

Т

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

№3
(29)

МАЙ-
ИЮНЬ

2015

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ



Сергей ЛЫТКИН

**Как полюбить
профессию**

Галина ЗАХАРЕНКО

**Необычная
защита**

Елена МИРОНЕНКОВА

**Встреча
«без галстуков»**

СОДЕРЖАНИЕ

Сергей ЛЫТКИН Как полюбить профессию	4
Красноярские дорожники – лучшие	7
Галина ЗАХАРЕНКО Необычная защита	8
Региональная инициатива дорожников	10
События и факты	11
Величайшее танковое сражение	14
Марина ПОЛЕЖАЕВА Богом хранимая	16
Анатолий КАСАТКИН Дорога нашей жизни	18
Елена МИРОНЕНКОВА Встреча «без галстуков»	20
Анатолий МИХАЙЛОВ Памятный юбилей	22
Виталий ПОЛЯКОВ КрайДЭО – чемпион!	23



В номере использованы фотографии Алены ЛУНЁВОЙ, Сергея ЛЫТКИНА, Марины ПОЛЕЖАЕВОЙ, Александра МАРКОВА, Анатолия КАСАТКИНА, Алексея ВЕДЕРНИКОВА, Галины ЗАХАРЕНКО, Юлии КРАВЧЕНКО

ТК

Издается
при содействии
министерства
транспорта
Красноярского
края

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

Главный редактор
Э.З. Алборов

**Ответственный
секретарь**
Лана БАЙКАЛОВА

Адрес редакции
и издателя:
660049,
г. Красноярск,
пр. Мира, 30,
корп. 1, офис 510,
а/я 25533.
Тел./факс
(391) 227-27-27,
e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан
в ООО «Издательская
группа «Все, всем, всем!»»,
660062, ул. Высотная, 2
Объем 24А4.
Тираж – 2300 экз.
Время подписания в печать
30.06.2015 в 16.00.
Цена свободная

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



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

16+



R Рекламный
материал

Использование
материалов
журнала
без письменного
разрешения
редакционного
совета
запрещено.



Как полюбить профессию



WorldSkills – это международное некоммерческое движение, целью которого является повышение престижа рабочих профессий и развитие профессионального образования путем гармонизации лучших практик и профессиональных стандартов во всем мире посредством организации и проведения конкурсов профессионального мастерства как в каждой отдельной стране, так и в мире в целом.

В этом году в Казани прошел III национальный чемпионат по стандартам WorldSkills. Соревнования проводились в десяти компетенциях по разным отраслям. Впервые за всю историю проведения подобных соревнований в программу были включены показательные выступления дорожных строителей – механизаторов тяжелой техники. Демонстрацию профессионального мастерства перед солидным экспертным сообществом и многочисленными зрителями провел студент Емельяновского дорожно-строительного техникума. Выступление оказалось столь

впечатляющим, что компетентное жюри вынесло решение наградить победителя внеконкурсной программы Якова Иванова полноценной золотой медалью.

А спустя два месяца после казанского чемпионата WorldSkills пришел в Красноярск. На полигоне Емельяновского дорожно-строительного техникума состоялся открытый чемпионат Красноярского края по стандартам WorldSkills, по сути, ставший региональными соревнованиями, в которых приняли участие молодые дорожники Сибири и Дальнего Востока.

В соревнованиях приняли уча-

стие семь человек. Для начала – это уже немало. Ребятам предстояло показать свое умение в работе на экскаваторе и бульдозере. Но прежде они должны были сдать теоретический экзамен. Наблюдая за тем, как ребята берут билеты с вопросами и углубляются в их изучение, не заметил особенного волнения – дело привычное. Все до одного справились с заданием досрочно. Эксперты, внимательно наблюдавшие за происходящим, остались довольны. Сделав первый шаг на пути к финишу, ребята в ожидании следующего этапа делились впечатлениями, строили планы.

Уже знакомый нам Яков Иванов, третьекурсник Емельяновского дорожно-строительного техникума, когда я спросил его, на какой результат рассчитывает, ответил: «Только на первое место». Его уверенность явно импонировала директору техникума Владимиру Калачеву:

– Яков в Казани показал, на что



способен, – стал первым, и здесь, на родном полигоне, у него есть все шансы повторить успех. Но не будем забегать вперед, соперники у него серьезные.

Главный эксперт соревнований Сергей Козлов с выводами не спешил, отметил только, что первый модуль – правила дорожного движения, входящие в обязательную программу, для хороших студентов препятствием не являются. Каждому надо было ответить на 30 вопросов. При этом допускалось сделать четыре ошибки. Максимальная оценка 10 баллов. Никаких отклонений от стандарта пока не было.

Тем временем эксперты готовили инвентарь для следующего этапа соревнований. На металлическую подставку был водружен баскетбольный мяч, а роль корзины предстояло исполнить цинковому ведру. Каждый участник согласно жребию должен был ковшем экскаватора снять мяч с шеста и перенести его в ведро.

Я неоднократно наблюдал за этой операцией, когда ее проделывали мастера, за плечами которых многолетний опыт управления экскаватором, и надо сказать, что не у всех и не всегда все получалось, а тут мальчишки 16-17 лет, где им было набраться настоящей практики. К тому же мало просто

перенести мяч с одного места в другое, надо уложиться в отведенное для этого время, и чем больше секунд сэкономишь, тем больше зачетных очков появится в протоколах дотошных экспертов.

Один из них, мастер-преподаватель Хабаровского дорожно-строительного техникума Сергей Накостхоев, с секундомером в руках был бдителен и серьезен:

– Рано говорить о результатах, но могу сказать, что подготовились ребята основательно. Конечно, переживаю за своего ученика, он ведь за рычаги этого экскаватора сядет впервые, а это определенно может сказаться на результате. В этом смысле у красноярцев есть некоторая фора – техника знакомая, своя, я бы сказал, прирученная, хотя это вовсе не означает их безоговорочной победы. Поборемся.

– А как насчет судейства, нет желания подыграть своему?

– Это исключено. Все честно.

Поддержал коллегу главный эксперт, ведущий специалист ПТО ГП «КрайДЭО» Сергей Козлов:

– В экспертную комиссию входят настоящие профессионалы, и марасть свою честь предвзятым суждением они не будут, это я гарантирую. Обиды у участников, конечно, могут быть, все-таки мальчишки, каждому кажется, что он

лучший, ведь сюда они попали после серьезного отбора в своих учебных заведениях. Но и среди лучших бывает самый лучший. Вот и посмотрим.

Последний участник этапа аккуратно положил мяч в «корзину». Наградой стали аплодисменты зрителей, с нескрываемым интересом наблюдавших за ходом соревнований. Улыбка не сходила с лица министра транспорта Красноярского края Сергея Ерёмкина: молодцы парни!

– Эти соревнования, можно сказать, тестовые, – делился он своими впечатлениями. – Мы в этом году возили своих ребятшек в Казань и показывали всему экспертному сообществу, чтобы они оценили, возможно или нет включить нашу дорожно-строительную профессию в компетенцию WorldSkills. И получили ответ: «Да». И эти состязания для нас как своеобразная ре-





петиция, чтобы в следующем году ребята могли принять участие в настоящих масштабных соревнованиях. Конечно, там конкуренция будет серьезная. Поэтому мы готовим ребят. А в том, что и нам необходимо входить в мировое движение, у меня сомнений нет. И когда в прошлом году в нашем техникуме только возникла идея участия в таких соревнованиях, я ее безоговорочно поддержал. И второе, я об этом всегда говорю: как привить любовь к профессии? Да вот через такие соревнования. У нас ведь как: отучился ребенок три года в техникуме, а любви нет. Учебники, тренажеры – это все прекрасно, но недостаточно. А когда ты постоянно в процессе – это другое, ты все через себя пропускаешь. У тебя появляется драйв, ты ставишь перед собой высокие цели. Глядишь, и любовь придет, и понимание, что ты нужен отрасли. А специальности, которые они получают, сегодня очень востребованы. Такие соревнования дают ребятам самое главное – понимание того, что они нужны, что они многое могут в этой жизни.

То, что в продвижении новой для WorldSkills компетенции и проведении таких соревнований заинтересованы не только дорожники, но и, конечно, министерство образования, подтверждает в своем письме-благодарности министр образования края Светлана Маковская:

«Уважаемый Сергей Васильевич, реализация данной инициативы стала возможной при Вашей

личной поддержке и активном участии предприятий дорожной отрасли. Министерство образования Красноярского края благодарит Вас за содействие в подготовке и проведении соревнований на федеральном уровне и выражает уверенность в том, что наше сотрудничество по развитию WorldSkills Russia в Красноярском крае будет продолжаться».

Это небольшое отступление, характеризующее руководство отрасли с точки зрения кадровой политики.

Но давайте вернемся на площадку, где происходило что-то невообразимое. На небольшом постаменте была поставлена рюмка, а в нее один из судей осторожно, чтобы не повредить, опустил куриное яйцо. В задачу конкурсантов входило зубом экскаваторного ковша вскрыть яйцо, не повредив при этом рюмку. К сожалению, первому участнику (не стану называть его фамилию) операция не удалась. Зато остальные, кто быстрее, кто медленнее, с упражнением справились. Надо сказать, что это самое зрелищное состязание требует филигранного умения экскаваторщика.

Один из участников соревнований хабаровчанин Иван Романович Свитайло (так он представился), на мой вопрос, не слишком ли сложные задания, ответил, что могли бы быть и посложнее.

– Куда уж сложнее? – удивился я.

– Мое любимое упражнение: ковшом экскаватора зажигалку зажечь, – ответил он. – Попробуйте.

– И впервые за все соревнования, а я почему-то давно его заметил, улыбнулся.

Много интересных упражнений (это для зрителей), а, на мой взгляд, довольно сложных для начинающих экскаваторщиков и бульдозеристов пришлось выполнить участникам соревнований, прежде чем эксперты подвели итоги. Первое место занял (он в этом не сомневался с самого начала) Яков Иванов. И награду из рук главного эксперта, как мне показалось, получал как должное, не рисуясь, с достоинством человека, хорошо сделавшего свою работу.

Спросил его, когда он спустился с пьедестала:

– Что теперь, какие планы?

– Окончу техникум, и в армию – тут вариантов нет, – ответил победитель. – А потом хочу поступить в университет, по профессии. Из дорожников уже никуда.

Поинтересовался у остальных участников о жизненных устремлениях. И все как один говорили сначала об армии, а уж потом, где бы им хотелось работать – в регионе работы для дорожников непочатый край, специалистам с дипломом дорожно-строительного техникума везде будут рады.

– Профессия что надо, – будто подводя итог всем разговорам, сказал совсем юный учащийся Иркутского колледжа автомобильного транспорта и дорожного строительства Алексей Казанков.

Никто и не думал возражать.

Сергей ЛЫТКИН

Красноярские дорожники – лучшие

На учебном полигоне Емельяновского дорожно-строительного техникума состоялся отборочный этап чемпионата профессионального мастерства среди работников дорожной отрасли. 25 участников из Красноярского края и Республики Хакасия боролись за звание лучшего машиниста дорожно-строительных машин.

В своем приветственном слове министр транспорта Сергей Ерёмин отметил, что главная задача профессиональных чемпионатов – это популяризация профессии.

– Такие конкурсы позволяют дорожникам обменяться опытом, профессиональными навыками, пообщаться. Ведь ценно именно живое общение. Участники этого конкурса – это уже лучшие из лучших. Они должны быть примером для молодых специалистов, приходящих на предприятие, – сказал Сергей Ерёмин.

Участники соревнований выполняли не только стандартные задания, но и показывали ювелирное мастерство владения тяжелой техникой: на автогрейдере попадали футбольным мячом в импровизированные ворота. Водители погрузчика забрасывали ковшом баскетбольный мяч в корзину. Машинисты экскаватора виртуозно сбивали пластмассовую бутылку бутылкой, подвешенной на зубе ковша экскаватора. Управляя многотонными самосвалами, конкурсанты демонстрировали выполнение сложнейших фигур скоростного маневрирования.

В итоге победили сильнейшие:

«Лучший машинист фронтальных погрузчиков» – Сергей Резвых (Емельяновский филиал ГП «КрайДЭО»);

«Лучший машинист автогрейдера» – Николай Лавренов (ГП КК «Ачинское ДРСУ»);

«Лучший машинист экскаватора» – Александр Скрипальщиков (ГП КК «Балахтинское ДРСУ»);

«Лучший водитель самосвала» – Александр Наместников (Березовский филиал ГП «КрайДЭО»).

Победители получают право выступать на следующем этапе соревнований Сибирского федерального округа, который состоится в августе текущего года на учебном полигоне Емельяновского дорожно-строительного техникума. Заключительный этап пройдет в сентябре в Санкт-Петербурге.



Необычная защита



Второй год для студентов Сибирского федерального университета формируется практика выездной защиты дипломных проектов, в которых участвует несколько институтов СФУ. Инициатором комплексной разработки проектов выступил Инженерно-строительный институт. При защите дипломов присутствуют специалисты разных направлений: признанные асы проектного дела и представители государственных и муниципальных служб, подрядных организаций. Про необычную, так сказать, «полевую защиту», почему она проходит именно в Курагинском районе, в чем ее изюминка, а также про реальное применение дипломных проектов лучших выпускников СФУ рассказывает заведующий кафедрой «Автомобильные дороги и городские сооружения» Инженерно-строительного института СФУ, кандидат технических наук, доцент Вадим СЕРВАТИНСКИЙ.

– Дело в том, что природа и ландшафт Курагинского района давно привлекательны с точки зрения туризма: здесь предгорья Саян, чистые горные речки и озера, величественные леса, и с каждым годом на отдых туда прибывает все больше людей. Соответственно, не считая «дикарей» в палатках, как грибы,

хаотично растут всевозможные туристические базы, зачастую обустроенные как придется. Чтобы как-то умерить такую стихийность, в 2014 году власти Курагинского района обратились в СФУ с заявкой подключить науку для грамотного и современного обустройства территорий, привлекательных для туризма.

Под будущий туристский городок круглогодичного пребывания выделили 14 гектаров земли.

Студенты и преподаватели сразу пяти институтов пришли к соглашению, что это будет один масштабный проект. И в прошлом году для тщательного изучения территории и сбора материала с учетом местных условий и колорита в Курагинский район выехали студенты и преподаватели Инженерно-строительного, Экономики и природопользования, Спорта и туризма, Торгово-экономического, Архитектуры и дизайна институтов СФУ. Инженерно-строительный отработывал специальности: автомобильные дороги, проектирование гражданских зданий, водоснабжение и водоотведение, городское строительство и хозяйство, экспертиза недвижимости. Другие институты трудились по своим направлениям.

В этом году в проекте участвовала 21 дипломная работа, которые стали разделами большого проекта. Мы углубленно разрабатывали проект дороги на конкретную туристическую базу для фестиваля «Курага» на озере Тиберкуль. Сегодня уже существует генеральный план развития этой базы. Три студентки, у которых я был руководителем, Настя Мамонтова и Наташа Рейм разрабатывали генеральный план и организацию рельефа, а Ольга Сивакова проектировала автомобильную дорогу п. Черемшанка – озеро Тиберкуль протяженностью 21 километр.

За разработку автомобильной дороги поселок Черемшанка – озеро Тиберкуль в Курагинском районе выпускница Инженерно-строительного института Ольга Сивакова, по признанию фонда «Дорожник», стала «Лучшим выпускником года». Кроме почетного звания, она получит денежную премию. Вот такой подход у дорожников к стимулированию талантов.

Руководитель краевой государственной экспертизы Олег Михайленко охарактеризовал нашу общую работу как реальный про-

ект, в котором не хватает только двух разделов, это пожарная безопасность и электричество. Еще нужны материалы инженерных изысканий. Все остальное есть.

Кроме того, нам очень важно было услышать общественное мнение, и в этом году в Курагино проект перед защитой прошел общественное слушание. Почему? Потому что территория, выделенная муниципалитетом, – это бывший аэропорт, на месте которого должна появиться сибирская туристическая Мекка. Что касается сроков реализации проекта «Курага», в первую очередь это будет зависеть от финансирования, и мы предполагаем, что таких средств у территории нет. Возможен вариант государственно-частного партнерства: 50% – бюджет, 50% – заемные средства, к примеру, местных предпринимателей и туристических фирм, которых надо заинтересовать под готовый бизнес-план. С технической стороны – сроки окупаемости, по разным оценкам (при нескольких ва-

риантах наполнения), составляют от двух до шести лет. Сроки возведения объектов в разной конфигурации – до 40 месяцев. В качестве базовых элементов было предложено использовать местную древесину, благо в Курагинском районе налажена переработка клееной древесины, которая благоприятна по всем позициям: экологична, пожароогнестойка.

Что касается рисков, то они минимальные. Конечно, студенты могут нафантазировать больше того, что можно реализовать, но если считать проект такого уровня по реальным денежным затратам, то он стоит не один миллион. А в лице студентов СФУ администрация получила такой пионерный вариант, который после доработки можно реализовывать.

Параллельно большой интерес к нашим разработкам проявили власти Шарьповского района, где в последние годы особенно активно развивается туризм, и они видят в этом хорошие перспективы. Для изучения

местности нам предложена муниципальная база, куда в августе поедут пять студентов мониторить ситуацию, в том числе студенты-дорожники проведут геодезические изыскания. Техническое задание мы уже получили: отправной точкой станет этномузикальный фестиваль «Каратаг у Большой воды», который там проходит уже много лет.

И еще отмечу один из самых, пожалуй, главных аспектов таких коллективных работ с точки зрения преподавателя – это психологическая составляющая активной работы студентов в команде. Они понимают, что от каждого зависит общий результат. Это как звенья в одной цепочке. А главное на выходе – жизнеспособный огромный проект. Вдохновляет, что твой диплом не ляжет на полку, а принесет пользу в самом ближайшем будущем, и ты с гордостью сможешь сказать: «Я тоже в этом участвовал!».

Галина ЗАХАРЕНКО



Региональная инициатива дорожников

Ассоциация «РАДОР» объединяет дорожников более чем 90% территории РФ. Главная миссия ассоциации – отстаивание интересов территориальных органов управления автомобильными дорогами в органах исполнительной и законодательной власти РФ и субъектов РФ.

24 июня в Москве состоялось совещание совета директоров ассоциации «РАДОР». На ежегодное собрание собрались представители 55 субъектов – это более 60 участников. Для обсуждения насущных вопросов были приглашены руководство Федерального дорожного агентства, представители надзорных органов по обеспечению безопасности дорожного движения, транспортной безопасности.

Генеральный директор ассоциации Игорь Старыгин в своем докладе озвучил итоги развития дорожного хозяйства на местах и задачи на 2015-2016 годы. Особое внимание докладчик уделил законопроектам, влияющим на работу дорожников в регионах.

Так, Госдумой в двух чтениях приняты поправки в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах», касающиеся тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств в части ужесточения порядка выдачи спецразрешений и административной ответственности за нарушение весогабаритных параметров.

В первом чтении рассмотрен законопроект «О транспортной безопасности». Его принятие позволит отложить вступление в силу требований в области транспортной безопасности в отношении отдельных видов транспортных объектов, таким образом, временно освободив органы управления автодорогами от финансовой нагрузки, связанной с их выполнением.

По словам Игоря Старыгина, готовятся к внесению изменений в Бюджетный кодекс, которые предполагают направление в текущем финансовом году в дорожные фонды субъектов РФ разницы между объемом бюджетных ассигнований дорожного фонда и фактически поступившими в отчетном финансовом году в бюджет

субъекта РФ доходов от акцизов на ГСМ и транспортного налога.

Несколько необычным среди выступавших представителей территориальных органов управления дорожным хозяйством был доклад министра транспорта Красноярского края Сергея Ерёмкина. Без подсказки-бумажки, без лишних перегруженных профессиональных формулировок, эмоционально выступавший выразил свою точку зрения на ряд наболевших в отрасли проблем. Так, критике были подвергнуты современные дорожные ГОСТы. По мнению Сергея Ерёмкина, необходимо четко разграничить комплекс требований к геометрическим элементам автомобильных дорог и искусственных сооружений, к обустройству знаковой информацией и иными элементами дорожной инфраструктуры в зависимости от категорийности автодороги и интенсивности движения.

– Современные требования ведут к необоснованному удорожанию проектов и работ в целом. Важно учитывать жизненные реалии. Нормы проектирования должны быть приведены в соответствие с потребностями и возможностями, при этом качество работ и безопасность не должны пострадать, – подчеркнул министр с трибуны.

Акцентировал внимание докладчик еще на одном из наболевших вопросов – согласовании перевода земель лесного фонда под нужды строительства дорог:

– Зачастую процесс согласования перевода относительно участков гослесфонда затягивается бесконечным требованием переработок поданных документов, при этом значительное количество материалов запрашивается в факультативном порядке, даже за пределами законов и норм. Для оперативного решения этих вопросов стоит ряд процедур по

согласованию переподчинить с федерального уровня на региональный. Благодаря работе ассоциации ряд поправок в Закон «О недрах» готовится для внесения в Госдуму. Наша общая задача – ускорить решение этого вопроса.

– Конечно, мы на местах понимаем, что бюджет не резиновый, – продолжал докладчик, – и «всем сестрам надо дать по серьгам», но при этом необходимо учитывать уровень обеспеченности финансовым ресурсом на местах определенных мероприятий и требований к ним свыше. Так, например, финансирование, связанное с эксплуатацией дорожной сети по региональным дорогам, не превышает 30%, а по муниципальной сети этот процент еще в 2 раза ниже. Очевидно, что исправить все и сразу у нас не получится. Во-первых, нужно исключить несоответствие между нормами и реалиями на объектах, которые подвергаются переустройству, – строительство, реконструкция, ремонт. Во-вторых, определиться с периодом, в который мы будем финансово готовы устранить несоответствия сети по новым нормам.

– При этом надзорными органами должны наказываться реально виновные действия либо необоснованное бездействие, а не применяться меры административного воздействия, ориентируясь на завышенные нормативные требования, – резюмировал Сергей Ерёмкин.

В завершение своего выступления министр транспорта Красноярского края призвал коллег из регионов активнее проявлять инициативу, тем самым оказывать помощь и поддержку руководству ассоциации в выявлении проблемных вопросов и дальнейшем их решении.

Игорь Старыгин поблагодарил Сергея Ерёмкина за неординарное выступление, отметив заявленный конструктивный подход в решении озвученных проблем и поддержав его предложение по поводу работы с регионами в режиме постоянного диалога.

Материал подготовлен пресс-службой ассоциации «РАДОР», пресс-службой министерства транспорта Красноярского края

Инвестиционное соглашение подписано

29 июня представители ПАО «Красноярская ГЭС» и ГП «Центр транспортной логистики» подписали пакет документов, которые фиксируют обязательства инвестора построить новый пассажирский терминал аэропорта Емельяново, а также закрепляют основные механизмы защиты интересов края на всех этапах реализации проекта.

Ранее состоялся конкурс по продаже 51% акций АО «ЭРА Групп» (в собственности которого находится аэропорт Емельяново), принадлежащих ГП «Центр транспортной логистики». Для участия в конкурсе подали документы ПАО «Красноярская ГЭС», ООО «Емельяново-Инвест» и ООО «Акварин».

Из трех допущенных на кон-

курс претендентов победителем стало ПАО «Красноярская ГЭС», предложившее за пакет акций 4,05 млрд. рублей при стартовой цене 2 млрд. рублей.

В соответствии с конкурсной документацией победитель торгов в течение 10 дней одновременно с договором купли-продажи должен был подписать инвестиционное соглашение, устанавливающее общие условия реализации проекта по строительству нового пассажирского терминала, акционерное соглашение, определяющее порядок реализации акционерами своих прав, а также соглашение об обратном выкупе акций (при нарушении сроков строительства край вправе использовать механизм обратного выкупа

акций со штрафом для нового акционера в размере не менее 1 млрд. рублей, то есть вернуть за собой контроль над аэропортом). ПАО «Красноярская ГЭС» согласилось принять условия края.

Инвестор должен построить новый пассажирский терминал с привокзальной площадью и парковкой, инженерными системами и коммуникациями. Общая площадь терминала – не менее 41 тыс. кв. м, он должен быть оснащен не менее чем пятью телетрапами. Пропускная способность аэропорта составит не менее 2,5 млн. пассажиров в год. Строительство должно начаться не позднее декабря текущего года и завершиться в декабре 2017 года.

Будущие дорожники прошли школу «Молодого лидера»



В крае состоялась выездная школа «Молодого лидера» среди студентов Инженерно-строительного института СФУ и Емельяновского дорожно-строительного техникума.

Школа «Молодого лидера» – результат работы будущих дорожников на форуме ТИМ «Би-

рюса-2014», где команда дружины «Профессия дорожник» выиграла грант на организацию школы. Цель проекта – привлечь инициативных и талантливых студентов-дорожников к работе над созданием собственных проектов, касающихся дорожной специфики и формирования кор-

поративной культуры учебных заведений. Проект поддержал министр транспорта края Сергей Ерёмин.

В течение года в учебных заведениях проходили отборочные туры среди студентов. Комитет по транспорту молодежного правительства дублеров совместно с преподавателями учебных заведений проводил многоэтапный отбор в виде деловых игр, выявляя знания профессии и лидерские качества претендентов.

В итоге участниками стали 33 студента. В рамках выездной школы будущие дорожники создавали совместные проекты. Всего было написано девять работ, пять из них – студентами Емельяновского дорожно-строительного техникума и четыре – студентами СФУ.

Оценивали работы специалисты-производственники и представители молодежного правительства дублеров. В результате эксперты отметили два проекта: студентов техникума – «ПДД для школьников» и студентов Инженерно-строительного института СФУ – «Чистые дороги».

Следующим шагом авторов победивших работ станет доработка проектов с учетом замечаний и презентация их на ТИМ «Бирюса-2015».

Четвертый мост – единое целое

26 июня на строительстве четвертого автодорожного моста через Енисей в Красноярске состоялось важное технологическое событие – стыковка русловых правобережных и левобережных пролетных строений мостового перехода. Мостостроители смонтировали первую русловую балку длиной 21 метр, которая дала символический старт соединению моста.

Далее в течение двух недель запланировано закончить установку оставшихся трех балочных конструкций, объединить их плитой проезжей части и, таким образом полностью сомкнуть правый и левый берега.

Одновременно с технологическим процессом стыковки на смонтированных пролетах моста выполняются гидроизоляционные работы, бетонирование и асфальтирование проезжей части, окраска балок пролетных строений. В ближайшее время мостовики приступят к установке опор освещения и перильного ограждения.

Вместе с мостовым переходом возводятся левобережная и правобережная развязки. Комментируя ход работ, министр Сергей Ерёмин акцентировал внимание, что мост – это только первый этап

новой дорожно-транспортной инфраструктуры города, от которого пойдет развитие основных магистралей.

– Сегодня четвертый автодорожный мост стал единым. Это важный этап для мостовиков, но сам мост – это только часть большого проекта. Уже сейчас параллельно со строительством моста приступили к реконструкции ул. Дубровинского – от строящейся транспортной развязки до ул. Горького, для того чтобы увеличить пропускную способность улицы. Также в этом году начнется строительство автодороги

в створе ул. Волочаевской с выходом на ул. Копылова. С вводом в эксплуатацию всех составляющих проекта в Красноярске появится новый транспортный узел между левым и правым берегами Енисея, который окажет положительное влияние на транспортную ситуацию города в целом, – заключил Сергей Ерёмин.

Ввод в эксплуатацию четвертого моста, включая правобережную развязку на ул. Свердловской и левобережную на ул. Дубровинского, запланирован в октябре 2015 года. Полностью мостовой переход, включая лево- и правобережную развязки и подходящие к ним улицы, должен быть сдан в эксплуатацию в 2018 году.



Конкурс профмастерства

В конце мая в Иваново прошел Всероссийский конкурс профессионального мастерства «Лучший водитель автобуса».

106 участников из 32 регионов России соревновались за звание «Лучший водитель автобуса» на Всероссийском конкурсе профессионального мастерства, организованном Министерством транспорта РФ, НИИ автомобильного транспорта и Национальной ассоциацией предприятий автомобильного и городского общественного транспорта.

Председатель организационного комитета конкурса, заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул отметил, что основными задачами проведения состязаний являются улучшение качества обслуживания

пассажиров, повышение уровня профессиональной подготовки водителей общественного транспорта, снижение аварийности на транспорте и повышение безопасности дорожного движения, повышение водительского мастерства и совершенствование навыков вождения общественного транспорта в экстремальных ситуациях.

Среди участников конкурса две женщины – Олеся Калорийнова из Тюменской области и Марина Тит из Красноярского края участвовали как водители категории «Автобусы большой вместимости» и продемонстрировали свое мастерство на ЛиАЗах 5292. Марина Тит являлась также «действующим чемпионом» среди водителей автобусов России – именно она по-

бедила на конкурсе в 2012 году в Красноярске, проводимом Министерством транспорта РФ.

Первый этап был самым сложным. Конкурсанты должны были показать навыки в скоростном маневрировании. На автобусе марки ЛиАЗ 5292 участники на размеченной площадке выполняли такие фигуры, как «змейка», огибая установленные ограничители, демонстрировали въезд в бокс задним и передним ходом и многое другое.

В заключение соревнований состоялась теоретическая часть конкурса. Водители сдавали правила дорожного движения. После этого окончательно определились лучшие водители автобусов России.

Водитель МП г. Красноярска «КПАТП-7» Марина Тит заняла призовое второе место (автобус большой вместимости).

«Сердцекилометры-2015»

В адрес коллектива министерства транспорта поступило Благодарственное письмо от администрации губернатора Красноярского края и творческого коллектива проекта «Сердцекилометры-2015» краевого телеканала «Енисей».

Социальная акция проходит второй год и направлена на поддержку детей-сирот и стимулирование к их усыновлению. В этом году количество участников, география проекта и накрученные педалями километры увеличились в разы. По городам и райо-

нам края 20 ребят на велосипедах за 8 дней пробега преодолели 700 километров, посетили 12 городов и сел, где их с подарками гостеприимно встречали местные жители. По словам министра транспорта Сергея Ерёмкина, вносить свою лепту в такие добрые проекты – это почетно, и такие грамоты имеют особую ценность.

– Тема сиротства, к сожалению, в нашей стране и крае остается актуальной. Телеканал «Енисей», присоединившись в 2014 году к Всероссийской акции, делает большое, сердечное дело. И самое главное – это результат, когда дети из детских домов находят семью.

Ремонтная кампания в Канске продолжается

Министр транспорта Сергей Ерёмкин проверил в Канске объекты ремонта улично-дорожной сети. Он отметил хорошее состояние отремонтированного дорожного полотна в прошлых дорожных сезонах.

Один из готовых объектов этого года – конечный остановочный пункт в микрорайоне Солнечном. Аварийный остановочный пункт доставлял значительные неудобства как жителям, так и водителям рейсовых автобусов. Дорожники привели площадку в надлежащий вид, и теперь она соответствует требованиям безопасности и комфорта пассажиров.

По словам Сергея Ерёмкина, началом приведения в порядок улично-дорожной сети в Канске стал 2013 год, когда на ремонт городских улиц, находившихся в крайне неудовлетворительном состоянии, было выделено 40 млн. рублей. Переломным стал прошлый год, финансирование составило уже 70 млн. рублей. Понимая ответственность и сжатые сроки, подрядчик – ГП «КрайДЭО» – сконцентрировал силы, и в итоге за два месяца запланированный объем ремонтных работ был выполнен.

По поручению губернатора края в этом году Канску выделена сумма, аналогичная прошлогодней, – 70 млн. рублей.

Отличительной особенностью этого сезона станет ремонт не только магистральных улиц, но и межквартальных проездов. За 2013-2015 годы в Канске сплошным ремонтом приведут в порядок 25 километров городских улиц. Объем ямочного ремонта составит более двух с половиной километров.

Итогом проверки министра стало совещание с главой Канска Надеждой Качан и руководителями администрации города, ответственными за дорожное хозяйство. Участники совещания обсудили рабочие моменты текущей дорожной кампании, акцентировав внимание на сохранении после ремонта улично-дорожной сети.

Форум «Транспорт Сибири»

В начале июня делегация Красноярского края во главе с министром транспорта Сергеем Ерёмкиным приняла участие в работе IV Международного форума «Транспорт Сибири» в Новосибирске.

Выступая на конференции по воздушному транспорту, Сергей Ерёмкин заострил внимание на территориальной уникальности Красноярского региона, предложив сделать наш край пилотной площадкой по развитию региональной авиации в целом по стране.

В рамках секции по железнодорожному транспорту генеральный

директор компании ОАО «Краспригород» Олег Федотов рассказал о развитии внутригородских железнодорожных перевозок в Красноярске, отметив проект «Городская электричка», направленный на удобство и комфорт пассажиров. Также благодаря совместной работе правительства края с Красноярской железной дорогой в текущем году в полном объеме удалось сохранить количество пригородных поездов по всем направлениям и обеспечить социальные гарантии для населения.

Красноярские представители транспортных организаций и

ученые Сибирского федерального университета презентовали комплексную программу обеспечения диспетчерского контроля и управления пассажирскими перевозками. Главная ее задача – объединить программы автотранспортных предприятий края в единую систему с целью обеспечения контроля над пассажирскими перевозками.

– Подобные отраслевые диалоги на актуальные темы необходимы для выработки единой позиции между федерацией и регионами, точек соприкосновения между властью и бизнесом, – поделился впечатлениями от работы форума Сергей Ерёмкин.

Новые авиарейсы ГП КК «КрасАвиа»

Со 2 июня в летном расписании ГП КК «КрасАвиа» появился новый рейс Красноярск – Ленск – Красноярск. Он выполняется в рамках федеральной программы субсидирования региональных авиaperелетов.

Рейс выполняется три раза в неделю на самолетах Ан-24 и Ан-26

– по вторникам, четвергам и субботам. Также с 15 июня открылся новый регулярный рейс Красноярск – Кодинск – Красноярск.

В рамках летнего расписания авиакомпании рейс выполняется на самолете чешского производства L-410 UVP-E20 «КрасАвиа»

два раза в неделю – по понедельникам и четвергам из аэропорта Черемшанка.

Ориентировочное время в пути – 1 час 50 минут. Тариф в одну сторону составляет от 3500 руб. (без учета сборов).

Всего за два года действия федеральной программы авиакомпания открыла 14 новых рейсов.

Величайшее танковое сражение



В сражение с обеих сторон было вовлечено более 4 млн. человек, свыше 69 тысяч орудий и минометов, более 13 тысяч танков и самоходных орудий и до 12 тысяч боевых самолетов.

Со стороны вермахта участвовало более 100 дивизий, что составляло свыше 43 процентов дивизий, находившихся на советско-германском фронте. Советские войска в ходе этой битвы разгромили 30 дивизий, вермахт потерял около 500 тысяч солдат и офицеров, 1,5 тысячи танков, 3 тысячи орудий и более 3,7 тысячи самолетов.

Особенно тяжелые поражения были нанесены танковым соединениям гитлеровцев. Из двадцати танковых и моторизованных дивизий, принимавших участие в битве под Курском, семь оказались разгромленными, а остальные понесли значительные потери.

Сокрушительный разгром немецко-фашистских армий на Курской дуге свидетельствовал о возросшей экономической, политической и военной мощи Советского Союза.

За период Курской битвы вой-

скам Центрального, Воронежского, Степного, Брянского, Юго-Западного и левого крыла Западного фронтов железнодорожным транспортом было подано из центральных баз и складов 141 354 вагона с боеприпасами, горючим, продовольствием и другими материальными средствами. Воздушным транспортом только войскам Центрального фронта было доставлено 1828 тонн различных снабженческих грузов.

Впервые в Великой Отечественной войне общая глубина оперативного построения фронтов в обороне достигала 50-70 км. В Курской битве советские танковые войска успешно решали самые сложные и разнообразные задачи как в обороне, так и в наступлении. Если до лета 1943 года танковые корпуса и армии применялись в оборонительных операциях преимущественно для нанесения контрударов, то в битве под Курском они, кроме того, использовались для удержания оборонительных рубежей. Этим достигалась большая глубина оперативной обороны и повышалась ее устойчивость.

Возросла роль артиллерии в контрнаступлении. Плотность орудий и минометов на направлении главного удара наступающих войск достигала 150-230 стволов, а максимальная – до 250 стволов на километр фронта. Противотанковая оборона достигала глубины до 35 км, увеличилась плотность артиллерийского противотанкового огня.

Большую роль в повышении устойчивости обороны играл маневр вторыми эшелонами и резервами, который осуществлялся из глубины и вдоль фронта. Так, например, в ходе оборонительной операции на Воронежском фронте перегруппировкой было охвачено около 35 процентов всех стрелковых дивизий, свыше 40 процентов частей истребительно-противотанковой артиллерии и почти все отдельные танковые и механизированные бригады.

В контрнаступлении впервые за время войны стали создаваться вторые эшелоны фронтов в составе одной-двух общевойсковых армий (Воронежский фронт) и мощные группировки подвижных войск. Это позволяло командую-

Битва на Курской дуге стала одним из важнейших этапов на пути к победе Советского Союза над фашистской Германией. По размаху, напряженности и результатам она стоит в ряду крупнейших битв Второй мировой войны.



щим фронтами наращивать удары первого эшелона и развивать успех в глубину или в сторону флангов, прорывать промежуточные оборонительные рубежи, а также отражать сильные контрудары гитлеровских войск.

В полном объеме была применена новая форма использования авиации в контрнаступлении – авиационное наступление, в котором штурмовая и бомбардировочная авиация непрерывно воздействовала на вражеские группировки и объекты, оказывая поддержку наземным войскам. В Курской битве советская авиация окончательно завоевала стратегическое господство в воздухе и тем самым содействовала созданию благоприятных условий для проведения последующих наступательных операций.

Медицинская служба фронтов, армий и соединений обогатилась опытом проведения профилактических и санитарно-гигиенических мероприятий, умелого маневра силами и средствами медико-санитарных учреждений, широкого применения специализированной медицинской помощи. Несмотря на значительные поте-

ри, которые несли войска, многие раненные уже в ходе Курской битвы благодаря усилиям военных медиков возвратились в строй.

Почему же последняя попытка немецко-фашистского командования осуществить крупное победоносное наступление на востоке и вернуть утраченную стратегическую инициативу потерпела крах?

Главными причинами провала операции «Цитадель» явились все более крепнущая экономическая, политическая и военная мощь Советского Союза, превосходство советского военного искусства, беспредельный героизм и мужество советских воинов.

В 1943 году советская военная экономика дала боевой техники и вооружения больше, чем промышленность фашистской Германии, использовавшей ресурсы поработанных стран Европы. Планируя операцию «Цитадель», гитлеровцы возлагали большие надежды на новую технику – танки «Тигр» и «Пантера», штурмовые орудия «Фердинанд», самолеты «Фокке-Вульф-190А». Они полагали, что поступившее в вермахт новое оружие превзойдет советскую боевую технику и обеспечит победу. Однако этого не случилось. Советские конструкторы создали новые образцы танков, самоходно-артиллерийских установок, самолетов, противотанковой артиллерии, которые по своим тактико-техническим данным не уступали, а часто и превосходили подобные системы противника.

Вермахту не удалось достичь внезапности удара. Благодаря четкой работе всех видов разведки, в том числе воздушной, советское командование знало о готовившемся наступлении и приняло необходимые меры. Военное руководство вермахта полагало, что мощным танковым таранам, поддержанным массированными действиями авиации, не способна противостоять никакая оборона. Но эти прогнозы оказались необоснованными: танки ценой огромных потерь лишь незначительно вклинились в советскую оборону к северу и югу от Курска и завязли в обороне.

Важной причиной краха операции «Цитадель» явилась скрытность подготовки советских войск как к оборонительному сражению, так и к контрнаступлению. Фашистское руководство не име-

ло полного представления о планах советского командования.

В сражениях под Курском советские воины проявили мужество, стойкость и массовый героизм. На знаменах многих соединений и частей засверкали боевые ордена, 132 соединения и части получили гвардейское звание, 26 соединений и частей были удостоены почетных наименований Орловских, Белгородских, Харьковских и Карачевских.

Более 100 тысяч солдат, сержантов, офицеров и генералов были награждены орденами и медалями, свыше 180 человек удостоены звания Героя Советского Союза, в том числе рядовой В. Е. Бреусов, командир дивизии генерал-майор Л. Н. Гуртьев, командир взвода лейтенант В. В. Женченко, комсорг батальона лейтенант Н. М. Зверинцев, командир батареи капитан Г. И. Игишев, рядовой А. М. Ломакин, помкомвзвода старший сержант Х. М. Мухаммадиев, командир отделения сержант В. П. Петрицев, командир орудия младший сержант А. И. Петров, старший сержант Г. П. Пеликанов, сержант В. Ф. Черненко и другие.

Успехи Красной Армии отразились на позиции правящих кругов США и Англии. В самый разгар Курской битвы президент Рузвельт в специальном послании главе Советского правительства писал: «В течение месяца гигантских боев Ваши вооруженные силы своим мастерством, своим мужеством, своей самоотверженностью и своим упорством не только остановили давно замышлявшееся германское наступление, но и начали успешное контрнаступление, имеющее далеко идущие последствия...».

Победа советских войск на Курской дуге оказала большое воздействие на дальнейший ход Второй мировой войны. В результате разгрома значительных сил вермахта создались выгодные условия для высадки англо-американских войск в Италии в начале июля 1943 года. Поражение вермахта под Курском прямо повлияло и на замыслы немецко-фашистского командования, связанные с оккупацией Швеции.

Победа Красной Армии в битве под Курском открыла новые возможности для борьбы с немецким фашизмом и освобождения временно захваченных врагом советских земель.



БОГОМ ХРАНИМАЯ

Сегодня, спустя 70 лет после окончания Великой Отечественной войны, особенно интересно знакомиться с людьми, пережившими годы военного лихолетья. Им есть что рассказать, что вспомнить, чему научить молодое поколение. Интересным было знакомство с балахтинкой Ниной Семеновной Шелудко – труженицей тыла. Вместе с супругом Александром Константиновичем большую часть жизни она посвятила дорожной отрасли.

Быстрое взросление

Родилась Нина Семеновна в Иркутской области. День ее рождения совпал с православным праздником – днем рождения Богоматери, и потому женщина считает, что святая сопровождает ее всю жизнь, уберегла и в войну.

Вскоре семья переехала в рудник «Ключи» Читинской области: отец работал директором подсобного участка прииска. Все было в семье гладко, да случилась беда: совсем молодой, оставив на руках отца детей, ушла из жизни мама. Нине пришлось рано повзрослеть – нужно было помогать отцу.

Когда началась война, девушка работала в руднике «Ключи» летом, а зимой училась в школе. На обогатительной фабрике работали одни женщины и только один мастер – мужчина. Нина трудилась пробщицей в лаборатории:

– Сегодня вспоминаю, каким примитивным способом добывали золото. Мастер желтый кусок золота от руды отожмет, обожжет в совочке, а мы сидим и смотрим на него. Обычный желтый кусок. И как-то не было у нас к нему тяги, не понимали его ценности. Тогда было больше честности, порядочности, не было жадности. И бедность была, и война была, недоедали. Тяжело было, но мы не унывали. Нам все хорошо было. Вот только хлеба хотелось сильно. Войну выстояли на ягодах да на энергии. Мы все ждали победы. Знали, что победа обязательно будет.

Нина, окончив девять классов, в 1944 году поступила в медицинский техникум в Чите, год учебы пролетел быстро, но доучиться не пришлось: у девушки украли карточку на хлеб, без которой трудно было прожить. Она вернулась домой, устроилась работать в Давенда-строй (добывали молибден для нужд армии и золото).

Встретились две половинки

Юная девушка еще даже не мечтала о замужестве и после работы ходила не на свидания, а играть с ребятами в прятки и догонялки. Красавицу заметил статный Александр, начал ухаживать за ней и предлагал выйти за него замуж. Не хотела наша героиня отношений и из-за назойливого ухажера даже уволилась с работы. А он все приходил да уговаривал. Нина Семеновна с улыбкой вспоминает:

– Он придет, а я играю то в лапту, то в догонялки, внимания на него не обращаю. А он приговаривает: «Долго ты от меня еще бегать будешь? Хватит уж, детство прошло, пора жить взрослой жизнью». Вскоре пришел свататься, а отец был не против: «Парень симпатичный, видный, а главное, работающий. Как ты можешь быть против?». А девушка только обижалась: «Меня даже не спрашивают, хочу я замуж или нет». Но судьба сложилась так, что пара все-таки получилась. Разглядела Нина в будущем муже хорошего семьянина и отца.

Жизнь помотала

Супруг работал на стройках. А Нина так бы и трудилась в Давенда-строе, но судьба распорядилась иначе. Не один год пришлось помотаться семье по разным городам и весям.

Сначала перебрались в город Гродно (Белоруссия) к родителям мужа. Здесь родились первые сыновья – Саша и Сергей. В городе были видны страшные последствия войны: еще стояла защита от танков, были разрушены дома и строения, но все быстро восстановили. Семья Шелудько прожила здесь около восьми лет и переехала в Макеевку (Украина). Тогда и пришел Александр Константинович в дорожную отрасль, которой остался верен до выхода на заслуженный отдых.

Но Нине Семеновне в Макеевке был не климат, и семья вернулась в Рудник, затем перебралась в леспромхоз Иркутской области. Тут родили еще двоих сыновей – Олега и Владимира. И, наконец, в 1965 году семья Шелудько переехала в Балахтинский район.

Район стал родным

Александра Шелудько отправили в Балахту от крайдоруправления, пообещав хорошую работу и жилье. Сначала жили в общежитии, затем получили небольшое жилье, и, наконец, семья переселилась в большую, просторную квартиру. Балахта пришлась по нраву всем. Домов в районном центре было мало, кругом тайга, много ягоды – все как в детстве Нины. И климат подошел обоим супругам, казалось, что лучше места нет, решили остаться тут навсегда.

Семья развернулась: сажали большой огород, завели свиней,

корову, птицу. Супруг трудился на строительстве и ремонте дорог в ДРСУ. Коллеги говорили про него: «Лучше Александра Шелудько под асфальт покрытия никто не делает, вот что значит делает на совесть». Работа дорожника ему нравилась, а потому шел на нее всегда в хорошем настроении. Пользовался авторитетом и уважением коллег.

А Нина работала комендантом в общежитии Балахтинского ДРСУ. У нее здорово получалось воспитывать мужчин – жильцов общежития. И на все их провинности она выпускала интересные «Молнии», где высмеивались проступки, рабочие потом подходили, извинялись и исправлялись.

А еще занималась общественной деятельностью: была председателем местного комитета в ПДУ, состояла в районном женсовете, в редколлегии, одна из ее заслуг – создание в ПДУ библиотеки. Даже на пенсии сторожила ПДУ.

Не думали, не гадали, как взрослыми стали все четыре сына, женились, какое-то время семьями пожили у родителей и разъехались кто куда. Нина Семеновна и Александр Константинович всегда говорили сыновьям: «Главное, чтобы вы были честными людьми. Не врали, не делали зла, а несли людям добро. Потому как добро всегда возвращается добром, а зло приносит только зло». Сыновья выросли достойными людьми, они не забывают маму, помогают ей во всем и относятся с любовью и уважением.

Супруга не стало 14 лет назад. Нина Семеновна вспоминает о нем с теплотой и любовью:

– Хороший был человек, ни разу в жизни не пожалела, что вышла замуж именно за него. Все делал на совесть, а в жизни был внимательный, ко мне хорошо относился, на детей никогда не кричал, добрый, жалостливый. Уже будучи на пенсии, бывало, вынесет стульчик в огород и тихонько сидит, глядяки полет, пока я чем-то другим занята. А самому уже тяжело было, но не мог сидеть без дела. Звал меня ласково «Нинуша»... А уж каким заядлым рыбаком был! Пока работал, рыбачил в выходные дни, а на пенсии уезжал на рыбалку дня на четыре: поставит там палатку, рыбу ловит, тут же солит. Такая вот любовь к рыбалке была – до последнего дня рыбачил.

Ни дня без дела

Сегодня, в свои 89 лет, Нина Семеновна живет с сыном Владимиром. Бабушка сама готовит и убирается в квартире, выходит в огород. А больше всего любит заниматься цветами – они ее одушина.

– Раньше, – рассказывает Нина Семеновна, – больше было общения у людей, в кино шли семьями, а сегодня уставишься в экран телевизора – уже не то. Телевизоры и компьютеры делают людей ленивыми.

В те годы из увлечений были еще вышивка и вязание крючком. Творила Нина Семеновна настоящие чудеса: вазочки на стол, салфеточки, разные сумочки, картины. Кое-что хранится в ее доме и сегодня – на память внукам и правнукам.

Нина Семеновна любит покопаться в огороде. И рассуждает:

– Всегда горюю: хорошо иметь домик в деревне. Да, тяжело, но зато все свое, а городскую суету я не люблю, тошно мне там.

Еще Нина Семеновна большая выдумщица. Когда-то она сочиняла стихи про коллег и друзей, бывает, что строки приходят к ней и сегодня. Недавно бабушка написала стихотворение про старость:

*Старость наступила,
сил уж больше нет,
А работы вражьей
конца-края нет.
Голова забита, что бы
мне сварить,
А мозги не варят – как же мне
тут быть.
Так и дни проходят,
а зари все нет,
Чтобы осветила старости
мой след...*

Строки складываются в голове сами собой, но стихи Нина Семеновна не записывает, считает это пустой тратой времени.

Рассудительная, добрая, отзывчивая, гостеприимная Нина Семеновна живет с Богом в сердце – ее день начинается и заканчивается молитвой. Ей бывает обидно за молодое поколение, когда делает замечание, а в ответ нахамят. И дает молодежи свой совет: чтобы совесть, порядочность и честь были в каждом из вас. Не тратьте время на вредные привычки, живите, прислушиваясь к своему сердцу, а не веяниям моды.

Марина ПОЛЕЖАЕВА

Дорога нашей жизни

Почетному дорожнику России, красноярцу Анатолию Викторовичу Гриневичу 22 июня исполнилось 70 лет. Ветеран труда Красноярского края 41 год своей жизни посвятил работе в дорожной отрасли.



Он прошел путь от рядового инженера до первого заместителя руководителя Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю и знает о ценностях профессии дорожника не понаслышке.

Летом Анатолия Викторовича можно отыскать на даче. Как многие пенсионеры, он трудится на приусадебном участке. Увлеченно выращивает томаты. Это его страсть.

Казалось, годы жизни на заслуженном отдыхе могут остудить остроту впечатлений от предыдущей активной трудовой деятельности. Но я ошибался. Ветеран сразу оживился, когда стал вспоминать о своем участии в строительстве автомобильных дорог в крае. Он словно помолодел душой.

Отправившись в мысленное путешествие в юность, молодость и зрелость, Анатолий Викторович преобразился. Я увидел перед собой энергичного, увлеченного и знающего специалиста. Более того, как выяснилось, Гриневич относится к числу дорожников, которые были первопроходцами в строительстве автомобильных дорог в Красноярском крае с бетонным и асфальтовым покрытием.

– Сегодня вся необходимая техника есть для строительства и ремонта дорог, – размышляет ветеран. – А мы с чего начинали? Например, в 1963 году раскатывали асфальт так называемыми волокушами. Асфальтоукладчиков не было. Мастерили раму с полозьями и трактором тащили ее. Конечно, добиться идеальной поверхности было невозможно. Однако все-таки лучше ехать по асфальту, чем по гравийке. Вообще сложностей хватало. Многие работы выполнялись вручную. И тем не менее мы упорно двигались вперед. Несмотря на трудности, в нашем крае продолжалось стро-

ительство автомобильных дорог. У нас постепенно появлялась современная дорожная техника, осваивали новые технологии. Зато сейчас, когда едешь по дорогам края, не стыдно за работу наших дорожников.

Анатолий Викторович рассказывает о своей поездке в Туву, куда с сыном и внучками – всей семьей на автомобиле они отправились в туристическое путешествие отдохнуть.

Эта поездка взволновала его. Он узнавал участки дороги, где работал в юности. Проезжая мимо старенького здания сельской школы, вспоминал, как они, будущи студентами политехнического института, факультета дорожного строительства, здесь останавливались на ночлег. Как же давно это было.

Он рассказывал свои истории внучкам. Они с уважением слушали и будто заново открывали для себя дедушку.

Нет, он ни о чем не сожалел. Трудности, которые им приходилось преодолевать, восполнялись их молодостью, романтическим душевным настроением и надеждой. Они очень верили в будущее. Прекрасное будущее!

Красноярский край развивался. С ростом промышленной экономики, строительством новых городов и поселков востребованность в автомобильных дорогах была актуальной и важной задачей. И в этом государственном деле участвовали они – молодые, энергичные парни и девушки. Будущие инженеры.

Самое интересное заключается в том, что о профессии дорожника молодой Анатолий Гриневич не мечтал. После окончания школы он поступил в Красноярский политехнический институт на строительный факультет, после окончания которого должен был стать инженером железобетонных конструкций.

– То, что я стал студентом факультета дорожного строительства, – чистой воды случайность, – признается Анатолий Викторович. – Родители даже и предположить не могли такого выбора с моей стороны. Однако спустя полгода к выбранной мной специальности стали предъявлять особые требования – опыт работы. А у меня и многих других ребят его

не было. Руководство института пошло навстречу – предложили перевестись на другие факультеты. Среди них был факультет дорожного строительства, на котором уже учился один мой приятель. Собственно говоря, так и оказался я студентом этого факультета. После первого курса нас направили на строительство дорог. Одиннадцать месяцев работали. Познавали азы будущей профессии. Романтики. Трудности сдружили нас, закалили. И я поверил в свою звезду. Вот так и стал дорожником. После окончания института мне повезло – попал в хороший трудовой коллектив, втянулся.

Внимательно слушая ветерана, я невольно отметил особенность в его рассказе: вспоминая тот или иной эпизод из своей жизни, он каждый раз повторял: «Мне повезло на окружающих людей». Я понял, это не случайный рефрен.

Осмысливая жизнь с высоты возраста, житейского опыта, перелистывая страницы трудовой биографии, Гриневич с особой благодарностью вспоминает первых наставников.

В 1967 году Анатолий по распределению попал в коллектив краевого дорожного управления, в котором трудились Виктор Михайлович Филонов и Алексей Григорьевич Мирич – истинные дорожники и мастера своего дела.

Первым серьезным делом, на которое отправили молодого специалиста, было строительство участка дороги Красноярск – Енисейск до поселка Большая Мурта.

– Раньше дорог второй категории с бетонным покрытием в Сибири не было, – размышляет Анатолий Викторович. – В Европейской части страны такие объекты можно было по пальцам одной руки пересчитать. Мы стали первопроходцами дорожного строительства в крае – первый асфальт, первый бетон. Мы были первыми, кто начал использовать технологию асфальтирования в крае. Не хватало материалов и техники. Приходилось машины заимствовать у леспромхозов. Но в Красноярском крае впервые было налажено автобусное сообщение между поселками и центром.

Наставники Анатолия были настоящими профессионалами. Они показывали личным приме-

ром: строительство дороги – непростая работа. Это дело, которому посвящаешь жизнь.

– Мы оставили добрый след в истории дорожного строительства, – не скрывает гордости Гриневич. – Мне довелось участвовать в создании опорной сети автодорог общего пользования в Красноярском крае, автодорожной части моста «777» через Енисей в Красноярске, в проектировании и вводе в эксплуатацию автодороги Канск – Абан – Богучаны, моста через реку Тубу, обеспечившему круглогодичную связь Курагинского, Идринского районов с ж/д Абакан – Тайшет, Минусинском и Абаканом, моста через реку Бирюсу.

По решению Красноярского краевого Совета народных депутатов в 1993 году был образован краевой Дорожный фонд.

– Появился независимый, а главное, стабильный источник финансирования дорожных работ, – говорит Гриневич, первым возглавивший Дорожный фонд в качестве исполняющего обязанности руководителя.

В 1996 году у дорожников – одних из первых в крае – появилась долгосрочная целевая программа «Дороги Красноярья» на 1996–2000 годы – главный финансовый документ, в котором был отражен весь комплекс дорожных мероприятий и средств, выделяемых на них. Сегодня действует уже пятая по счету программа «Дороги Красноярья» – это, безусловно, показатель стабильности и преемственности в работе краевого дорожного хозяйства.

На пенсию Анатолий Викторович ушел по состоянию здоровья в 2003 году в 58 лет. Он перенес инфаркт.

– Лучшее, что было и есть в моей жизни, связано с дорогой, – взволнован Анатолий Викторович. – А вообще, быть строителем дорог – очень хорошая профессия. Не только потому, что воспитывает настоящего человека и учит любить свою работу, а еще и потому, что у нее большое будущее и перспективы. Жизнь не останавливается, а значит, дорога всегда будет нужна людям, а профессия дорожника – одной из самых главных.

Анатолий КАСАТКИН



Встреча «без галстуков»

Есть у руководителей-дорожников Красноярья добрая традиция – ежегодно в одном из живописных мест соседней Хакасии – на озере Шира всем вместе открывать летний сезон базы отдыха «Красноярский дорожник». Не изменяют ей дорожники вот уже 14 лет. Именно столько в этом году исполняется уголку здоровья и отдыха, созданному общими силами, как говорится, для души и тела.

И действительно, без прикрас, здесь созданы все условия, чтобы отдохнуть на любой вкус и кошелек. Хотите погрузиться в спокойную, умиротворенную атмосферу солнца, воздуха и воды – на здоровье.

Предпочитаете активный образ жизни, тогда для вас различные экскурсионные маршруты. Порцию адреналина получите от водных развлечений. В общем, в зависимости от ваших желаний полноценный, разнообразный досуг обеспечен.

Итак, первые гости здесь – руководители дорожных предприятий. Хотя и гостями-то их можно назвать условно. Правильнее будет сказать о них: заботливые хозяева. Ведь база – это общий дом, в который каждый вносит посильную лепту. А она, как красна девица, год от года хорошеет благодаря стараниям большой семьи дорожников.

Именно семьей хочется называть их, наблюдая, как происходит общение. Шутят, вспоминают

разные забавные истории, происходившие с ними в трудовой биографии. То тут, то там слышно: «А ты помнишь?».

И действительно им есть что вспомнить, ведь большинство из них пришли в отрасль молодыми, в хорошем смысле отчаянными, готовыми свернуть горы людьми. Некоторые были дипломированными специалистами, некоторых в дорожную отрасль привел случай. Для всех них дорога стала судьбой.

Вспоминаются слова, которые любил повторять по поводу дорожного братства выдающийся, легендарный дорожник нашего края Петр Алексеевич Старовойтов: «Дорожник – это не профессия, это национальность».

Именно благодаря Петру Алексеевичу в свое время у дорожников появилась первая база отдыха в Емельяновском районе на берегу реки Качи. В лихие 90-е сохранить ее, к сожалению, не удалось. Новый хозяин перефилировал базу.

Но дорожники народ настырный. Сообща решили построить новый оазис отдыха. Идейным вдохновителем был тогдашний руководитель КрУДора Сергей Зяблов. Более мягкая, чем наш край, по климату Хакасия оптимально подходила для новой дорожной здравницы.

В начале 2000-х общими усилиями взялись за дело. А вместе, как поется в детской песенке, «нам любое море по колено, нам любые горы по плечу». С каждым годом домиков на бывшем пустыре становилось все больше, территория базы благоустраивалась и хорошела.

За эти годы построено 45 домиков, из которых только четыре неблагоустроенных. На территории есть столовая, детская игровая площадка, русская банька и сауна. Вот вкратце история базы.

Конечно, построить – большое дело, но важно уметь это сохранять и развивать. Это успешно, по мнению коллег, получается у министра транспорта края Сергея Ерёмина.

– Сергей Васильевич чутко, внимательно относится ко всем социальным мероприятиям отрасли, – делится председатель Красноярской территориальной (краевой) организации Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Виктор



Медведев. – База у него под особым контролем.

– А по-другому и быть не может, – говорит министр, присоединяясь к нашему разговору. – Не устаю повторять руководителям предприятий: дорожники должны чувствовать здесь себя как дома, а для этого мы должны создать уют в нашем общем доме. Прекрасная природа, чистый воздух, лечебные озера, комфортные домики, и, что важно, все это рядом.

– Я здесь впервые, от условий в восторге, – говорит начальник федерального управления автодорог «Байкал» Сергей Аникин. – Я вообще патриот, отдыхаю только на просторах родной страны. О базе слышал много хорошего от своих сотрудников. Теперь и сам убедился. Нашу беседу прерывают, всех приглашают на торжественный момент – поднятие флагов России и Красноярского края. Этой чести были удостоены отец и сын Димитровы, руководители предприятий на юге края.

Время на отдых у руководителей всего день. Отдохнуть, пообщаться, решить производственные вопросы. А как же без них? Руководство оно и на отдыхе руководство. Да и не каждый день вот так, в неформальной обстановке можно поговорить с министром.

– Мы в этом году изменили формат открытия сезона, ото-

шли от официоза, – рассказывает Сергей Васильевич. – Раньше программу открывало отраслевое совещание, но не так давно состоялась научно-практическая конференция, на которой в расширенном кругу специалистов обсуждались отраслевые вопросы. Так что в этом году решили пообщаться «без галстуков» и немного отдохнуть.

Всегда серьезные на официальных мероприятиях люди здесь шутили, в спортивных состязаниях с детским азартом выявляли самого меткого и ловкого. Не будем называть имен победителей. Отметим только, что молодость и опыт были наравне.

А еще в тот день приятной неожиданностью для главного инженера ГП «КрайДЭО» Сергея Якубовича стало награждение его нагрудным значком «Почетный дорожник России».

– Неужели не знали?

– Полный сюрприз, – отвечает Сергей Валерьевич, принимая поздравления коллег.

Первый вопрос, заданный директору базы Владимиру Козлову, был, разумеется, об апрельской трагедии.

– Как удалось отстоять базу во время пожара?

– Да, честно говоря, натерпелись мы тут страха. Огонь шел с озера, ветер был 33 метра в секунду, кругом летал горящий мусор. Это очень страшно. Каждому, кто спасал нашу базу, отдельное спасибо. У нас выгорел только один домик, и немного был поврежден другой, который уже восстановлен. Хочу выразить глубокую благодарность руководству КрайДЭО и лично Наиллю Файыловичу Минахметову за помощь в покуп-

ке генератора. Теперь у нас хватит мощности для бесперебойной работы скважин. Как это важно, особенно понимаешь после таких ЧС. Сегодня база подготовлена к сезону. Мы с радостью ждем дорожников на отдых.

– Сергей Васильевич прав, – продолжает директор базы. – Вы посмотрите, какие здесь идеальные условия и, главное, территориально рядом. Рады мы и гостям. В прошлом году у нас бесплатно отдыхали люди с ограниченными возможностями. Все базы в округе выставили им непосильный счет. Их организация обратилась к министру, и он положительно решил этот вопрос. В мае этого года принимали выездную школу «Молодого лидера» – студентов Инженерно-строительного института СФУ и Емельяновского дорожно-строительного техникума. Молодежь уехала в восторге. С особой теплотой готовимся каждый год к встрече наших ветеранов, которые традиционно в августе закрывают сезон отдыха. Знаете, так приятно, когда база оживает после зимы. Люди приезжают пообщаться, отдохнуть. В итоге уезжают чрезвычайно довольные, благодарят.

В подтверждение своих слов Владимир Козлов показывает Книгу отзывов и предложений. Здесь много положительных отзывов от семей, которые отдыхали с детьми. Дорожники и гости пишут теплые слова за комфортные условия, внимание и заботу.

Итак, очередной сезон здоровья и отдыха на базе «Красноярский дорожник» открыт. Добро пожаловать!

Елена МИРОНЕНКОВА



Памятный юбилей

В администрации Октябрьского района краевого центра торжественно отметили 50-летие со дня образования Красноярского автотранспортного техникума.

На волнующее событие собрались преподаватели, ветераны, выпускники разных лет, почетные гости, студенты. Полвека за плечами – высота, с которой взглянули на пройденный путь. Вспомнили, как 7 мая 1965 года в соответствии с приказом Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР на основании Постановления Совета Министров РСФСР был образован Красноярский автодорожный техникум.

В становлении учебного заведения активно участвовали профессионалы, лучшие педагоги, ученые. Дружная и самоотверженная работа успешно завершилась первым выпуском в 1969 году. Это был настоящий праздник, победа неравнодушных людей, которые свои знания и практический опыт передали молодежи. Более того, заложенные традиции в воспитании образованных, грамотных специалистов бережно сохраняются и приумножаются. Это очень важно. Позже, 29 апреля 1971 года, приказом Министерства автомобильного транспорта РСФСР учебному заведению было присвоено новое наименование «Красноярский автотранспортный техникум».

Сегодня, обозревая пройденный путь, убеждаешься: дирекция, преподаватели, административно-хозяйственные работники постоянно совершенствовали качество как теоретических, так и практических знаний.

В 1993 году техникуму была выдана лицензия на подготовку и переподготовку специалистов автомобильного транспорта по направлениям: лицензирование автотранспортной деятельности, безопасность движения, организация перевозок опасных грузов.



В 1994 году подписан договор с Красноярским государственным университетом о многоуровневой подготовке специалистов.

В 1998 году заключен договор с Красноярским технологическим университетом, что позволило обучаться студентам по сокращенной программе. На бюджетной основе.

В 2007 году триумфом завершилось участие Красноярского автотранспортного техникума в конкурсе «Европейское качество», который ежегодно проводится в Санкт-Петербурге Международной академией качества и маркетинга при участии СФРФ, Государственной Думы РФ и Союза директоров ССУЗов.

Красноярцы были награждены золотой медалью и зачислены в почетные 100 лучших техникумов России. А работавшему в то время руководителем техникума Владимиру Дмитриевичу Угловскому вручили почетный знак «Директор года».

В 2008 году за выдающиеся заслуги в подготовке специалистов коллектив был награжден Почетной грамотой и внесен во Всероссийский национальный реестр «Лучшие в России».

Сегодняшний день техникума – это более 1200 студентов, обучающихся на дневном и заочном отделениях по специальностям

«Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта» и «Организация перевозок и управление на автомобильном транспорте».

За прошедшие годы здесь получили трудовую путевку в жизнь свыше 25 тысяч специалистов среднего звена, более 9 тысяч обучено по программам подготовки квалифицированных рабочих. Многие сотрудники техникума отмечены почетными званиями и наградами.

В атмосфере приподнятого, радостного волнения принимал поздравления от министерства транспорта Красноярского края, краевых, городских, муниципальных предприятий директор техникума Александр Сорокин. Примечательно, что многие выпускники техникума в дальнейшем окончили высшие учебные заведения, стали руководителями и умелыми организаторами в отрасли.

Выходили ветераны, рассказывали о своей трудовой жизни. Каждый с благодарностью вспоминал юность, учебу и преподавателей техникума, которые сумели заложить основы конкретных знаний, заразить самоотверженной любовью к избранной профессии автомобилиста.

Анатолий МИХАЙЛОВ



КрайДЭО – чемпион!

В Новосибирске, на стадионе «Электрон», прошел престижный турнир по футболу на кубок «СибирьСтрой». В нем приняли участие 16 команд. В ходе упорнейшей спортивной борьбы красноярская команда ГП «КрайДЭО» завоевала почетный трофей.

На предварительном этапе команды были разбиты на четыре подгруппы. В группе «А», где выступали красноярские дорожники, футболисты ГП «КрайДЭО» сначала переиграли кемеровский «СГП» – 3:1, потом вырвали победу у омского «КПД-Новострой» – 2:1 и в третьем круге не уступили соперникам – кемеровской команде «Мастер-Строй» – 1:0, заняв первое место. В группах «В», «С» и «Д» лидирующие места заняли футболисты ДСУ-4 из Барнаула, новосибирской «Трои» и барнаульской команды «ХозМастер».

В матчах четвертьфинала команда ГП «КрайДЭО» встретилась с «КЩЗ» (командой Камнереченского щебеночного завода, филиала Первой нерудной компании) – 3:1.

Интересная игра получилась между еще одним представителем Красноярска – ДОК «Енисей» (в своей подгруппе занял второе место) и новосибирской «Троей». «Енисей» ярко и разнообразно атаковал, но этого оказалось недостаточно для победы. Футболисты «Трои» сумели забить второй гол, оказавшийся победным, – 2:1. «ХозМастер» (Барнаул) – «Стрижи»

(Новосибирск) – 3:0. «СГП» (Кемерово) – ДСУ-4 (Барнаул) – 3:0. Таким образом, определились полуфиналисты.

Первая встреча команд ГП «КрайДЭО» – «Троя» подарила болельщикам самый напряженный поединок на турнире. Игра изобилвала опасными моментами, но забитых голов так и не было. Все решилось в серии послематчевых пенальти, где в итоге удачливее оказались красноярцы – 5:4. «ХозМастер» – «СГП» – 2:1. В матче за третье место команд «Троя» – «СГП» забитых мячей не оказалось. Серия пенальти для «Трои» завершилась поражением – 5:6. Бронзовыми медалями награждены футболисты инжиниринговой компании «СГП».

Куда же уедет главный кубок «СибирьСтрой»? На этот вопрос вышли отвечать две сильнейшие команды турнира – ГП «КрайДЭО» (Красноярск) и «ХозМастер» (Барнаул). Напористые и целеустремленные атаки красноярских дорожников увенчались успехом – 2:0. Один гол барнаульцы все же отквитали, но окончательный счет 3:1.

Таким образом, обладателем главного трофея стали красноярские дорожники. Поздравляем!

Специальными призами награждены игроки команды ГП «КрайДЭО»: Сергей Семакин за первый гол, Игорь Черкасов признан лучшим игроком турнира. Приз «Открытие турнира» вручен команде ДОК «Енисей».

Виталий ПОЛЯКОВ