию Моисееву нравится, до сих пор вспоминает время, когда работал на дороге.

- Иногда вдохнешь запах свежего асфальта и ностальгия накатывает – эх, родное все, – делится Геннадий Александрович. – И ведь на совесть работали – на Маганской до сих пор лежит асфальт, который я укладывал.

Усталость от работы Геннадий Моисеев любит снимать общением с



Водитель Геннадий Моисеев

семьей – с детьми и внуками, а также совместными поездками в тайгу.

- Дети, можно сказать, «выросли» в тайге, раньше часто вместе ездили, сплавились по рекам, собирали ягоду, просто наслаждались красотой нашей сибирской природы. Сейчас уже у сына и дочери времени меньше на это, а вот я по-прежнему стараюсь улучшить любую возможность поехать в тайгу – там душа отдыхает.

Екатерина ДУБЫНИНА
Фото автора

Группа компаний «Бриз»

Необычная разметка

Разметка зебра в виде зебры-животного появилась в Красноярске. Идея и исполнение принадлежат компании «БРИЗ-Центр». Нанесли ее около Красноярского зоопарка «Роев ручей», на улице Свердловской.



Вот такая зебра появилась возле «Роева ручья»

Стандартные полосы менять не стали – ГОСТом это не допускается. Голову, ноги и хвост нарисовали на тротуаре. Эта веселая акция – один из способов привлечь внимание пешеходов и особенно детей к важности соблюдения правил дорожного движения.

Изначально был разработан макет с учетом местности. Затем его нанесли на асфальт, контур заклеили малярной лентой и закрасили краской для разметки дорог. Нанесение заняло почти целый день, поскольку у фигуры много деталей и работа эта кропотливая.

Кроме того, с этого дня компания «БРИЗ-Центр» опекает всех зебр «Роева ручья», как животных идейно близких разметчикам.

Дорога в дорожники

**12 октября
в Емельяновском
дорожно-
строительном
техникуме стартовал
новый учебный год
в корпоративном
дорожно-
строительном классе.**

Это уже третий по счету набор девятиклассников емельяновских школ и школы п. Кедровый, которые будут изучать основы дорожных профессий.

В торжественном мероприятии приняли участие заместитель начальника федерального управления автомобильных дорог «Енисей» Андрей Капустин, заместитель председателя Ассоциации «Дорожники Красноярья» Александр Марков, и.о. руководителя управления образованием администрации Емельяновского района Ольга Самохвалова.

Открывая новый учебный год, Александр Марков подчеркнул ряд преимуществ учебы в дорожном классе, среди которых возможность осознанно выбрать свой будущий трудовой путь, сертификат, дающий ребятам привилегии при поступлении в техникум, получение прав на управление техникой. «Важно, что вы сможете погрузиться в профессию на практике: будете работать в лабораториях техникума, отточите навыки на тренажерах. Со своей стороны обещаю организовать экскурсии в дорожные предприятия, управление автодорог, где вы сможете пообщаться с разными специалистами, работающими в отрасли», – отметил он.

Поздравил ребят и Андрей Капустин, который выразил надежду, что в будущем ряды дорожников пополнятся в их лице высококлассными специалистами.

Само обучение, по словам заместителя директора Емельяновского дорожно-строительного техникума по учебно-производственной работе Юрия Варфоломеева, будет проходить раз в неделю по два часа. На занятиях ребята будут изучать



Экскурсия по техникуму для учеников корпоративного класса

дорожное дело – познакомиться с профессиями дорожной сферы, дорожно-строительными машинами, будут заниматься на тренажерах, имитирующих специальную технику, участвовать в лабораторных работах, попробуют себя в роли трактористов-механизаторов и даже смогут пообщаться с ветеранами дорожной отрасли, которые поделятся своим богатым опытом. В конце учебного года выпускники дорожного класса получат сертификат, который даст им преимущество при поступлении в Емельяновский дорожно-строительный техникум. К нему прилагается свидетельство о прохождении обучения по программе водитель внедорожных мототранспортных средств, которое дает право на получение удостоверения с открытой категорией «А1».

Завершилось мероприятие ознакомительной экскурсией по учебным классам и лабораториям техникума. Школьники попробовали свои силы на современных дорожных тренажерах, которые преподаватели будут использовать в процессе их обучения, и остались очень довольны.

– Мне понравилась здешняя атмосфера, – поделился впечатлениями девятиклассник Артем Слупков. – В следующем году планирую поступать в Емельяновский дорожно-строи-

тельный техникум, а затем работать по профессии в дорожной отрасли здесь, в Емельяново, поэтому обучение в корпоративном классе считаю для себя хорошей возможностью.

Положительные впечатления от экскурсии остались и у Никиты Фролова, который также планирует связать свою жизнь с дорогой: «Я уже немного знаком с техникой – машинами, тракторами, но еще столькому предстоит научиться! После техникума хочу получить высшее образование и стать дорожником, потому что мне нравится дух дороги».

Отличной перспективой считают обучение в корпоративном классе не только школьники, но и их родители.

– Благодаря корпоративному классу дети могут не только получить представление о специальности, но и освоить профессию, – отмечает Сергей Хардинов, пришедший в техникум с сыном Кириллом. – Сын научится работать на разной технике, которой у нас достаточно, а в дальнейшем получит здесь специальность. Я сам заканчивал в 88-м году тогда еще Емельяновское училище и считаю полученное здесь образование крепкой базой для дальнейшего профессионального развития.

Екатерина ГАЛКИНА
Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА

Романтика дороги



Ирина Тюменцева уверена, что строительство дорог — важное дело

Так получилось, что вся жизнь Ирины Анатольевны связана с дорогами Красноярья. После окончания Ленинградского финансово-экономического института распределили в Министерство транспорта, а там уже определили место обязательной трехлетней отработки — Красноярск! Здесь, считает Ирина Анатольевна, ей повезло: она попала в «Красноярск-автодор» под руководством легенды краевого дорожного строительства — Петра Алексеевича Старовойтова. Сначала работала в ревизионном отделе и ревизовала все управления и дороги, подведомственные организации. А это весь наш край: от Карского моря до Тувы! Так что с нелегким трудом строителей дорог знакома не понаслышке. Но дотошность молоденькой ревизорши, ее умение работать заметила главный бухгалтер «Красноярск-автодора» Евгения Тимофеевна Михед и предложила перевестись в бухгалтерию.

— Человек непростой, сложный — но с ней потому и было интересно работать, — рассказывает Ирина Анатольевна. — Она много дала не только мне — всем, кому посчастливилось работать под ее началом.

На вопрос, что отличает труд бухгалтера, какие качества необходимы

в ежедневном труде, Ирина Анатольевна, не задумываясь, ответила:

— В первую очередь профессионализм, внимательность, точность и порядочность.

Этого Ирине Анатольевне не занимать. Сейчас в ее ведении находится гараж: списание бензина, масел, запчастей; материалы по управлению — списание канцелярии, спецодежды и многое другое. При этом живет она чайниками дорожных строителей, пожалуй, не только края — а всей России. И мой вопрос, многое ли изменилось за 25 лет работы КрУДора (она с первого дня перешла из расформированного Красноярскавтодора во вновь созданную структуру на базе прежней), не застал ее врасплох. Изменения произошли очень большие.

В коллектив Управления пришло очень много молодежи. А это всегда обновление. Молодым не хватает опыта, но у них новый взгляд, опыт же — дело наживное. Время летит быстро, вот уже КрУДор отметил свой юбилей — 25-летие.

Ирина Анатольевна считает, что главное в дорожной отрасли — не только построенные мосты и километры проложенных дорог, но и люди, работающие в дорожной отрасли! Так же считают прежние и нынешние руководители КрУДора. Все добром вспоминают экс-руководителя, ныне депутата Заксобрания края Сергея Филипповича Зяблова. Кстати, именно по его инициативе в бытность директором Дорожного фонда организацию переименовали в Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю. И он до сих пор помнит всех, с кем вместе работал.

— Нынешний руководитель Андрей Вячеславович Журавлев продолжает дело своих предшественни-

Мы привыкли, что в работе бухгалтера отсутствует романтика. Но мне удалось познакомиться с человеком, чья работа пронизана этим уходящим в прошлое свойством. Знакомьтесь: Ирина Тюменцева, ведущий бухгалтер КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю».

ков, очень надеемся, что он сможет вывести Управление автомобильных дорог на новый уровень, — поделилась Ирина Тюменцева.

Ирине Анатольевне и сейчас доводится ездить по всем дорогам Красноярского края, проводить инвентаризацию. Только очень ее не радует практическое прекращение строительства из-за существенного сокращения финансирования дорожной отрасли.

— Вот и занимаемся в основном содержанием, ремонтом. Раньше, кстати, все дороги были наши — но их разделили. Федеральные теперь не в нашем ведении.

А где дороги лучше всех, в каком районе необъятного края, Ирина Анатольевна так и не сказала. Впрочем, это и неважно. Мы сами мотаемся по дорогам края и чувствуем на себе качество дорог. Понятно, что будь финансирование немного по-существеннее, ездить бы стало комфортнее, но и при минимуме дорожники прилагают все усилия к тому, чтобы люди за рулем забыли о поговорке «больше скорость — меньше ям». Не поспоришь с тем, что наша безопасность и качество жизни зависят от них, от дорожников. В том числе и от работы Ирины Анатольевны Тюменцевой. А она, как и все мы, надеется на лучшее. Прощаясь, она сказала:

— Может быть, в правительстве задумаются всерьез о дорогах. Нужно строить как можно больше новых дорог. Это, мне кажется, одно из самых важных дел. Мы должны, наконец, избавиться от самой главной беды в нашей стране. Как говорил Зяблов: «Дорога — это все». Это жизнь большой страны и нашего Красноярского края.

Сергей АРШИНИН
Фото автора.

Сергей Гончаров: «Верный выбор»

Сергей Гончаров, начальник отдела ремонта и содержания искусственных сооружений КГКУ «КрУДор», уверен, что сложной работы не бывает — есть либо интересная, либо нет. Свои слова подтверждает практикой — 17 августа он отметил 25-летний юбилей работы в КрУДоре.



Фото КГКУ «КрУДор»

Дорожник — семейная профессия Сергея Гончарова

Свой трудовой путь Сергей Николаевич начал в 1986 году в Канском ДСУ-4, куда устроился инженером в ППО после окончания Красноярского инженерно-строительного института по специальности «автомобильные дороги». Выбор был не случайный — дорожник — семейная профессия. Отец Сергея Гончарова прошел путь от водителя до начальника Канского ДРСУ. Многие родственники трудились в дорожной сфере, если сложить весь семейный трудовой стаж, выйдет не меньше 300 лет!

— Помню, дядя работал на прицепном грейдере, ножи которого были не автоматическими, их нужно было вручную опускать — вот я в детстве ему и помогал, дороги грейдировал, — вспоминает с улыбкой Сергей Николаевич.

Проработав некоторое время инженером, Сергей Николаевич перешел на должность ведущего инженера, а позже возглавил Канский участок ДСУ-4.

— В 1993 году, когда образовался КрУДор, мне предложили пост заместителя начальника Канского межрайонного отдела, на котором я трудился до 2007 года. А потом пошел на повышение и стал начальником отдела ремонта и содержания искусственных сооружений КГКУ «КрУДор».

До образования КрУДора функции заказчика и подрядчика были сосредоточены в одном управлении — «Красноярскавтодор». Было

принято решение разграничить эти полномочия, и функция заказчика перешла КрУДору.

Помню, когда мы только начинали, коллектив Управления составлял шестьдесят человек, Канского МРО — всего три, затем, когда объемы работ выросли, увеличился до семи сотрудников. Сначала в ведении КрУДора были краевые и федеральные дороги, потом оставили только территориальные. А в 2012 году было принято решение передать в Управление межпоселенческие дороги, а с ними к нам на баланс перешло дополнительно около 156 мостов, находящихся в ненадлежащем виде, мы до сих пор приводим их в порядок. Задача при недостаточном финансировании нелегкая, но все аварийные мосты мы отремонтировали. Одна из главных для меня целей за время работы заменить все деревянные мосты в нашем крае на капитальные.

Сергей Гончаров уверен, что нет ничего красивее свеженостроенного моста. Когда буквально на твоих глазах из ничего создается новый дорожный объект.

— Мост не только украшает любую местность, но и является важным, иногда даже социально значимым объектом, — уверен Сергей Николаевич. — Например, мост через Бирюсу, который по концепции Александра Лебеда, бывшего на тот момент губернатором края, вместе с мостом через Ангару должен был связать Богучанский район с краевым цент-

ром. В 1995 году с нуля было начато строительство моста, которое завершилось в 2000, Александр Иванович лично принимал важный объект.

Ввод в эксплуатацию моста или дороги — это не только яркое праздничное событие, но и напряженный труд всего коллектива.

— В советское время перед вводом объекта в эксплуатацию часто был аврал, поскольку это событие любили приурочить к какой-нибудь дате. И мы, чтобы все успеть, всем коллективом выходили с лопатами, инструментами, по линейке ровняли, красили, — вспоминает Сергей Николаевич. — Вообще, без коллектива добиться высот в одиночку нельзя, поэтому хороший коллектив — залог успешной работы. Если отдел хорошо работает, то и задачи выполняются легко.

Нужно отметить, что отдел Сергея Николаевича работает хорошо. Руководитель отмечен множеством наград и благодарностей различного уровня, в том числе от Законодательного Собрания Красноярского края. Правда, в кабинете Сергея Гончарова на стенах в рамках их не увидишь.

— Награды, признание — это, конечно, хорошо, но лучше, когда твою работу ценят простые жители. Ведь как у нас принято — о работе дорожников вспоминают, только если дорожное полотно или мост требуют ремонта. Так что, чем меньше о нас вспоминают, тем лучше. Такой вот своеобразный показатель работы.

Людмила СОЛОВЬЕВА

За каждым километром – люди!

«За время работы в дорожном комплексе Красноярского края Александр Петрович Соловьев постоянно проявлял себя в качестве высококвалифицированного, многогранного специалиста и умелого организатора производства».



Александр Соловьев много лет посвятил развитию зимников

Вот такие скудные строки из характеристики к аттестации главного специалиста отдела эксплуатации автодорог и безопасности дорожного движения КГКУ «КрУДор». Дальше на трех страницах идет перечисление объектов нашего обширного края, в строительстве, ремонте и обустройстве которых принимал участие Александр Петрович. А это – более пятисот километров дорог! Они соединили крупные населенные пункты со столицей края и маленькие деревушки, где порой проживают

всего несколько человек, с райцентрами, а значит – с цивилизацией. Потому-то за каждым километром – людские судьбы, чаяния тех, кто считал себя уже оторванным от большого мира. И дорожники прекрасно это понимают.

К своей профессии Александр Соловьев пришел осознанно. После школьного выпускного Саша долго не раздумывал, подал документы в Красноярский инженерно-строительный институт. С удовольствием вспоминает свой первый студенческий строительный отряд. Говорит, что сейчас, к сожалению, далеко не все, даже студенты, знают, что же это такое – ССО! Их отряд поступил в распоряжение ДСУ-1 «Красноярскавтодора» и принимал участие в строительстве обхода Дрокино – возводили водопропускные трубы.

– Наверное, тогда и понял, что не зря выбрал такую профессию, – Александр Петрович улыбается, – ну, это так, к слову. Диплом защитил на «отлично». Александр Соловьев, теперь уже сам наставник молодых, с благодарностью вспоминает своего руководителя, доцента СФУ Игоря Яковлевича Богданова.

На работу молодой специалист был принят в ПРСО «Красноярскавтодор» 1 августа 1990 года инженером I-й категории. Свой первый рабочий день, когда получил и первый «втык»

от начальника Анатолия Андреевича Коробейника, Александр Соловьев вспоминает с юмором:

– Выговор, правда, только на словах, получил за то, что сижу в самый разгар рабочего дня и просто смотрю, когда все вокруг работают, а я не принимаю в этом участия.

Через полтора года руководитель отдела Анатолий Викторович Гриневич назначил меня куратором на многие крупные объекты в отделе, я переаттестовался, стал ведущим инженером. А в 93-м году в межрайонный отдел пришел уже заместителем начальника. Знаете, мне повезло: у меня были прекрасные учителя. Сергей Филиппович Зяблов, Петр Алексеевич Старовойтов, Виктор Николаевич Стебеньков, Иван Иванович Крестинин, Николай Константинович Ленивцев, Сергей Павлович Жерносеков, Леонид Никонович Федоров, Валерий Николаевич Кукарцев, Александр Сергеевич Гич, которые всегда руководствовались следующими принципами: преемственность, системность, управляемость.

В 2009 году Сергей Филиппович Зяблов предложил перспективному специалисту заняться очень ответственным делом – развитием сети зимних автомобильных дорог, наплавных мостов, паромных и ледовых переправ. Оказалось, что с зимниками работать не менее интересно, чем с обычными автомобильными дорогами. В командировки на зимники специалистам приходится брать с собой спутниковый телефон. А как иначе? Ведь эти дороги в основном устраиваются на территории северных, отдаленных и труднодоступных районов края, где зачастую просто нет сотовой связи.

На прощание Александр Петрович без лишнего пафоса высказал свое кредо:

– Жалобы на то, что чего-то там не хватает, что-то мешает работать, происходят от нежелания принимать решения и, соответственно, участвовать в их реализации. Радуйся и цени то, что у тебя есть. Прилагай усилия – и в итоге придешь к тому, к чему стремишься. В нашей работе необходимо понимать и помнить, что главное – не построенные километры дорог, не количество мостов, паромных переправ и зимников – а люди, для блага которых все это делается.

Сергей ЧУРИЛОВ
Фото автора

Наиль МИНАХМЕТОВ:

«Дорожники – Герои с большой буквы»



Наиль Минахметов: «Я горжусь дорожным классом»

– НАИЛЬ ФАЙЫЛОВИЧ, РАССКАЖИТЕ О СВОЕЙ РАБОТЕ В АССОЦИАЦИИ, ЧЕМ ОНА ЗАНИМАЕТСЯ. ПОМОГАЕТ ДОРОЖНИКАМ, КАК ПРОФСОЮЗ?

– Не совсем. Мы, конечно, тоже являемся общественной организацией, но решаем иные задачи. В то время как у профсоюзов главная цель – защита прав трудящихся, у нас – содействовать обеспечению бесперебойного, беспрепятственного и безопасного транспортного доступа в любую точку на карте Красноярского края.

– КАКИМ ОБРАЗОМ ВЫ ВЫПОЛНЯЕТЕ ЭТУ ЗАДАЧУ?

– Мы стараемся создать для дорожников возможность для самореализации, как в профессиональном, так и в социальном плане. К примеру, под эгидой нашей ассоциации проходит конкурс профессионального мастерства, который в этом году перенесли на декабрь из-за напряженной подготовки к Универсиаде. Радует, что во главе этого движения стоит краевое министерство транспорта.

При поддержке ассоциации проходят различные культурно-спортивные соревнования, такие как Зимняя транспортная спартакиада

или турнир по волейболу, посвященный памяти В.Т. Архипенко, конкурсы агитбригад и многое другое.

Также мы участвуем в различных отраслевых выставках и оказываем содействие другим предприятиям, в том числе и таким крупным, как группа компаний «БРИЗ», по представлению своей продукции. Недавно, например, наша ассоциация принимала участие в Международной специализированной выставке «Дорога 2018», которая была организована Министерством транспорта России и Росавтодором. От нашего края там была очень представительная делегация – в частности, министерство транспорта во главе с министром Константином Димитровым, КруДор, КрайДЭО, «БРИЗ».

– ЧЕМ ЗА ГОДЫ РАБОТЫ АССОЦИАЦИИ ЛИЧНО ВЫ, КАК ЕЕ РУКОВОДИТЕЛЬ, ГОРДИТЕСЬ БОЛЬШЕ ВСЕГО?

– Дорожным классом. Его идея родилась три года назад. Тогда к Сергею Еремину, бывшему в то время министром транспорта края, обратилось молодежное правительство края. Речь шла о профессиональной ориентации школьников. Потом к этому разговору подключилась наша ассоциация, и вскоре при Емельяновском дорожно-строительном техникуме появился первый дорожный класс, в котором ученики выпускных классов знакомились с азами работы дорожника. Надо отдать должное директору техникума Владимиру Петровичу Калачеву – это феноменальный человек, энтузиаст своего дела с небывалой любовью к детям!

Первый выпуск дорожного класса

Уже традиционно в Москве ко Дню работников дорожного хозяйства подводятся итоги Всероссийского конкурса «Дороги России», учрежденного Союзом работодателей «АСПОР». В этом году в число его лауреатов вошел Наиль Минахметов – председатель ассоциации «Дорожники Красноярья». Наилу Файыловичу была вручена премия имени А.П. Насонова «За преданность делу».

– 30 человек. 27 из них после окончания школы решили и дальше пойти по дорожной специальности и поступили в техникум. Это очень высокий процент. Второй год занимающихся в классе было уже меньше. Я был уверен, что тенденция на снижение сохранится – но ошибся. Неделю назад мы в торжественной обстановке открыли третий класс и – вы не поверите! – в нем выразили готовность заниматься уже 50 старшеклассников сразу из трех школ Емельяновского района! Я считаю, это успех. Это значит, что наша молодежь задумывается о своем будущем, готова выбирать рабочие профессии. А мы должны ей в этом всецело помогать.

– КОНЕЦ ОКТАБРЯ – МЕСЯЦ, КОГДА ВСЯ СТРАНА ОТМЕЧАЕТ ДЕНЬ РАБОТНИКОВ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА. НЕ ХОТИТЕ, ПОЛЬЗУЯСЯ ВОЗМОЖНОСТЬЮ, ПОЗДРАВИТЬ СРАЗУ ВСЕХ СВОИХ КОЛЛЕГ С ЭТИМ ПРАЗДНИКОМ?

– В первую очередь я желаю здоровья всем работникам отрасли, поскольку хорошее здоровье – это залог всего: начиная от успешной работы и заканчивая комфортом и безопасностью каждого водителя и пассажира, которые движутся по нашим трассам. Еще мне хочется высказать слова признательности и благодарности тем людям, которые работают на дорогах. Для меня они – Герои с большой буквы. Желаю им всех благ, здоровья, объемов, внимания государства, добра и тепла в их семьях. И мирного неба над головой.

Нина ВЕНИАМИНОВА

В едином кулаке

Профессиональные союзы сегодня являются одними из самых крупных общественных объединений в стране, занимающихся вопросами социально-экономической защищенности работников.

О том, с какими проблемами сегодня приходится сталкиваться профсоюзу, и насколько действенны его рычаги влияния в решении проблем трудовых коллективов, мы поговорили с председателем Красноярской краевой организации общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Виктором Медведевым.

- ВИКТОР ГЕОРГИЕВИЧ, РАССКАЖИТЕ, КАК ЧАСТО ПРИХОДИТСЯ ПРОФСОЮЗУ ЗАЩИЩАТЬ ИНТЕРЕСЫ ТРУДОВЫХ КОЛЛЕКТИВОВ?

- Каждый день, ведь это одна из главных задач нашей организации. Например, мы помогли сохранить досрочный выход на пенсию для водителей пассажирского транспорта. Кроме того, Центральный комитет профсоюза приложил немало усилий для организации честной специ-

вредности. Мы отстаивали интересы практически всех коллективов.

Кроме того, начали работу по индексации отраслевых тарифных соглашений. Направили в министерство транспорта края, союз перевозчиков и мэрию Красноярска официальное обращение с предложением рассмотреть увеличение тарифных ставок, которые применяются в Красноярске и регионе, поскольку они значительно отстают от общероссийских показа-

Наша профсоюзная организация вошла в десятку сильнейших на уровне республиканских по численности и сохранению количества членов профсоюза

альной оценки условий труда (СОУТ). Работа по оценке условий труда началась по соответствующему постановлению правительства, однако мы столкнулись с тем, что предприятия проводили ее без согласования с первичной профсоюзной организацией, класс тяжести работы водителей был занижен до 2 единиц, а это значит, что работники потеряли бы многие положенные им льготы. По требованию профсоюза техническая инспекция труда отменила эти результаты, была проведена повторная аттестация рабочих мест, при этом мы при поддержке министерства труда и социальной защиты РФ, министерства транспорта РФ предложили внести восемь дополнительных факторов, которые влияют на оценку

телей. Заработная плата у работников пассажирского транспорта примерно в 2 раза меньше среднестатистической зарплаты по нашему краю. Проблема назрела, ее необходимо решать, чем мы будем в числе прочего заниматься.

- НЕДАВНО ЗАВЕРШИЛОСЬ РЕЗОЛЮЦИОННОЕ ДЕЛО, КАСАЮЩЕЕСЯ НЕОБОСНОВАННОГО ОТСТРАНЕНИЯ ОТ ТОРГОВ НА СОДЕРЖАНИЕ УЧАСТКОВ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС АЧИНСКОГО И БАЛАХТИНСКОГО ДРСУ, ГДЕ БОЛЬШУЮ РОЛЬ СЫГРАЛА ПОДДЕРЖКА КРАЕВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЩЕРОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА...

- На самом деле эта проблема возникла не 1 июня этого года, ког-



Виктор Медведев был награжден медалью им А.А. Николаева «За выдающийся вклад в развитие дорожной отрасли»

да закончились прежние контракты на содержание федеральных дорог, а новые торги проходили с нарушениями. Вопрос о ликвидации государственных предприятий Балахтинского и Ачинского ДРСУ возник еще в декабре 2016 года, когда председатель совета директоров ОАО «Новосибирскавтодор» Дмитрий Пингасов в официальном обращении к губернатору региона Виктору Толоконскому предложил инвестировать в дорожную отрасль края около полумиллиарда рублей с предоставлением в их собственности основных баз Балахтинского и Ачинского ДРСУ. Разумеется, мы не могли не вмешаться, поскольку понимали, чем это может грозить. В конце декабря 2016 года мы провели заседание президиума краевого комитета профсоюза, расширенное заседание пленума, заручились поддержкой спикера Заксобраний Александра Усса, министра транспорта Сергея Еремина и обратились в правительство региона с просьбой обратить внимание на эту ситуацию.

Была создана правительственная комиссия, куда вошли специалисты КруДора, министерства транспорта Красноярского края, краевого комитета профсоюза, возглавил ее заместитель губернатора Юрий Лапшин. На заседании комиссии нам удалось доказать, что, приняв предложение Пингасова, регион теряет опорную сеть краевых дорог – ворота южного и западного направлений, это при-

ведет к банкротству социально значимых предприятий, а специалисты останутся без работы. Тогда нам удалось убедить Юрия Анатольевича Лапшина и членов комиссии в нецелесообразности таких действий. И вот в нынешнем году из-за политики ФКУ Упрдор «Енисей» мы снова оказались в ситуации, когда могла быть разрушена дорожная система края.

Краевой комитет профсоюза совместно с краевым союзом журналистов вынес проблему на суд общественности, мы обратились с официальными письмами в разные инстанции: в Красноярское УФАС, в ФСБ по Ачинскому району, в Заксобрание края, в краевую прокуратуру, в Росавтодор, в Общероссийский народный фронт, а также к президенту России Владимиру Путину!

После дважды вынесенных Федеральной антимонопольной службой предписаний на устранение нарушений, Ачинское и Балахтинское ДРСУ были допущены к торгам на содержание федеральных дорог Р-255 «Сибирь», Р-257 «Енисей» и выиграли их. Мы боролись честно и защитили права трудовых коллективов дорожников.

- МЕНЯЮТСЯ ЛИ СФЕРЫ ПРОБЛЕМ, КОТОРЫЕ ПРИХОДИТСЯ РЕШАТЬ ПРОФСОЮЗУ?

- Я бы не сказал, что меняются сферы, меняется масштаб проблем. Если раньше сокращали единичные рабочие места, то теперь целые трудовые коллективы лишаются работы. Именно поэтому мы с особым вниманием следим за процессом акционирования в дорожной отрасли. По этому вопросу мы тесно сотрудничаем с краевым минтрансом. Нас устроил тот факт, что при акционировании 100% пакет акций дорожных организаций будет находиться у государства, а предприятия сохраняют статус социально значимых.

- ВИКТОР ГЕОРГИЕВИЧ, НАСКОЛЬКО МНОГОЧИСЛЕННОЙ ЯВЛЯЕТСЯ КРАЕВАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЩЕРОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА?

- Наша профсоюзная организация вошла в десятку сильнейших на уровне республиканских по численности и сохранению количества членов профсоюза. Сейчас в профсоюзе состоит свыше 7,5 тысяч работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Кроме того, мы работаем со студентами автотранспортного техникума, с которым нас связывают долгие годы плодотворного сотрудни-

чества. Преподаватель техникума Наталья Лалетина даже является внештатным заместителем председателя краевого комитета профсоюза по работе с молодежью. На базе техникума и предприятий создан Молодежный совет, работа которого признана одной из лучших в РФ.

Конечно, не все предприятия представлены в профсоюзе, но работа по созданию первичных профсоюзных организаций и включение их в краевой профсоюз ведется постоянно. При этом для нас важны цели вновь принимаемых членов организации, которые мы выясняем во время личных бесед. Ведь профсоюз – это единая семья, на которую

- Некоторые считают, что профсоюз призван защищать права работников от ущемления работодателями и руководителями. Я не разделяю такой позиции – зачем изначально противопоставлять директора и его коллектив? Ведь у них одна цель – стабильная работа предприятия, приносящая прибыль, обеспечивающая сохранение рабочих мест и достойную заработную плату. Мы призваны помогать в решении социальных вопросов – от финансовой помощи при рождении ребенка до организации оздоровительного отдыха работников. Также в сферу наших интересов входит экономическое благополучие трудовых коллективов и сохранение

Профсоюзы в едином кулаке с трудовыми коллективами способны на решение многих проблем, что уже не раз доказано самой жизнью

можно положиться в любом вопросе. Люди, преследующие в первую очередь корыстные интересы, нам не нужны. Например, в разгар развития проблемной ситуации с торгами на содержание федеральной трассы ко мне обратились представители Новосибирскавтодора с просьбой создать у них профсоюзную организацию и вступить в наш краевой профсоюз. Я ответил, что этот вопрос будет рассмотрен, когда пройдут честные торги и их желание будет по-прежнему актуальным.

- ВИКТОР ГЕОРГИЕВИЧ, В ЧЕМ, НА ВАШ ВЗГЛЯД, ЗАКЛЮЧАЮТСЯ ГЛАВНЫЕ ЗАДАЧИ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ?

рабочих мест, для этого мы работаем и с министерствами, и с ведомствами, и с представителями власти всех уровней.

Я считаю, что там, где нет профсоюзов, организация далека от стабильности и развития. Это подтверждают и факты из практики – после того, как были упразднены профсоюзы в Минусинском АТП, Назаровском ДРСП, предприятия прекратили свое существование.

Профсоюзы в едином кулаке с трудовыми коллективами способны на решение многих проблем, что уже не раз доказано самой жизнью.

Надежда КУБРАК
Фото автора

Красноярский профсоюз – лучший

4 октября в Москве состоялась торжественная церемония чествования лауреатов и победителей всероссийского конкурса «Дороги России-2018», учрежденного Союзом работодателей «Общероссийское отраслевое объединение работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» и Общероссийским профсоюзом работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.



Красноярская краевая организация общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства стала победителем конкурса и признана лучшей профсоюзной организацией. Кроме того, председатель отраслевого профсоюза Виктор Медведев награжден медалью им. первого министра автомобильных дорог РСФСР А.А. Николаева.

Коллектив журнала «Транспортный комплекс» поздравляет председателя отраслевого профсоюза Виктора Медведева с этой победой и желает дальнейшего динамичного развития и новых свершений на благо дорожников.



Александр Петров принимает поздравления

Успех – стабильность

В октябре Ачинскому ДРСУ исполнилось 45 лет!

Предприятие имеет три филиала – Боготольский, Большеулуйский и Бирилюсский. ДРСУ обслуживает сотни километров дорог в Ачинском, Козульском, Боготольском, Тухтетском, Бирилюсском, Большеулуйском и Назаровском районах. В том числе – и федеральную трассу. А главная особенность Ачинского ДРСУ заключается в том, что это полностью государственное предприятие, но работает исключительно в рыночных условиях. Причем работает эффективно и стабильно, несмотря на очевидное недофинансирование дорожной отрасли.

– Ачинское ДРСУ – это своего рода знак качества, – говорит Василий Мизинко, исполняющий полномочия председателя горсовета. – Если дорогу ремонтирует или обслуживает данное предприятие, значит, можно не сомневаться в том, что все будет сделано добросовестно. Сегодня у ДРСУ есть хороший задел на следующий год – как по ремонту, так и по содержанию дорог, причем не только в Ачинске, но и по всему краю. У предприятия богатая история, и его самое главное богатство заключается не в тех объектах, над которыми оно работало, а в людях, в специалистах.

Один из присутствующих гостей назвал этот день вторым днем

рождения предприятия. И это неслучайно: нынче был большой риск, что пятилетний контракт на обслуживание западной трассы отдадут новосибирцам.

Но благодаря работе юристов, благодаря уровню подготовки специалистов и уровню технического оснащения Ачинское ДРСУ в конкурентной борьбе все-таки выиграло этот контракт. Большую роль в положительном разрешении ситуации сыграл депутат Заксобрания Павел Ростовцев.

– Действительно, в итоге все-таки получилось выиграть конкурс на обслуживание федеральной трассы, – говорит Павел Александрович. – Хотя сделать это было очень сложно, в эту работу пришлось даже включиться губернатору – без Александра Викторовича Усса, думаю, у нас ничего бы не получилось. Ачинское ДРСУ – один из флагманов дорожной отрасли Красноярского края.

Нельзя не от-

метить, что все 45 лет предприятие не стоит на месте, постоянно обновляет парк техники, развивается и стремится к новым высотам.

– Когда я в 1985 году пришел на предприятие, у нас был всего один асфальтный завод, – вспоминает директор ГПКК «Ачинское ДРСУ» Александр Петров. – Сегодня их уже пять. Дробильно-сортировочных комплексов – два. Наше предприятие – единственное во всей западной группе районов, которое может производить кубовидный щебень по новым стандартам. Плюс к этому – щебеночно-мастичная смесь, которую мы успешно применяем в своей работе. Например, в этом году заасфальтировали улицу Назарова – от улицы Кравченко до так называемого бермудского треугольника.

На собрании были отмечены лучшие сотрудники Ачинского ДРСУ, большинство из которых – обычные работяги: водители, диспетчеры, прорабы. Это люди, которые обслуживают дороги практически всего западного куста Красноярского края.

Поэтому только самые теплые слова признательности звучали в этот день в адрес дорожников. Ведь каждый из них ежедневно своим нелегким трудом вносит свой вклад в то, чтобы мы передвигались по качественно обслуживанным трассам, и чтобы наши маршруты всегда были ровными и безопасными.

Сергей КОНЕВ, «Город А»
Фото: пресс-служба администрации Ачинска



Дорожная техника – центр притяжения детей

Инженерный подход во всем

Никита Демский,
начальник
производственного
отдела Ачинского ДРСУ,
пришел в дорожники
из сферы, казалось бы,
совершенно посторонней
– из образования, где
возглавлял институт.
Однако буквально
с первых его слов о
работе понимаешь, что
человек на своем месте.

– Наш отдел занимается анализом документации, поступающей от заказчика, составлением объемов работ по различным объектам, подготовкой исполнительной документации, ее обработкой, анализом, составлением планов по поставке материалов, необходимых для производства работ, перспективных планов и многим другим, – перечислил рабочие обязанности Никита Викторович. – В дорожной сфере я только четыре года, до этого работал директором института управления инженерных систем КГАУ, но новая сфера меня не страшилась. Во-первых, по образованию я инженер, и нынешняя должность вполне

творческая, но в то же время требующая скрупулезного внимания, как и любая работа с большим объемом документов. Немаловажная задача – умение взаимодействовать с заказчиками всех уровней: от муниципального до федерального, способность доносить свою позицию по поводу работы над объектом с точки зрения правильности и целесообразности. Препятствием к успешной работе в сфере образования очень помогает успешно справляться с этими задачами. На вопрос о минусах работы пожимает плечами, мол, есть сложности, но коллектив всегда придет на выручку, если кто-то споткнется о рабочую задачу. Для Никиты Демского своего рода наставниками в новой работе стали директор предприятия, заместитель директора по производству, старший производитель работ, но и сам он сразу же постарался вникнуть в специфику дорожной сферы – изучить документацию, технические регламенты и ГОСТы – это, по его словам, в радость.

– Нужно постоянно учиться в любой работе, – считает Никита Викторович. – У нас периодически изменяется законодательная база, вводятся новые ГОСТы, технические требования к материалам и изделиям – нуж-



Фото: Валерия ЦЕПЕЛОВА

Никита Демский пришел в дорожную отрасль из образования

щебеночно-мастичных асфальтобетонов. Я считаю, что это верная политика предприятия – ввод новых технологий, которые необходимы не только здесь и сейчас, но и завтра, так сказать, на перспективу. Сейчас увеличиваются межремонтные сроки, ужесточаются требования к гарантийным обязательствам по выполненным работам, поэтому не в наших интересах производить некачественную продукцию, наоборот, мы стараемся улучшить технологию, даже где-то несем свои затраты, но зато мы уверены в качестве работ, знаем, что впоследствии, к примеру, дорожное покрытие продержится дольше, а значит мы не будем исполнять гарантийные обязательства ввиду каких-то некачественно произведенных работ. Это имидж нашего предприятия, репутационные риски мы стараемся сводить к нулю.

Нужно сказать, что такой серьезный подход у Никиты Демского не только к работе. Как отмечает собеседник, всегда надо оптимизировать свой график так, чтобы там было время и для работы, и для семьи (у Никиты Викторовича подрастает сын), и для любимого дела – в выборе хобби Никита Демский не изменил себе и свободное время посвящает вполне соответствующему своему серьезному характеру занятию – оптимизации программного обеспечения автомобилей. Одним словом, инженер.

Миля ВЛАДИМИРОВА

Приятно, что результатом наших совместных усилий стало освоение производства кубовидного щебня, щебеночно-мастичных асфальтобетонов

соответствует моей специализации. А во-вторых, я потомственный дорожник – бабушка работала в производственном отделе управления механизации треста «Красавтордорстрой», мама сейчас занимает должность заместителя директора в Ачинском ДРСУ, так что я, пусть с небольшим опозданием, но все же пошел по родительским стопам.

Как признается Никита Демский, работа ему нравится, поскольку она

но быть в курсе всего этого. Стараемся следить за опытом зарубежных коллег и брать что-то на вооружение. Кроме того, при производстве работ нужно учитывать не только правила химии или физики, но и их стоимость, а также климатические условия, которые у нас в Красноярском крае накладывают серьезный отпечаток.

Приятно, что результатом наших совместных усилий стало освоение производства кубовидного щебня,

АКТИВИСТ И ОБЩЕСТВЕННИК



Фото Виктории ШЕНЕРОВА

Иван Хетчиков совмещает работу с общественной деятельностью

Иван Хетчиков – яркий представитель той породы людей, которые не могут жить тихой, размеренной жизнью, им нужно решать сложные задачи, помогать людям, активно участвовать в общественной жизни.

Все это он осуществляет, с успехом совмещая работу специалиста по мобилизационной работе Ачинского ДРСУ с обязанностями председателя профсоюзной организации.

До Ачинского ДРСУ Иван Хетчиков трудился на алюминиевом заводе в Саяногорске электролизником расплавленных солей, хотя по образованию инженер-механик. К своей первоначальной специальности вернулся уже здесь, в Ачинском ДРСУ,

куда устроился шесть лет назад диспетчером.

– В обязанности диспетчера входит осмотр техники на наличие неисправностей, последующего выпуска техники, обеспечение проезда по автодорогам западной группы районов, в том числе и федеральной трассе, мониторинг дорожных условий, – рассказывает Иван Васильевич. – На сложных участках дорог у нас установлены видеокamеры и метеостанции, которые в режиме онлайн передают изображение и погодные условия диспетчеру – он отслеживает ситуацию на трассе и при необходимости направляет дежурную бригаду для устранения любых возникших проблемных ситуаций. Поэтому за всю мою многолетнюю работу остановки транспорта по вине нашего предприятия не было ни разу. Также я занимался учетом времени, обработкой путевок, анализом

проделанной работы, составлением отчетов в диспетчерские службы заказчиков – КГКУ «КрУДор» и Упрдор «Енисей». Работа интересная, ответственная, и я старался овладеть ей в совершенстве. Три года назад мне предложили место специалиста по мобилизационной работе – пошел туда, почти не раздумывая. Прошел обучение, стажировку и сейчас с удовольствием занимаюсь интересным и очень важным делом. Вообще, я доволен тем, что работаю в ДРСУ. У нас очень хороший коллектив, который занимается серьезным, нужным делом – содержанием и ремонтом автомобильных дорог, как территориальных, так и городских. Я, как обычный житель города Ачинска, могу это подтвердить. Живу в частном секторе недалеко от улицы Назарова, раньше там невозможно было ходить – тротуаров нет, вечно грязь. Сейчас же у нас отличная дорога, для пешеходов оборудован удобный тротуар. Разве не здорово?

Помимо своей основной работы Иван Хетчиков уже второй год является председателем профсоюзной организации Ачинского ДРСУ.

В профсоюзе сначала я был просто активистом, помогал с общественной работой, организацией различных мероприятий. Профсоюз ДРСУ – это целая слаженная команда. В одиночку невозможно решить все возникающие проблемы. Впоследствии коллектив меня выдвинул на должность председателя профсоюза, сказали, что хорошо получается это дело, и есть возможность встречаться с коллективом в филиалах и на мастерских участках, – поясняет Иван Васильевич. – Приятно, что коллектив доверил мне такую значимую работу – представлять интересы рабочих с работодателем. И хотя я уже больше года занимаюсь профсоюзными вопросами, до сих пор каждый день учусь чему-то новому, потому что задачи настолько объемные, что останавливаться в своем развитии нельзя, нужно постоянно повышать свой уровень знаний. Ведь коллеги доверяют мне, спрашивают совета по тем или иным вопросам, я не хочу их подводить. Читаю законодательство, вникаю в трудовые вопросы, поскольку часть работы связана с разработкой коллективного до-

говора, где прописаны все льготы и социальные гарантии сотрудников. Считаю достижением то, что у руководства стало гораздо больше возможности общаться с коллективом, в результате чего многие спорные рабочие вопросы решаются гораздо быстрее и безболезненнее. А кроме того, и руководители, и работники стали относиться к профсоюзу как к реальной силе, которая может помочь в решении различных производственных вопросов. К примеру, значительный результат совместной работы нашего профсоюза, а также Красноярской территориальной организации Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства во главе с Виктором Георгиевичем Медведевым – упорная борьба и до-

стойная победа нашего предприятия за право на обслуживание федеральной автодороги Р-255 Сибирь с 557 по 812 км. Или вот производственный случай – один работник пожаловался на определенные бытовые условия во время проживания на вахте, я обещал помочь. А он ответил: «Это все разговоры». Даже поспорил со мной, что ничего не изменится в лучшую сторону. Проиграл. Кстати, мы часто работаем с замечаниями сотрудников по вопросам проживания на вахте. В прошлом году таким образом после встречи на участках улучшили качество проживания, обновили спальные принадлежности, приобрели еще один холодильник, установили кулеры, организовали поставку воды. Так что профсоюз – важное звено меж-

ду работниками и руководством. Положительно сказывается эта работа и на мне самом – я приобрел навыки выступления на публике, стал более уверенным и организованным.

Немало времени Иван Васильевич уделяет участию в спортивной жизни организации – в составе команды представляет Ачинское ДРСУ на зимних отраслевых соревнованиях и в состязаниях по волейболу, занимает призовые места в армрестлинге и перетягивании каната. А еще успевает вместе с женой воспитывать сына, которому скоро будет четыре.

– Пока в ДРСУ он еще не бывал, но техникой уже интересуется, даже рисунок для детского конкурса нашей организации рисовал, – улыбается Иван Хетчиков. – Смена растет.

Стелются дороги под колесами

Александр Муравкин, водитель Ачинского ДРСУ, за годы своей работы «намотал», наверное, тысячи километров, но по-прежнему, как и в начале трудового пути, с удовольствием садится за руль машины.

– Мне есть что показать детям, внукам – километры заасфальтированных дорог, которые останутся и после меня.

Страницу подготовил
Андрей ВОЛОДИН

– 24 октября будет 29 лет, как я работаю водителем в Ачинском ДРСУ, при общем стаже 35 лет. До этого работал в транспортном предприятии ГТП-2, которое тесно сотрудничало с ДРСУ. В ДРСУ у меня отец, заслуженный орденосец, 27 лет бульдозеристом отработал, и вообще, много родственников – механизаторы, водители. Поэтому я, глядя на них, и выбрал эту профессию, а точнее – просто не искал ничего другого. И не прогадал. ДРСУ – хорошая организация, стабильная, зарплата без задержек, соцгарантии все есть, так что уходить отсюда никуда не хотелось. Планирую отсюда и на пенсию выйти, – говорит Александр Дмитриевич.

Последние три года он возит работников организации на «Соболе», трудится в снабжении, а до этого более двадцати лет управлял КамАЗами, чистил и подсыпал дороги на КДМ.

– Начинать в ДРСУ с водовозки в бригаде по асфальтоукладке под руководством прораба Александра Александровича Петрова, нынешнего директора, – вспоминает свой трудовой путь Александр Муравкин. – Технике тогда уже 17 лет

было, старая, но на ходу. Работал на разных машинах – и на старых, и на новых, поэтому знаю уже механизмы, как свои пять пальцев, без этого в нашей профессии сложно. Хотя, нужно отметить, что в последнее время парк техники в ДРСУ заметно обновился, работать одно удовольствие.

По словам Александра Дмитриевича, за эти годы всего хватало: и проблем, и трудовых достижений, но желания сменить профессию не возникало.

– Думаю, работа в дорожной отрасли – это все же призвание. Хлопотно бывает: выполнять обязанности нужно и днем, и ночью, и в жару, и в морозы, а особенно – в межсезонье. Да хоть камни с неба вались! – восклицает водитель. – Но меня моя работа устраивает, за столько-то лет сроднился с ней уже. Жаль, молодежь неохотно идет – ищут легких денег. В основном, работают люди среднего возраста. Хотя я вот себе смену уже, можно сказать, подготовил – зять здесь работает на погрузчике.

Оглядываясь назад, Александр Дмитриевич доволен пройденной трудовой стезей, делом своих рук:



Фото: Валентина ПЕНЕРОВА

Александр Муравкин уверен, что не прогадал с выбором профессии

Простой труд в почете



Максим Ашлапов с семьей

Максим Ашлапов, водитель-механизатор в Ачинском ДРСУ, пока только начал свой путь дорожника, но уже не сомневается, что останется в профессии надолго.

- Я устроился в Ачинское ДРСУ год назад дорожным рабочим, а до этого трудился на железной дороге, - рассказывает Максим Васильевич. - Когда освободилось место - стал водителем-механизатором. Конечно, поначалу я присматривался, примерялся, подойдет ли мне эта работа, как с коллективом отношения сложатся. А сейчас с уверенностью могу сказать, что повезло устроиться в Ачинское ДРСУ, стабильную организацию, с крепким коллективом, хорошей заработной платой и социальными гарантиями. Работа интересная, полезная - мы делаем дороги, укладываем асфальт, выравниваем дорожное полотно... С одной стороны вроде простой труд, немудреный, а если с другой посмотреть, то мы делаем реальную работу - вот они, результаты нашего труда, можно сказать, у нас под ногами, всем видны. А с бумагами работать - это не по мне. Поэтому и отказался, когда предлагали занять должность бригадира или мастера - каждый должен делать свою работу.

Все свободное от работы время Максим Ашлапов посвящает семье и двум любимым дочерям: четырехлетней Ксюше и трехлетней Саше, считая их своей самой главной радостью и богатством в жизни.

С нас начались дороги

Юрий Кочнев, ветеран Ачинского ДРСУ, с детства мечтал стать врачом, а в итоге 38 лет жизни отдал дорожной отрасли.

- Когда был школьником, мечтал получить профессию врача, поэтому поехал поступать в Красноярский медицинский институт, уже два экзамена успел сдать, и тут абитуриентов, имеющих проблемы со зрением, пригласили на консультацию к профессору Филатову, - вспоминает Юрий Александрович. - А надо сказать, что зрение у меня плохое. Профессор проверил глаза, провел тест на цветоощущение и вынес вердикт: «Ни черта ты не видишь. В профессии тебе делать нечего. Иди куда-то ближе к лесу, на воздух». Расстроился, конечно, но что делать. Решил, раз нужно на воздухе работать, пойду строить дороги. Отучился в Томском инженерно-строительном институте, на факультете автомобильных дорог, специальность - инженер путей сообщения, и так и «поехал» дело.

2 апреля 1973 года я пришел в Ачинское ДРСУ, тогда еще ДУ-1019. А рядом с нами, через забор находился ПДУ-2405, и вот буквально через 4 месяца с моего прихода в Москве издали приказ образовать на базе этих

двух дорожных участков линейное управление автомобильных дорог ЛУАД. Объединение прошло очень зрелищно - мы просто повалили забор, разделяющий нас, так и стали ЛУАД.

Вообще, нашу дорожную организацию довольно часто реорганизовывали, переименовывали то в ЛУАД, то в ДУ, то в ДРСУ. Я, хоть и проработал 38 лет в одной организации, на пенсию ушел со вкладывшем в трудовой книжке из-за всех этих преобразований.

За годы работы Юрий Александрович успел потрудиться на всех средних ИТРовских должностях: был мастером, прорабом, инженером по охране труда, инженером производственного отдела, даже какое-то время занимал должность освобожденного председателя профсоюзного комитета.

- Мне приятно, что годы работы прошли не напрасно, - отмечает Юрий Кочнев. - Когда я пришел в ДУ, в то время у нас в Ачинском районе были совхозы, и у каждого центральная усадьба. Так вот, ни к одной из них не вела асфальтированная дорога - только щебенка, гравий, глыбца. За первые десять лет при мне на все дороги местные уложили асфальтовое покрытие. Можно сказать, с нас начались хорошие дороги.



Ветеран Ачинского ДРСУ Юрий Кочнев

Работа сложная, не каждый выдерживает, но тот, кто остается, всю жизнь посвящает дорогам. Не зря у нас так много заслуженных ветеранов, ветеранов дорожного производства, отработавших в профессии более двадцати лет.

Страницу подготовила
Тамара ЛАВРИНЕНКО
Фото автора

Гордость за СВОИХ



Евгению Узунову нравится быть дорожником

Биография Евгения Егоровича – такая же, как и у многих его сверстников, родившихся в 60-х годах

Евгений Узунов с 2003 года работает на карьере «Коленгинский» Большемуртинского ДРСУ бульдозеристом.

прошлого века еще в СССР. Родом Узунов из деревни Комарово, что стоит неподалеку от Большой Мурты. Сначала учеба в школе. Потом – служба в армии, в Западной группе войск в Германии. После увольнения в запас возвращается домой, где и начинает свой трудовой путь.

– ДРСУ у меня не первое место работы, – признается Евгений Егорович. – Сперва шоферил в колхозе – он позже развалился, потом еще на нескольких предприятиях. И вот уже 13 лет здесь. Мне нравится быть дорожником – у нас не только коллектив хороший, но и начальство. Строгое, но, как говорится, справедливое. В общем, меня все устраивает.

Справедливости ради следует заметить, что и начальство также вполне довольно его работой. Причем, у Узунова, можно сказать, везде порядок – и на работе, и дома. Супруга, Лариса Викторовна, работает учительницей в школе в Большой Мурте. Трое детей, родившихся с интервалом в 7 лет. По стопам отца, правда, никто из них не пошел, надежда разве что на младшего сына, Вячеслава, которому недавно исполнилось 12 лет. Но, кем он станет, говорить еще рано.

– Он у меня спортивный парень, в компьютере да в телефоне с утра до вечера не сидит, – не без гордости говорит Узунов. – Секции в деревне нет, так они с ребятами сами по себе занимаются – есть у них поле с воротами, где они мяч гоняют. Сейчас молодежь растет не то, что мы, более собранная, что ли. Поставят перед собой цель, а потом к ней стремятся. Вот и Слава у меня такой же. Футбол очень любит. Когда чемпионат мира по футболу шел, так он все матчи смотрел, ночей не спал. А за российскую команду мы с ним вместе болели, столько радости было, когда наши в четвертьфинал вышли. Такая за своих гордость!

Династия Кураевых

Игорь Кураев – представитель одной из дорожных династий, которыми заслуженно гордится Большемуртинское ДРСУ. Здесь работали его отец и дядя, и вот уже 17 лет здесь же трудится и сам Кураев-младший.

Сюда на работу он устроился сразу после того, как уволился в запас из армии, в 2001 году. Сначала был дорожным рабочим, а позже перешел на экскаватор.

– Первый экскаватор у меня был совсем старенький, – вспоминает Игорь Кураев. – Потом дали поновее и получше. Этот, на котором сейчас работаю, – он кивает в сторону исполинской оранжевой машины, – уже третий. Когда ДРСУ его только получало, директор сразу сказал: вот, это тебе. Он у меня уже четвертый год, очень доволен.

Действительно, мощный гусеничный красавец Doosan сконструирован и произведен так, чтобы машинисту было максимально комфортно: удобное кресло, есть и кондиционер, и обогрев, и аудиосистема. Впрочем, кое-что корейцы, выпустившие экскаватор, все же не учли – в яркие солнечные дни солнце прямо-таки заливает большую светлую кабину и

слепит глаза. Но тут на выручку машинисту пришла его супруга.

– Жена Оленька, она у меня библиотекарем в нашей деревне Большой Кантат работает, мне шторы сшила, – тепло улыбается Игорь Алексеевич. – Приехала ко мне, размеры сняла, все как полагается... Теперь и не жарко, и по-домашнему уютно в кабине стало. Она у меня мастерица.

Впрочем, и сам Кураев на все руки мастер. Не только с экскаватором, но и с той же швейной машинкой легко управляется. А заодно и с огромным домашним хозяйством, без которого в деревне во все времена никак. Есть куры, свиньи, большой огород в 20 соток.

Растут в семье и помощники: сын Кирилл, ему недавно 13 лет исполнилось, да дочка Вероника – ей четыре годика.

Свободного времени (точнее, времени для безделья) у Кураева, понятно, нет. А если и удастся выкро-



Игорь Кураев – потомственный дорожник

ить несколько незанятых работой и хозяйством часов, то всегда можно отправиться порыбачить.

– Несколько дней назад на Барта сьездил, карасиков ловил. Немного, десятка полтора, на уху. А одного теще подарил, – смеется он. – У нее пруд во дворе декоративный есть рядом с беседкой, туда его выпустил. Пусть плавает. Прямо как в Японии.

Страницу подготовила
Анна ИЛЬИНА
Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА

Развитие — инновационное

«Балахтинское ДРСУ» много лет было и остается одним из основных градообразующих предприятий Балахтинского района.

Сегодня головное предприятие ГП КК «Балахтинское ДРСУ», руководит которым Александр Сиротинин, имеет в оперативном подчинении три филиала: в Ужуре, Шарыпово и Новоселово. Основные виды деятельности — строительство автомобильных дорог, текущее содержание дорог общего пользования, а также выполнение мероприятий по повышению безопасности дорожного движения. В дорожных подразделениях насчитывается около 400 человек рабочего и инженерно-технического персонала, причем большинство из них — 140 человек — в головном предприятии.

Дорожники успешно выполняют поставленные руководством отрасли задачи. ДРСУ ежегодно наращивает темпы и объемы работ, возрастает и количество заказов со стороны внешних потребителей на продукцию, выпускаемую головным предприятием и его филиалами. Централизация дорожного производства позволила выходить на крупные тендеры и выигрывать их. Оценивая состояние предприятия, можно смело сказать: базовым

фундаментом для него становится техническое перевооружение, а также инновационный путь развития. Именно это открывает реальные возможности для качественного улучшения автомобильных дорог.

Чтобы качественно в срок и в полном объеме выполнять работу, дорожному предприятию нужно постоянно пополнять и обновлять парк специализированной техники, внедрять новые технологии, использовать современные материалы. Гордость дорожного предприятия — недавно введенный в эксплуатацию новый асфальтобетонный завод

рованный участок дороги «Малая Тумна — Приморск» общей протяженностью 9 км 496 метров. В рамках трехлетнего контракта выполнена часть ремонтных работ на участке дороги «Огур — Щетинкино».

Выполнялись ремонты улично-дорожной сети Балахтинского района. Так, в Балахте отремонтированы дороги по улицам Советской Армии, Светлой и Советской. В Еловке — улица Кольцевая; в Красной — переулок Школьный; в Огуре — улица Строительная и Почтовая; в Кожанах — улица от здания № 29 до магазина «Лесной»; в Приморске — Мира, Карла Маркса, Ленина и Парижской Коммуны.

Ремонтировались дороги в Шарыповском, Новоселовском и Ужурском районах.

С предприятием работают администрация поселка Балахта, Кожановский, Красненский, Приморский,

ДРСУ ежегодно наращивает темпы и объемы работ, возрастает и количество заказов со стороны внешних потребителей на продукцию, выпускаемую головным предприятием и его филиалами

«SPECO 1500» производительностью 120 тонн смеси в час. Главное его преимущество, помимо объема выпускаемой асфальтобетонной смеси, — высокая степень очистки промышленных выбросов в атмосферу, что соответствует экологическим требованиям.

— Одна из самых больших и серьезных «побед» нашего ДРСУ в этом году — пятилетний контракт на обслуживание федеральной автодороги Р-257 «Енисей», — рассказал Александр Сиротинин. — В результате аукциона с 1 ноября этого года мы будем содержать автомобильную дорогу общего пользования федерального значения Р-257 «Енисей» — Красноярск — Абакан — Кызыл — Чадан — Хандагайты — граница с Монголией протяженностью 450 километров. Стоимость контракта составляет 2 миллиарда 476 миллионов рублей.

Этим летом у дорожников, как всегда, был напряженный трудовой период. До конца октября будет введен в эксплуатацию отремонти-

Огурский, Чистопольский, Тюльковский, Еловский, Ровненский и Грузенский муниципалитеты. На содержании Балахтинского ДРСУ находятся также метеостанция, расположенная в Тюльково, и светофорный объект возле аграрного техникума.

Руководство предприятия гордится своими сотрудниками — работает здесь много достойных людей, профессионалов своего дела. Это — Виталий Викторович Мутовин, Сергей Николаевич Леонов, Василий Владимирович Филишов, Сергей Борисович Кодесников, Игорь Валерьевич Шайтаров, Андрей Евгеньевич Антипов, Александр Владимирович Данигер, Александр Владимирович Есипов, Андрей Владимирович Казачек, Николай Анатольевич Песегов, Владимир Геннадьевич Понятовский, Александр Викторович Скрипальщиков, Андрей Иванович Молотенко, Виктор Леонидович Федоров, Сергей Александрович Юрков, Роман Владимирович Кузнецов, Роман Багратович Маргашия, Богдан Иванович Вайчишин, Валерий



Токарь Сергей Зыков



У Балахтинского ДРСУ – памятник дорожному рабочему

Владимирович Гисич, Сергей Анатольевич Егельский, Сергей Владимирович Киприн, Андрей Густович Лохман, Виктор Николаевич Путинцев, Валерий Викторович Толстихин, Виктор Михайлович Яхимович, Александр Георгиевич Поддубский, Николай Михайлович Барышов, Евгений Александрович Горенский, Сергей Николаевич Кабаков, Владимир Геннадьевич Титов, Галина Владимировна Зыкова, Иван Павлович Девятилов, Иван Сергеевич Глинка, Юрий Михайлович Кузнецов, Сергей Андреевич Лохман, Константин Валерьевич Межаков, Сергей Павлович Михайленко, Любовь Николаевна Олешкевич и Александр Александрович Ягонский.

Часть передовиков предприятия в канун профессионального праздника занесена на Доску трудовой славы предприятия. Среди них – токарь, машинисты трактора, водители, электрогазосварщик – по-настоящему заслуженные работники, уважаемые в коллективе люди.

Сергей Зыков много лет назад отучился на токаря. Был период, когда он уходил из предприятия на другое место работы, но вернулся сюда вновь. С большим интересом он рассказывает о своей деятельности и признается, что «работа по душе».

– Люблю все делать своими руками и пробовать что-то новое. Недав-

но освоил профессию сварщика, для себя. Работы у нас, токарей, хватает всегда, особенно много ее зимой. Техника в этот сезон быстрее изнашивается. Но нам с коллегой по цеху это не страшно – если надо, задерживаемся до вечера, а уж если что-то экстренное требуется – вопросов нет – выйдем в цех даже в выходной день, – рассказывает Сергей Николаевич. Его токарский стаж составляет почти тридцать лет.

Сергей Киприн считается ветераном дорожного производства – в предприятии он трудится с 1979 года. С первых шагов в профессии Сергей Владимирович зарекомендовал себя трудолюбивым и ответственным работником. Один из лучших водителей предприятия неоднократно награждался почетными грамотами ДРСУ, КруДора и Байкалуправтодора. Сергей Киприн постоянно в числе передовиков производственного соревнования как лучший по профессии. Сегодня он работает на трале – это тяжелый труд, его рабочие смены в период ремонтов нередко заканчиваются ближе к ночи и начинаются ранним утром. Руководство предприятия отзывается о Сергее Киприне как о безотказном человеке и большом трудяге.

Виктор Шефер тоже вносит лепту в качественное содержание наших автодорог. В ДРСУ Виктор Владимирович работает машинистом трактора. Летом он, в основном, окашивает дороги, а зимой – очищает барьерные ограждения от снежных валов – задействован круглый год. В предприятии он работает порядка десяти лет. Добросовестный, исполнительный работник, на него можно положиться в любом деле.

Алексей Шемелев – работник молодой по возрасту, но по опыту и профессионализму ничем не уступающий своим старшим коллегам. Не случайно его кандидатура занесена на Доску почета Балахтинского района и предприятия. Алексей – универсальный водитель. Зимой работает на КДМ, летом на автогудронаторе.

Сложной работы не существует и для машиниста трактора Александра Бугаева. Он работает на тракторе ДТ-75 на дорожно-ремонтном пункте «Бирюса». Осуществляет погрузку пескосоляной смеси в КДМ в зимнее время. От него во многом зависит безопасность наших дорог – Александр Иванович это прекрасно понимает и тщательно следит за техникой. Летом он занят на ремонте и содержании дорог, занимается ямочным ремонтом, ремонтом барьерного ограждения.

Много лет работает в ДРСУ и водитель Олег Федорев. Он – один из надежных водителей. Зимой работает на КДМ, летом подменяет водителя трала – перевозит дорожную технику к месту проведения работ. Несмотря на внушительный объем работы и огромную ответственность, никто не слышал от Олега Владимировича ни единой жалобы на усталость.

Работа для дорожников находится круглый год. Летом они ремонтируют дороги, зимой – чистят их от снега, а в межсезонье – готовят спецтехнику к эксплуатации в период морозов и обильных снегопадов. Простоев в ДРСУ не бывает. И сомневаться в этом не приходится.

Марина ПОЛЕЖАЕВА
Фото автора



Новый асфальтобетонный завод

Красны дороги содержанием

В структуре Минусинского государственного предприятия ДРСУ-10 Идринский филиал самый, если так можно выразиться, «молодой» – создан 25 января 2017 года после объединения двух участков: Идринского и Краснотуранского.



Директор филиала Давыд Вагнер

Отсюда и его существенное отличие от других филиалов – Шушенского или, скажем, Ермаковского, у которых на содержании региональных и межмуниципальных дорог меньше, чем у идринцев. Причем, в совокупности.

Директор предприятия Давыд Вагнер озвучивает вверенную его коллективу протяженность трасс – 650 километров. А недавно было и вовсе почти 800, филиал обслуживал часть дорог Новоселовского района, что на правом берегу Красноярского водохранилища. Впоследствии сей «хомут» с предприятия сняли, но объемы все равно остаются внушительными.

– К тому же следует учитывать, что у нас нет федеральных трасс и даже дорог первой категории. Только вторая либо третья, их содержание и финансируется соответственно, – рассказывает Давыд Карлович. – Еще один немаловажный нюанс – мы обслуживаем 383 километра дорог

с гравийно-щебеночным покрытием, а это вам не асфальт, это иная специфика и другие затраты, более значительные. А как оплачиваются такие работы, все знают. Мягко говоря, недостаточно. У коллег из Шушенского и Ермаковского филиалов есть на содержании участки щедро финансируемой «федералки» Р-257 Красноярск-Кызыл, они имеют возможность оказывать клиентам сторонние услуги, перебрасывать свободную технику и людей на объекты в других районах. Мы подобного позволить себе не можем...

Тем не менее, филиал не просто работает, а работает хорошо, демонстрируя высокие производственные показатели. За девять месяцев текущего года они составили 107 миллионов рублей, к исходу декабря ожидается 120 миллионов. Примерно на 10% больше, чем в 2017 году. Выручают выигранные торги и аукционы на ремонт улично-дорожной сети в населенных пунктах. В Идринском районе это семь миллионов, в Краснотуранском – девять миллионов рублей.

Немалым подспорьем стал субподряд, который предложил Вагнеру Владимир Пономарев, генеральный директор ООО «Специализированная компания «Красмостремстрой», заключивший с местными дорожниками контракт на обустройство проезжей части и подъездов к трем мостовым переходам, которые красноярцы ремонтируют в Идринском районе.

В результате выработка на одного работающего (всего их 117) вместе с ИТР, сторожами и прочим обслуживающим персоналом по концу года должна составить свыше одного

миллиона рублей. Что уже само по себе – весомое достижение. Свидетельствующее, прежде всего, о том, что производительность труда здесь на должном уровне. Как, впрочем, и другие экономические параметры.

– И это при том, что содержание одного километра региональных дорог финансируется, в среднем, на треть от фактических затрат, – еще раз подчеркивает Давыд Карлович.

А нормативные требования к условиям безопасной эксплуатации предъявляются такие же, как к федеральной Р-257. Картина, характерная не только для Идринского филиала – для всех государственных дорожных предприятий нашего края. Приводить дороги в надлежащий вид приходится порою круглые сутки в любое время года, а сколько это реально стоит, специалистам объяснять не требуется.

Кадрового дефицита, как и повсюду у дорожников, в филиале не испытывают, на освободившиеся рабочие места моментально находится несколько претендентов. Приходит большей частью молодежь, но костяк трудового коллектива остается практически неизменным. И возглавляет его сам руководитель, прошедший все ступени служебной лестницы и бессменно руководящий предприятием с 1995 года.

Еще больший стаж у главного механика филиала Владимира Гельмутовича Урбана. Есть даже своя трудовая династия: машинист автопогрузчика Давыд Давыдович Арангольд привел на предприятие своего



Главный механик Владимир Урган



Электрогазосварщик Петр Беляк



Бульдозерист Вадим Швецов



Машинист автокрана Василий Черкасов

наследника Александра, ставшего классным грейдеристом. Теперь отец и сын работают вместе. Богатого опыта не занимать и водителю Сергею Григорьевичу Багаеву, бульдозеристу Вадиму Сергеевичу Швецову. Под стать им машинист автокрана Василий Николаевич Черкасов и электрогазосварщик Петр Павлович Беляк.

На Краснотуранском участке высоким профессиональным

мастерством и добросовестным отношением к порученному заданию отличаются водители Николай Николаевич Забродин, Николай Рудольфович Круско, Дмитрий Александрович Вернер.

Рабочий день на производственной базе Идринского филиала начинается в 7 утра. И уже через час никого из механизаторов здесь не застать – кроме ИТР и ремонтников все разъехались по объектам. Сам

Давыд Карлович тоже в кабине подолгу не сидит. Некогда – на финише подготовка к зимнему сезону, надо многое сделать. Уже успели, к примеру, завезти на территорию предприятия громадных размеров террикон противогололедного сыпучего материала: 1600 кубометров или, в весовом исчислении, 2560 тонн.

Иван СЕРОВ
Фото автора

Новости

Весовой контроль

На региональной автодороге Красноярск – Енисейск появится пункт динамического контроля массы и габаритов транспортных средств.

Пункт динамического контроля массы и габаритов транспортных средств – это комплекс измерительных и фиксирующих технических средств, который позволяет провести поосное взвешивание автотранспорта в движении, сравнить весовые параметры с допустимыми и, в случае превышения фактических осевых нагрузок над допустимыми, зафиксировать их (сфотографировать транспортное средство, распознать его государственный регистрационный номер) и предоставить набор параметров (длина, ширина, высота, межосевое расстояние, скатность, осевые нагрузки,

полная масса, скорость движения и др.). Этого материала будет достаточно для вынесения постановления по делу об административном правонарушении, ответственность за которое предусмотрена санкциями статьи 12.21.1 КоАП РФ.

Первый такой пункт на региональных дорогах появится на 42 км автодороги Красноярск – Енисейск в Сухобузимском районе. Завершить работы планируется до начала декабря 2018 года.

По мнению специалистов КруДор, сегодня в крае необходимо установить 16 аналогичных пунктов. Тогда будут «закрыты» контролем основные направления движения транспорта и перевозки грузов. В этом случае вред автодорогам от перегруза значительно снизится.

– Информационная система «Административная практика и фотовидеофиксация» позволяет



Монтаж П-образной опоры для оборудования

взвешивать грузовики прямо на дороге во время движения. При этом дорожные весы и комплексы фото- и видеофиксации выявляют нарушителей без участия сотрудников госавтоинспекции, – комментирует руководитель агентства информатизации и связи Красноярского края Николай Распопин. – Такое решение позволит избежать образования новых повреждений дорожного покрытия, на дорогах будет возникать меньше помех для другого транспорта.

Карта преимуществ

Краевое государственное предприятие «Красноярскавтотранс» было образовано в конце 2000 г. С 2008 года является оператором проекта «Социальная карта», а с 2010 работает над проектом «Транспортная карта», быстро ставшим популярным среди красноярцев.



- Функционал нашего предприятия достаточно широк, - рассказывает директор ГПКК «Красноярскавтотранс» Вячеслав Ерошевич. - Коллектив, состоящий из 49 сотрудников, 25 из которых работают в районах Красноярского края в пунктах тестирования социальных карт, занимается изготовлением, доставкой и сопровождением социальных и транспортных карт, проведением анализа выполнения программ пассажирских автомобильных перевозок на пригородных и межмуниципальных маршрутах,

эксплуатацией, содержанием и материально-техническим обеспечением производственных зданий и помещений, офисных помещений, автовокзалов и автокасс, находящихся в хозяйственном ведении предприятия, и т.д.

Конечно, одной из самых востребованных и крупных задач является проект «Транспортная карта», который начал свою работу на территории Красноярска 1 ноября

бирске и Канске. На 1 августа 2018 года активировано 461 000 карт, выполнено около 9 000 000 пополнений, осуществлено 233 млн. поездок, в проекте участвуют 68 предприятий-перевозчиков (это около 2000 единиц техники).

- Сегодня пополнить транспортные карты не составляет труда - для этого действует 740 пунктов: отделения почтовой связи, терминалы платежной системы «Платежка» и кассы компании «Телекомсервис», - поясняет Вячеслав Анатольевич. - Кроме того, для удобства пассажиров по их многочисленным просьбам наше предприятие разработало функционал возврата поездок на социальные и транспортные карты в случае выхода из строя техники с помощью того же транспортного терминала, которым были считаны поездки. Для этого кондуктор пере-

По-прежнему популярностью у населения пользуются социальные карты, эмиссией и обслуживанием которых занимается ГПКК «Красноярскавтотранс». Организация изготовления, доставка и сопровождение социальных карт ведется на всей территории Красноярского края, с 2008 года выдано **715** тыс. карт

2010 г. Он быстро стал популярным, поскольку предоставляет преимущества всем участникам: пассажирам - скидки на проезд, удобство и быстрота обслуживания, а также возможность контролировать и планировать расходы семейного бюджета; для перевозчиков - это система авансирования, увеличение доли безналичных расчетов, что существенно оптимизирует выручку и легализует экономику предприятий; органы власти благодаря этому проекту могут контролировать пассажиропоток при формировании тарифной политики и маршрутной сети города, а также имеют реальный инструмент для компенсации роста тарифов.

Неудивительно, что эффективная система стала активно применяться и в других городах нашего края - Железногорске, Норильске, Сосновоборске, Зеленогорске, Ачинске, Шарыпове, Енисейске, Лесоси-

водит терминал в режим возврата поездок и считывает карты пассажиров. Ранее в подобном случае пассажирам приходилось ехать за возвратом денежных средств к перевозчику на предприятие и писать заявление.

По словам директора Красноярскавтотранса, у проекта большой потенциал. Так, в перспективе возможно объединение функционала транспортной карты с дисконтными картами, использование транспортных карт для оплаты проезда на междугородном автомобильном пассажирском транспорте, а также на автомобильном и Ж/Д транспорте пригородного сообщения, автопополнение транспортных карт с помощью банковских структур и онлайн-пополнение, использование банковских карт и сотовых телефонов с технологией NFC для безналичной оплаты за проезд в общественном транспорте.



Вручение новых автобусов

- В настоящее время предприятие занимается обеспечением возможности расчетов в общественном транспорте с помощью банковских карт и NFC устройств, их имитирующих, - отметил Вячеслав Ерошевич. - Такая возможность должна была появиться еще в октябре, однако вмешалось повышение курса доллара, в результате чего не получилось купить необходимое оборудование. Кроме того, вступили в силу изменения в Федеральный Закон, связанные с тем, что с 1 июля 2019 года для осуществления расчетов за проезд в общественном транспорте требуется применение контрольно-кассовой техники с фискальными накопителями. Для указанных целей производится выбор соответствующего оборудования, а запуск функционала расчета банковской, социальной, транспортной картой или наличными денежными средствами на одном устройстве пла-

ное управление», созданном правительством Красноярского края специально для управления и контроля за пригородными и межмуниципальными пассажирскими перевозками.

- У нас остался функционал по установке и техническому сопровождению навигационного оборудования в подвижном составе перевозчиков, необходимого для осуществления управления и контроля за перевозками пассажиров. Эту задачу успешно выполняет наше подведомственное предприятие ООО «Краевой центр коммуникаций», - рассказал Вячеслав Анатоль-

города.

Одно из приоритетных направлений деятельности ГПКК «Красноярскавтотранс» и правительства Красноярского края - обновление подвижного состава государственных предприятий.

- Это связано со значительным износом имеющегося в наличии подвижного состава, - пояснил директор предприятия. - Однако в сложившихся особых экономических условиях и в связи с близостью важного мирового события - Универсиады 2019, все усилия направлены на обеспечение достойного проведения студенческих игр. В рамках

п о д -



Вячеслав Ерошевич принял участие в разработке проекта организации бесплатного проезда волонтеров во время проведения Универсиады

нируется с 1 января 2019 года.

Нужно сказать, предприятие не ограничивается работой над проектом «Транспортная карта». Среди прочего в задачи Красноярскавтотранса до недавнего времени входили мониторинг и диспетчеризация пригородных пассажирских перевозок, которые в 2016 году были переданы КГКУ «Краевое транспорт-

еич. - Также в хозяйственном ведении нашего предприятия находятся два автовокзала - в Минусинске и Емельяново - и автокасса в Партизанском. В декабре 2012 года, при поддержке правительства Красноярского края, был завершен капитальный ремонт Минусинского автовокзала, который до сих пор является архитектурным украшением

готовки и проведения Всемирной зимней Универсиады 2019 правительством края совместно с правительством РФ будет приобретено более 100 единиц подвижного состава, который после окончания Универсиады останется в качестве наследия в Красноярском крае и позволит обновить хоть и маленькую, но крайне нуждающуюся в замене часть подвижного состава. Помимо этого наше предприятие, как победитель открытого конкурса, занимается привлечением, сопровождением, обучением и практической подготовкой водительского состава, который будет задействован в период подготовки и проведения Универсиады. Мы плотно работаем с кандидатами, изъявившими желание участвовать в транспортном обеспечении Универсиады, проводим с ними необходимые лекции, семинары и практические занятия. Обеспечиваем их проверку в силовых ведомствах, формируем личные дела и будем обеспечивать их явку на рабочие места в период проведения Универсиады.

Людмила ШЕВАНИКОВА
Фото «Красноярскавтотранс»

Главный маршрут

Директор Большемуртинского филиала ГП «Краевое АТП» Николай Чернявский уверен – чтобы стать хорошим руководителем, нужно пройти всю цепочку по служебной лестнице от начала до ее вершины, чтобы хорошо разбираться в той структуре, которой руководишь, и понимать работу своих подчиненных. Сам он пришел в АТП в начале 90-х простым водителем, а с 2007 года занял пост руководителя, и уже больше десяти лет Большемуртинский филиал ГП «Краевое АТП» успешно работает под его началом.



Филиал обслуживает 20 маршрутов



Николай Чернявский

ЗОЛОТОЙ ФОНД ПРЕДПРИЯТИЯ

– Даже не сравнить наше предприятие в 90-е, когда за работу иногда рассчитывались булкой хлеба, и нынешнее положение дел, – рассказывает Николай Николаевич. – За последние годы сотрудники привыкли к тому, что они стабильно и вовремя получают заработную плату, пользуются всеми положенными социальными гарантиями, есть объем рабо-

ты. Люди в будущее смотрят спокойно и с уверенностью – это главное.

Коллектив Большемуртинского филиала ГП «Краевое АТП» составляет чуть больше 40 человек, из них 15 водителей, 12 человек трудятся в производственно-технической службе, 9 человек в отделе эксплуатации, аппарат управления небольшой – всего 5 человек.

– Средний возраст наших сотрудников, в основном, предпенсионный и пенсионный, к сожалению, молодежь не спешит устраиваться на рабочие специальности, – сетует директор филиала. – С другой стороны, наши работники, много лет отдавшие предприятию, имеют богатейший опыт, который успешно применяют в работе. Мы очень ценим наших «старожилов»: свыше 40 лет трудятся водители автобусов Валерий Дмитриевич Лавренюк, Петр Владимирович Коломейчук, Владимир Гапасович Минкин; свыше 30 лет составляет стаж специалиста отдела эксплуатации Натальи Викторовны Данилюк, более четверти века отдал нашему предприятию контролер по выпуску транспортных средств Павел Владимирович Хрушков.

– Я работаю в Большемуртинском филиале ГП «Краевое АТП» уже сорок второй год, а пришел сюда, можно

сказать, случайно, – вспоминает Валерий Дмитриевич Лавренюк. – Старший брат здесь работал, собрался в отпуск и предложил мне на это время вместо него поработать. Планировал на месяц, а остался на сорок лет. Работа водителем меня устраивает, бывают сложности, не без этого, например, хотелось бы технику поновее да получше, но мы и на этой трудимся, не жалуемся. Пассажиры тоже разные бывают, иногда плохое настроение могут на тебя «выплеснуть», но я всегда стараюсь найти общий язык, как иначе работать? В целом труд водителя мне нравится. Особенно любил, когда помоложе был, выходить в рейс до Красноярска – и дорога лучше, и ехать проще. Сейчас больше

Всего Большемуртинский филиал ГП «Краевое АТП» обслуживает **20** маршрутов – **3** городских, **12** пригородных, **2** междугородних и **3** заказных (по договору со свинокомплексом «Красноярский»).

по пригородным маршрутам езжу. За столько лет работы уже круга два вокруг нашего земного шарика, наверное, сделал.

Есть в Большемуртинском филиале ГП «Краевое АТП» и молодые специалисты, хоть и немного. Например, водители автобусов Руслан

Спиридонов, Евгений Военков, газосварщик Денис Попов.

– Водители у нас в течение года ездят в разных направлениях, никто не закреплен на определенном маршруте, – поясняет Николай Чернявский. – Это делается для того, чтобы не терялся профессионализм, когда можно ехать «на автопилоте», зная каждый поворот, и чтобы «глаз не замыливался», это тоже важно и для психологического комфорта самого водителя, и для безопасности пассажиров, которых он везет.

Работа в АТП, особенно у водителей автобусов, напрямую связана с людьми, а это колоссальный труд, – уверен Николай Николаевич. – Нужно не только вовремя доставить пассажиров из точки А в точку В, но еще и обеспечить комфорт поездки, хорошую атмосферу, положительное настроение (особенно с утра). Приятно, что и пассажиры отмечают профессионализм, внимательность и доброжелательность наших сотрудников. Люди звонят в АТП или при встрече просят меня лично поблагодарить водителей. Часто звучат фамилии

шают рейсы несколько раз в неделю. На один пригородный маршрут приходится от двух до пяти деревень. В Большой Мурте действуют два маршрута, автобусы ходят с интервалом в 40 минут. При этом расписание сформировано с учетом пиковых часов, когда люди добираются на работу и с работы, на обед.

За девять месяцев текущего года предприятие перевезло 240, 2 тысячи пассажиров, из них 47,5 тысяч льготников (по социальным картам). На маршруты выходили двадцать единиц техники, общий пробег составил 615 тысяч км.

– Техника у нас не новая, – отмечает директор Филиала. – Однако простоя по вине неисправности автобусов нет, в нашем АТП работает умелая ремонтная служба, которой руководит главный инженер Евгений Витальевич Петрягин.

К сожалению, парк техники пополняется не так часто, как хотелось бы, но, тем не менее, мы стараемся ежегодно приобретать машины. Так, два года назад на собственные средства было куплено два автобуса

ПАЗ, в прошлом году приобрели новый автомобиль «Газель», он используется на маршруте «Большая Мурта – Красноярск» в период наименьшего пассажиропотока. Кроме того, мы получаем господдержку на обновление автопарка. Надеемся, что в следующем году нашему предприятию в числе прочих передадут автобусы, которые были приобретены для проведения Зимней универсиады. Это было бы очень кстати, поскольку наше предприятие

государственное, дотационное, тарифы на перевозку регулируются краевым правительством. Несмотря на это, стараемся работать с прибылью, ищем подработки. Успешным примером такой деятельности является контракт на подвоз рабочих со свинокомплексом «Красноярский», с которым мы сотрудничаем уже пять лет, с 2013 года.

ЮБИЛЕЙНЫЙ ГОД

Одним из самых значимых событий для предприятия в нынешнем году является 80-летний юбилей. 15 мая 1938 года был образован «Автоотряд», насчитывавший всего пять автомобилей, не было ни ремонтной базы, ни конторы, а лишь небольшой домик-диспетчерская. Первым начальником был назначен Иван

Михайлович Зорькин. «Автоотряд», переименованный в «Автобазу», бесперебойно работал и в годы Великой Отечественной, и в послевоенные годы, выполнял автопарк, строилась производственная база. Расцвет предприятия пришелся на 70-е годы, «Автоколонна №1340» под руководством Николая Харлампиевича Литвинова в то время расширилась до 180 единиц техники, коллектив предприятия насчитывал 280 человек!

– Меняются времена, экономические условия, но по-прежнему живет и работает наше АТП – это ли не повод для гордости? – считает Николай Николаевич. – Нам удалось сохранить кадры, производственную базу, традиции, которые заложили прежние поколения работников, мы продуктивно сотрудничаем с нашими надежными партнерами – администрациями района и поселка, свинокомплексом «Красноярский».



Валерий Лавренко

Юбилейную дату было решено отпраздновать накануне профессионального праздника – Дня автомобилиста. Будем чествовать не только передовиков, но и ветеранов отрасли, которые передали нашему поколению крепкое предприятие, за что им отдельная благодарность. Ветеранов, а также всех работников Большемуртинского филиала ГП «Краевое АТП» хочу поздравить с Днем автомобилиста и юбилеем предприятия, пожелать в первую очередь здоровья, успехов во всех делах, благополучия и достатка. Пусть техника всегда будет надежной, а дороги безопасными и легкими.

Нина ЗИМИНА
Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА

За девять месяцев текущего года предприятие перевезло **240, 2 тысячи** пассажиров, из них **47,5 тысяч** льготников (по социальным картам). На маршруты выходили **двадцать единиц** техники, общий пробег составил **615 тысяч км.**

Геннадия Антоновича Пушкарева, стаж которого свыше 20 лет, Павла Степановича Данилюка – он трудится в организации более 35 лет.

Мы, в свою очередь, также стараемся учитывать все пожелания пассажиров, корректируем маршруты под запросы жителей.

НА ПЕРВОМ МЕСТЕ ПАССАЖИР

Всего Большемуртинский филиал ГП «Краевое АТП» обслуживает 20 маршрутов – 3 городских, 12 пригородных, 2 междугородних и 3 заказных (по договору со свинокомплексом «Красноярский»).

– Программа по пригородным перевозкам сформирована с учетом всех пассажиропотоков, – отмечает Николай Николаевич. – В каждый населенный пункт автобусы совер-



Этап пройден!

Вези, такси!

18 сентября в Красноярске прошел региональный этап первого Всероссийского конкурса профессионального мастерства «Лучший водитель такси в России-2018».

Инициатором организации конкурса выступил Общественный совет по развитию такси в регионах РФ при поддержке Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству, Минтранса РФ и ГИБДД России.

В открытии мероприятия приняли участие заместитель министра транспорта Красноярского края Юрий Васильев, представители Общественного совета по развитию такси в регионах РФ и генеральных партнеров конкурса – такси «Максим», «Яндекс Такси» и группы компаний «Везет».

– Всероссийский конкурс такого крупного масштаба проводится впервые, – рассказал руководитель проекта Кирилл Казанин. – Раньше подобные мероприятия проводились на региональном уровне, при этом в каждой территории по своим стандартам. В этом году впервые было разработано единое положение для всех участников. А 10 октября в Сочи региональные победители будут бороться за звание чемпиона на федеральном уровне.

По словам Кирилла Казанина, одна из целей конкурса – повысить культуру и безопасность вождения, а также имидж профессии водите-

ля такси. Требования к участникам были соответствующие – не менее трех лет официального стажа, отсутствие штрафов в 2018 году, а также действующее разрешение на перевозку пассажиров и багажа легковым такси.

Нужно сказать, что по этим критериям отсеялось достаточно много желающих – заявку на конкурс подавали более полусотни водителей,

в итоге участие приняли четырнадцать водителей городских такси.

Всем им предстояло пройти несколько этапов испытаний: теоретический в виде тестирования на знание правил дорожного движения, истории Красноярского края и такси, практический – соревнования по скоростному маневрированию и плавности движения на время.

– Этапы состязаний разнообразны и все они направлены на то, чтобы показать, что в такси работают мастера своего дела, которые могут на достойном уровне оказывать услуги по перевозке пассажиров, усилить заинтересованность руководителей таксопарков в поиске профессионалов для обеспечения комфортных и безопасных перевозок, а также повысить среди работников такси лояльность к профессии, показать ее значимость в условиях мегаполиса, – отметил заместитель министра транспорта Красноярского края Юрий Васильев. – Достойной наградой для призеров сегодня будет не только общественное признание, но и призовой фонд, который составит для третьего места – 20 тысяч рублей, для второго – 30 тысяч рублей и для победителя – 50 тысяч рублей, а также поездка в Сочи для участия в федеральном конкурсе.

После торжественного старта конкурса на автодроме Сибирского федерального университета участники познакомились с трассой и заданиями. А потом начался самый зрелищный момент – непосредственно соревнования. На скорость 14 водителей проезжали трассу с различными элементами – змейкой, эстакадой, стоп-линией, параллельной парковкой и др. Кто-то справлялся с трассой быстрее, кто-то медленнее, но, к



Стоп-линия оказалась одним из самых трудных испытаний конкурса

Личное мнение

**ДМИТРИЙ ТКАЧЕВ,
ВОДИТЕЛЬ ТАКСИ:**

– В такси работаю больше трех лет, но в таком конкурсе принял участие впервые, чтобы внести разнообразие в рабочую жизнь. Задания сложными не показались, но требовали подготовки, особенно, касающиеся истории профессии и нашего края. Я искал информацию в интернете, даже в краеведческий музей сходил, оказалось очень познавательно и интересно. Это и в будущем мне пригодится, поскольку часто приходится возить гостей города, которые расспрашивают во время поездки о нашем городе и его достопримечательностях. Теперь легко смогу ответить на их вопросы.

ПЕТР МОИСЕЕВ, ВОДИТЕЛЬ ТАКСИ:

– Я уже около 7 лет работаю в такси. Мне было интересно проверить свои навыки, особенно в плавности вождения – никогда не пробовал ездить со стаканом на крыше, получилось – заработал максимальное количество баллов. Считаю свою профессию важной и не легкой, ведь нужно не только отлично водить и ориентироваться в городе, но и с разными пассажирами уметь общаться, найти подход и создать настроение поездки, чтобы людям было комфортно в пути.

РОМАН РОМАНОВ, МЕНЕДЖЕР ПО РАЗВИТИЮ «ЯНДЕКС ТАКСИ»:

– К сожалению, многие водители относятся к такси как к подработке, а не полноценной официальной работе. Мы заинтересованы в том, чтобы развеять этот стереотип. Данный конкурс как раз на это и направлен – показать значимость профессии водителя такси. В этот раз от нашего такси участие в конкурсе принимает один человек, в следующем планируем представить свою организацию более массово.

СЕРГЕЙ ДОЛЖЕНКО, ВОДИТЕЛЬ ТАКСИ:

– Трасса была не сложной, да и сами элементы подобны тем задачам, с которыми мы сталкиваемся ежедневно в работе, например, та же змейка – когда нужно лавировать между машинами в узких дворах. Однако для меня сложность заключалась в коробке передач, которая отличалась от той, к которой я привык – на своей машине я, конечно, трассу бы лучше прошел, хоть она и больше по габаритам. А в целом было интересно.



Организаторы, генеральные партнеры с победителями конкурса

сожалению, ни один из участников не прошел этот этап без штрафных очков. Зато почти все водители с блеском справились с состязанием на плавность вождения, меньше чем за минуту преодолев трассу со стаканом воды на крыше автомобиля и почти не разлив жидкость.

Как отметили сотрудники Управления ГИБДД по краю, вошедшие в состав судейской комиссии, водители такси показали высокий уровень подготовки, продемонстрировав хорошие навыки вождения. Самым сложным этапом для конкурсантов оказалась стоп-линия – именно на ней было допущено больше всего штрафных баллов.

В результате третье место занял

Алексей Алфеев, вторым в конкурсе профмастерства стал Михаил Шмыков. Победителем конкурса и лучшим водителем в Красноярском крае стал Ростислав Давыдов. Именно он будет защищать честь нашего края в финале конкурса в Сочи.

– Сейчас меня переполняют эмоции. Победа в конкурсе стала для меня неожиданностью, все участники были достойными соперниками, не думал, что окажусь среди них первым. Перед участием лишь освежил в памяти правила дорожного движения, в остальном помог водительский опыт», – поделился впечатлениями финалист.

Сергей РУЧКИН

Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА



Заместитель минис-тра транспорта Красноярского края Юрий Васильев с победителем конкурса Ростиславом Давыдовым

В финале конкурса «Лучший водитель такси в России» представитель Красноярского края вошел в тройку сильнейших.

В соревнованиях по профессиональному мастерству участвовали 17 водителей из разных городов страны. Победителем стал водитель из Санкт-Петербурга, второе место занял представитель Томской области. Красноярский водитель Ростислав Давыдов замкнул тройку лидеров, заняв третье место