

ТТК

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



№4-5
(60-61)

ОКТАБРЬ 2020

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ



Новое в дорожной разметке



ВПЕРЕДИ – увеличение объемов

Пленум комитета профсоюза

ВСЕ остается **ЛЮДЯМ**

СОДЕРЖАНИЕ

Интервью с министром транспорта края	5
О сезоне и не только	10
Полвека на дороге	12
Без права на ошибку	16
Под неусыпным надзором	18
Серьезный темп	22
Живем мы здесь	26
В единстве наша сила	30
Объемами довольны	32
Наш труд – уважают	36
Профсоюз – на правильном пути	38
Все остается людям	40
Компания «БРИЗ-Центр»	42
Хочу, чтобы люди оставались довольными	44
Без автобуса далеко не уедешь	47
За достойный труд	50
Трудимся на совесть	52
Четыре дня из жизни отдыхающих	54



ТК

Издается
при информационном
содействии
министерства
транспорта
Красноярского края

Учредитель
и издатель
ООО «Автодорожно-
транспортная газета»

Главный редактор
Э.З. Алборов
Выпускающий
редактор
Сергей Колин

Адрес редакции
и издателя:
660049,
г. Красноярск,
пр. Мира, 30,
а/я 25533.
Тел./факс
(391) 227-27-27,
240-84-26
e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан
в ООО «Полиграф-
Аванта»,
660028, г. Красноярск,
ул. Телевизорная, 1, стр. 26
Объем 56А4.
Тираж – 2300 экз.
Транспортный комплекс
Красноярья
№4-5 (60-61)
Время подписания
в печать:
по графику 18.00
фактически 18.00
Дата выхода 28.10.2020
Цена свободная

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

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

16+

R Рекламный
материал

Использование
материалов
журнала
без письменного
разрешения
запрещено.





Уважаемые дорожники Красноярского края!

Поздравляем вас с профессиональным праздником!

Успешное развитие нашего региона трудно представить без надёжного транспортного каркаса. Новые объекты дорожной инфраструктуры дают мощный толчок социально-экономическим преобразованиям. Благоустройство

и своевременный ремонт автомобильных трасс меняют качество жизни в лучшую сторону.

Тысячи километров асфальтобетонных, гравийных и ледовых путей требуют от красноярских специалистов постоянной мобилизации, больших профессиональных усилий. Мы ждём от дорожных служб высоких темпов работы, применения инновационных материалов и технологий, а главное – лучшего результата.

В крае идёт масштабная модернизация региональных дорог. Становятся доступнее отдалённые районы,

повышается надёжность и безопасность движения.

В этом году мы приводим в порядок более 500 километров краевых трасс. Сегодня практически во всех районах огромного Красноярья ведётся плановый ремонт. Заложен первый камень самого северного моста нашего региона – Высокогорского. Он станет катализатором развития целой группы Ангаро-Енисейских территорий.

Дорогие друзья! Спасибо вам за ответственный труд. Желаем доброго здоровья, благополучия – и чтобы все дороги края, сделанные вашими руками, служили людям как можно дольше.

Губернатор Красноярского края
А.В. УСС

Председатель Законодательного Собрания края
Д.В. СВИРИДОВ



Дорогие работники и ветераны дорожного хозяйства!

Поздравляю вас с профессиональным праздником!

Этот сезон вряд ли можно назвать простым. Весной Красноярский край, как и вся страна, столкнулся с рядом ограничений, связанных с пандемией. Пришлось адаптироваться к новым условиям жизни, а вместе с ней, и работы.

Несмотря на это, сегодня с уве-

ренностью могу сказать, что все из поставленных задач будут выполнены. Ремонт шел почти на сотне объектов в городе и крае. Силами дорожников Красноярья в этом сезоне удалось привести в нормативное состояние 550 км дорог. Среди них участки, по которым многие из нас добираются на работу, домой, к друзьям, родным и близким. Желаю вам отличного здоровья, семейного счастья и радости в труде.

Министр транспорта Красноярского края
К.Н. ДИМИТРОВ

С Днём работника дорожного хозяйства!

Дорогие коллеги, ветераны дорожного хозяйства! Подходит к концу ещё один рабочий сезон. И хотя ещё рано подводить его итоги, хочется отметить, что совместными усилиями мы успешно справляемся с поставленными перед нами задачами.

Дорожная отрасль является одной из крупнейших производственных сфер края. Мы строим и содержим дороги, мосты, обеспечиваем безопасное автомобильное движение. Это работа огромной команды специалистов: проектировщиков, инженеров, дорожных рабочих, мастеров, водителей, юристов, экономистов, бухгалтеров.

Хочу поблагодарить каждого за совместный труд и от всей души поздравляю с профессиональным праздником – Днём работников дорожного хозяйства! Искренне желаю крепкого здоровья, уверенности в своих силах, стабильности и благополучия вам и вашим близким!

Руководитель КГКУ «КрУДор»
А.В. ЖУРАВЛЁВ



Константин Димитров: «У дорожников впереди только увеличение объемов»

Осенью традиционно заканчивается «горячая пора» дорожных работ и уже можно подвести предварительные итоги сезона в дорожной сфере. О том, с какими задачами пришлось столкнуться дорожникам в нынешнем году, какие меры поддержки получают подрядчики и когда ждать строительства метро в Красноярске, мы поговорили с министром транспорта края Константином Димитровым.

– Константин Николаевич, на ваш взгляд, как отрасль справилась с задачами и сложностями, в том числе сложившимися в связи с коронавирусом, в нынешнем году?

– Этот год стал непростым для всех нас, хотя дорожная отрасль, учитывая все сложившиеся обстоятельства и пандемию, пострадала меньше всех из вверенных мне от-

раслей. В чем же главные сложности? Изначально финансирование по программе «БКАД» было чуть ниже ежегодного, но потом Федерация предоставила нам дополнительные средства.

В этом году мы получили дополнительные деньги от Федерации – 228 миллионов рублей в феврале, что позволило превысить запланированный объем километров ремон-

та дорог. Кроме того, нам из резервов Российской Федерации в июне выделили 720 миллионов рублей на объекты реконструкции автомобильной дороги в обход Красноярска, которые мы успешно реализовываем, а в сентябре мы получили ещё 500 миллионов. И все это благодаря тому, что назначенный в январе этого года заместитель Председателя Правительства РФ Марат Шакирзянович Хуснуллин, буквально, выбил дополнительных 100 миллиардов рублей на дорожную деятельность, из которых более 700 миллионов досталось нам. Единственное условие было – объект должен быть введен в этом году. В результате нам пришлось скорректировать планы. К примеру, мы планировали Северное шоссе не перекрывать, но в условиях сжатых сроков реконструкции пришлось закрыть участок для движения в Северном. Ввести объект мы должны к середине ноября.

Тем не менее, учитывая национальный проект, утвержденные цели и задачи, объем работ у дорожников был немалый. Однако возникла проблема – нехватка специалистов. Основные работники в городе – привлеченные люди из соседних стран, а, учитывая ограничения по въезду из-за закрытых границ, большая часть их не приехала. Компания «ПромСтрой» успела укомплектовать штат и организовать работу, поэтому выиграла в Красноярске практически каждый второй объект.

На краевых дорогах работают местные компании, уже давно зарекомендовавшие себя. «ДРСУ-10» завершила работы в Минусинске раньше установленных сроков, хотя объем был приличный. Сейчас выполняет подряд в Минусинске по ремонту улично-дорожной сети,





на который получено повышенное финансирование, связанное с подготовкой к 200-летию города. Несмотря на то, что торги прошли довольно поздно, работа уже близится к завершению.

«ЛесосибирскАвтодор» показывает хорошие показатели по качеству и скорости работ, вышло на субподряд по строительству подходов к мосту «Высокогорский».

Ачинское, Балахтинское ДРСУ, Новоселовский филиал Балахтинского ДРСУ и КрайДЭО также успешно справляются с работой. КрайДЭО выполняет много обязательств и по региональным дорогам, и на федеральной трассе.

– Расскажите, пожалуйста, о мерах и сроках поддержки транспортной отрасли края в связи с карантином?

– В настоящее время в Красноярском крае реализуется комплекс мероприятий по обеспечению устойчивого развития региональной экономики в условиях распространения коронавируса. Он предусматривает снижение налоговой нагрузки для наиболее пострадавших отраслей.

1. До конца года для автовокзалов и автостанций законами края установлено снижение ставок налогообложения, а также освобождение их от уплаты налога на имущество. Кроме того, снижен размер потенциально возможного к получению годового дохода по патентной системе налогообложения для индивидуальных предпринимателей, которые оказывают услуги по перевозке пассажиров автотранспортом.

2. На 2020 год освобождаются от уплаты транспортного налога организации и ИП, основной вид деятельности которых – грузоперевозки и перевозки пассажиров.

3. Перевозчики, которые осуществляют регулярные перевозки по муниципальным и межмуниципальным маршрутам, для компенсации затрат на проведение профилактических мероприятий и дезинфекции подвижного состава общественного транспорта получают субсидии.

4. Ведется подготовка мер, направленных на поддержку организаций, индивидуальных предпринимателей (возмещение им затрат), оказывающих туристические услуги в регионе.

– И все же, несмотря на непростую ситуацию, дорожники продолжают работать, реализуется программа «БКАД». Как в этом сезоне идет исполнение данного проекта? Были ли нарушены сроки ремонта дорог?

– Идет хорошо. В основном в этом сезоне подрядчики укладываются в срок. Всего в 2020 году в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на региональной дорожной сети будет отремонтировано 79 объектов, общей протяженностью порядка 270 км. Объем финансирования составил 5,7 млрд. рублей. На большей части объектов работы близки к завершению.

Исключение, например, Партизанский район. Командировка в сентябре показала, что там подрядчик почти не приступал к работам.

В городе в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в этом году изначально планировали отремонтировать участки на 9 улицах, но, благодаря дополнительно финансированию, список удалось расширить до 18 улиц: Судостроительная; Марковского; мост через реку Бугач по Московскому тракту; Дудинская; Аэровокзальная (от Партизана Железняка до Взлетной); Железнодорожников (от улицы Северной до Республики); проспект имени газеты «Красноярский рабочий» от Транспортного проезда до улицы Фестивальной; Ястынская от дома № 18 до проспекта Металлургов (завершение прошлогоднего капремонта); Ястынская до проспекта Комсомольский (ремонт нового участка); Металлургов (от здания по пр. Металлургов, 22 до ул. Пограничников); Тельмана; 9 мая (от ул. Водопьянова до Енисейского тракта); Енисейский тракт; Елены Стасовой (от дома по ул. Елены Стасовой, 52 до границы г. Красноярска); Гусарова (от ул. Черны-

шева до здания по ул. Гусарова, 20); Чернышева; Даурская, включая проезд от ул. Шевченко до здания № 1г по ул. Даурская; Амурская.

Неудачный пример в городе – улица Марковского. Там, по сути, работы начать и закончить условно за месяц, но это растянулось на целое лето. Потому что, во-первых, не сложилось с комплектацией квалифицированного персонала. Во-вторых, покрытие сделали некачественно. Специалисты УДИБа проверили вырубку – уплотнение не соответствует. Подрядчик срезал часть верхнего слоя и уложил снова. Визуально получилось хуже. Скорее всего, очень старались уплотнить и уже по холодному на вибротатках работали с включенным вибратором, получилась рябь. Иными словами, опять надо разбираться.

– Какие значимые и крупные дорожные объекты в этом году будут отремонтированы полностью, а какие только частично?

– Переходящие на следующий год объекты есть на дорогах края. Например, объект ремонта Пировское-Комаровка в Пировском районе. Старая Еловка-Мендельский (Бирюлюсский р-н), Большой Конгат – Предивинск (Большемуртинский р-н), Канск-Абан-Богучаны (Богучанский р-н), Епишино-Северо-Енисейский (Северо-Енисейский р-н).

Реконструируют обход Красноярска в Емельяновском районе; открыли пешеходный переход через Николаевский проспект на Волочаевской в районе школы №73 (благоустройство продолжается), закончили строительство улично-дорожной сети вокруг 10 микрорайона жилого района «Солонцы-2». Достроили дорогу в 6 микрорайоне жилого района «Солнечный», заканчивают установку освещения на обходе Лесосибирска.

В 2021 – 2022 годах в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» планируется завершить строительство пр. Молодежный от дома №31 до ул. Преображенская, а также продолжить строительство автодороги в створе ул. Волочаевской от ул. Дубровинского до ул. Копылова (II этап), дороги по ул. Байкитская в границах от ул. Юбилейная до ул. Дачная, ул. М. Залки на участке от дома №33 до ул. Космонавтов.

– Константин Николаевич, какие перспективы на ближайшее будущее вы видите для дорожной отрасли?

– Национальный проект рассчи-

тан до 2024 года, но есть такое желание у Хуснуллина сдвинуть его на 2023 и все запланированные работы выполнить опережающими темпами. В этом году мы, кстати, уже начали это делать – 500 миллионов перебрали с 2021 года на 2020 год. В КруДор 500 миллионов завели дополнительно с 2021 года.

До 2023 года дорожные предприятия будут, в принципе, планомерно загружены работой. За это время сделаем достаточно много, но полностью проблемы с плохими дорогами решить не удастся. Уверен, что проект продлят дальше, потому что дорога – это одна из основных проблем, о которой говорят люди. Приедешь в какое-то село, депутаты отмечают, что 70% вопросов по дороге. Председатель правительства и губернатор понимают, что нужно увеличивать объемы работ и финансирования. Ежегодно из бюджета в дорожный фонд приходят средства от налога на прибыль, транспортного налога, сборов по фото- и видеオフィкации, от акциза. И дополнительно до 2 миллиардов рублей поступают из регионального бюджета, но этого тоже не хватает. Так что, я думаю, у нас только перспективы, только увеличение объемов, потому что пока мы закрываем дыры по ремонту. Так что у дорожников всегда будет работа.

– Красноярск в последние годы позиционируется как перспективная площадка для организации транспортного хаба. В основном, это касается грузоперевозок. Насколько эта задача выполнима? Что уже сделано, и когда можно ждать заметных результатов?

– Аэропорт Красноярск уже ведет активную работу с грузоперевозчиками, в частности с ГК «Волга-Днепр». Период пандемии показал готовность аэропорта к работе с грузовыми воздушными судами – в апреле совершалось до 15 вылетов грузовых самолетов в сутки. Ряд принятых мер, а также сложившаяся конъюнктура рынка грузоперевозок позволили перевести в Красноярск 80% транзитного грузового трафика группы компаний «Волга-Днепр».

Грузовые авиаперевозки за три квартала 2020 года в международном аэропорте Красноярск бьют рекорды по сравнению с показателями 2019 года и составляют 2 328 взлетно-посадочных операций, что в 4

раза больше, чем в 2019 году, когда аэропортом Красноярск было обслужено 573 воздушных судна.

– Можно ли рассчитывать на подобную перспективу уже в пассажирских авиаперевозках? Как мы знаем, из Красноярск не так просто куда-то попасть – зачастую по многим направлениям приходится совершать крюк через Москву. Есть ли планы по развитию авиации в крае: открытие новых направлений, организация прямых перелетов по стране?

– В марте 2019 для расширения маршрутной сети и создания на базе международного аэропорта Красноярск авиационного транспортного узла (хаба) между Красноярским краем, ПАО «Аэрофлот» и ООО «Аэропорт Емельяново» было подписано соглашение о взаимодействии.

Стартовые рейсы из аэропорта Красноярск ПАО «Аэрофлот» планировалось запустить с сезона лето-2020 года по направлениям Братск, Екатеринбург, Иркутск, Новосибирск, Омск, Симферополь, Сочи, Томск, Тюмень, Якутск и Пекин. Ожидалось, что целевой объем перевозок к 2023 году достигнет 1 млн пассажиров и более 15 % планируемого пассажиропотока будет обслужено на международных авиалиниях, а общее количество рейсов превысит 9 тысяч рейсов в год.

Принимая во внимание сложившуюся ситуацию с пандемией коронавирусной инфекции, ПАО «Аэрофлот» приняло решение о переносе сроков открытия авиационного хаба на базе аэропорта Красноярск на 2021 года.

Влияние пандемии на пассажирские авиаперевозки можно рассмотреть на примере аэропорта Красноярск. В июле пассажиропоток там вырос в два раза (в сравнении с пассажиропотоком в июне этого же года), аэропорт обслужил больше 172 тысяч пассажиров. Но это все равно меньше, чем показатель июля прошлого года. Тогда аэропорт обслужил больше 257 тысяч пассажиров.

В третьем квартале 2020 года аэропорт обслужил 596 793 пассажира, что в 3,7 раза больше, чем в предыдущем периоде, когда аэропорт принял 145 733 пассажира. Также показатель пассажиропотока за третий квартал превысил показатель «доковидного» первого квартала на 9%, когда было обслужено 545 016 человек. По отношению к



показателю аналогичного периода 2019 года уровень пассажиропотока отстает на 22%, так как международное сообщение из аэропорта по-прежнему остается закрытым и осуществить перелет за границу можно из ограниченного количества российских аэропортов.

В последнем месяце третьего квартала 2020 года пассажиропоток снизился на 18% по отношению к августу и составил 194 426 человек, что связано с завершением сезона отпусков. Сентябрь 2020 года по отношению к сентябрю 2019 отстает на 18%, когда показатель пассажиропотока составлял 235 657 человек.

Популярными направлениями в третьем квартале и в сентябре текущего года стали: Москва, Сочи, Новосибирск, Норильск, Симферополь и Анапа.

Добавлю, в июле из аэропорта Красноярск несколько авиакомпаний возобновили полетные программы по популярным направлениям. Azur Air начала выполнять прямые рейсы в Москву, Анапу и Сочи. Авиакомпания «Аврора» во Владивосток. Со 2 августа стало возможным улететь в Геленджик авиакомпанией NordStar.

Сейчас ведется активная работа по развитию маршрутной сети внутри страны. С конца сентября авиакомпания «ИрАэро» запустила субсидированные рейсы по направлениям из Красноярск в Благовещенск, Вла-

дивосток, Магадан, Нерюнгри, Новый Уренгой, Омск, Петропавловск-Камчатский, Полярный, Улан-Удэ.

В ноябре откроются прямые рейсы в Уфу и Сочи из Красноярска с авиакомпанией Nordwind.

Отмечу, что в октябре Красноярск вошел в список городов, из которых возобновлено международное авиасообщение. Сейчас из аэропорта Красноярск можно совершить прямой перелет в Анталию и ведется активная работа для открытия новых международных направлений.

– Очень важное значение для Красноярска имеет метро. На каком этапе сейчас находится вопрос строительства метро? Вы говорили, что работы снова откладываются. Есть понимание, когда в Красноярске будет запущена первая ветка метрополитена?

– На данный момент продолжается плановая большая работа по корректировке проектно-сметной документации. Срок корректировки

проекта обозначен контрактом – 2 года (до 31.12.2020 года).

Один раз документы уже вносили на рассмотрение в «Главгосэкспертизу России». Получили отрицательное заключение с перечнем замечаний. Сейчас проектировщики приводят документацию в соответствие, учитывая замечания «Главгосэкспертизы».

Напомню, прошлый проект метрополитена был разработан еще в 1993 году. В наши дни строительные регламенты серьезно изменились, поэтому документу требуется существенная доработка, а вернее – новое проектирование.

Заказчику на сегодня представлено на проверку около 300 новых томов из 405 томов документации по строительству метрополитена.

Откорректированная проектно-сметная документация подготовительного, первого этапа и геологические изыскания будут повторно направлены в адрес ФАУ «Главгосэк-

пертиза России». А затем по готовности 2 и 3 этапы, все это в текущем году.

Если мы получим положительное заключение экспертизы к концу этого года, то уже не попадаем в проект федерального бюджета следующего года. Соответственно, 2021 год уйдет на работу с федеральным центром по включению расходных обязательств в следующие периоды. Срок строительства напрямую будет зависеть от объемов ежегодного финансирования.

Расчетный срок строительства первых шести станций, при ритмичном финансировании, займет 5–6 лет: «Высотная», «Улица Копылова», «Вокзальная», «Площадь Революции», «Проспект Мира» и «Ленинская».

В дорожной отрасли края сегодня работают около пяти тысяч человек. Я благодарю всех вас за труд и преданность делу.

Пресс-служба министерства
Красноярского края

Строительство северного моста

Губернатор края Александр Усс дал старт строительству самого северного автомобильного моста через реку Енисей в районе поселка Высокогорский Енисейского района. Это седьмой автомобильный мост через крупнейшую реку России.

Вместе с главой региона в торжественной церемонии приняли участие члены краевого Правительства, депутаты Законодательного Собрания края, главы ближайших городов и районов, представители бизнес-сообщества.

Новая переправа станет первым крупным инфраструктурным объектом промышленного развития Ангаро-Енисейского экономического района. В своем приветственном слове Александр Усс поздравил всех присутствующих с историческим днем. «Дорогие друзья! Мы даем старт строительству давно задуманного Высокогорского моста. Красноярский край является признанным лидером золотодобычи, и основное наше золото – там, за рекой. На этой территории находятся наши значимые предприятия горнорудной промышленности, там же есть большие интересы у лесной отрасли. Северная группа районов края обладает мощнейшими резервами – по самым скромным подсчетам, в ближайшие годы здесь в качестве инвестиций будет вложено порядка 180 млрд ру-

блей, а это означает более 20 тысяч рабочих мест и серьезный прирост налогового потенциала. Но самое главное – там живут наши люди, и строительство этого моста сделает для них ближе и доступнее «большую землю». У меня нет сомнений, что Высокогорский мост будет построен качественно и в сжатые сроки», – подчеркнул глава края.

С появлением моста коммерческая скорость грузо- и пассажиродоставки на дистанции от Енисейска до поселка Северо-Енисейский возрастет в 3–4 раза. Объект существенно ускорит реализацию инвестиционных планов добывающих и обрабатывающих компаний, таких как «Полюс Красноярск», Васильевский рудник, Соврудник, Горевский ГОК, Новоангарский обогатительный комбинат, УК «Сегежа Групп», ДОК «Енисей» и многих других.

Появления нового моста с нетерпением ждут и жители местных поселений. Новая магистраль избавит и от вынужденных работ по ежегодному созданию и эксплуатации зимников.

Отметим, строительство автодо-



рожного моста включено в национальный проект «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года». Средства в объеме 8,3 млрд рублей предусмотрены в равных долях за счет краевого и федерального бюджетов.

Проезжую часть моста сделают двухполосной. Его протяженность – 196,1 метров (с учетом подходов – 2082,54 метров). Кроме возведения моста, запланировано строительство коммуникаций и дорожных развязок. Завершить строительство моста планируется в ноябре 2023 года.

Управление пресс-службы
Губернатора и Правительства
Красноярского края.

Фотовидеофиксации нарушений ПДД

В КрУДоре предлагают посмотреть их новую онлайн-карту всех камер в Красноярске и крае. Места дислокации и направление съёмки определяет ГИБДД, комплексы устанавливаются в очагах аварийности.

— В настоящее время в Красноярске действует 34 стационарных комплекса фотовидеофиксации. Также комплексы действуют на федеральных трассах Р-255 «Сибирь» (16 рубежей) и Р-257 «Енисей» (8 рубежей). Передвижные камеры выставляются на территории всего края, не менее 47 единиц

ежедневно, — сообщил Михаил Буйлов, заместитель руководителя КГКУ «КрУДор» по информационным технологиям. Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю

В Эвенкии отремонтировали около четырех километров автомобильных дорог и более двух километров

тротуаров. Ремонт проводился в Туре, Байките и Ванаваре. Наиболее масштабные дорожные работы были в этом году в Ванаваре. Там отремонтировали почти 1800 метров тротуаров, проезжие части, водопропускные сооружения. На 2,2 км дорог обновили освещение.

Кроме этого, на средства краевого бюджета установлены первые в Эвенкии светофоры — на трех пешеходных переходах около общеобразовательных учреждений. Пресс-служба администрации ЭМР

Завершилась пассажирская навигация

На Енисее завершилась пассажирская навигация, сообщили в министерстве транспорта Красноярского края.

В этом году из-за пандемии существенно снизился пассажиропоток. «К сожалению, эпидемиологическая обстановка ощутимо повлияла на пассажиропоток в этом сезоне. По сравнению с прошлым годом по маршруту «Енисейск — Бор» удалось перевезти на 1709 человек меньше, направлением «Красноярск — Дудинка» воспользовались на 2272 пассажира меньше, а на линии «Красноярск — Усть-Мана» пассажиропоток упал на 8166 человек», — рассказал заместитель министра транспорта Красноярского края Дмитрий Зотин. За 4 месяца «Александр Матросов» и «Валерий Чкалов» совершили 40 рейсов в Дудинку и обратно. В Красноярск вернулись суда скоростной линии «Енисейский Бор»: «Енисейск», «Иван Назаров», «Михаил Годенко», а также теплоход «Красноярск», успешно отработавший по маршруту «Торговый центр — Усть-Мана». Министерство транспорта Красноярского края



Развитие общественного транспорта

Руководитель департамента транспорта Красноярска Александр Годованюк рассказал о развитии муниципальной программы пассажирских перевозок на 2021 год и плановый период 2022–2023 годы.

Планируется сократить интервалы движения городского транспорта и добиться увеличения средней скорости его движения до 20,7 км/час. Общее количество перевезенных пассажиров к 2023 году увеличится на 4,1 % и составит 222,7 млн пассажиров в год. Доступность общественного транспорта для маломобильных категорий граждан будет обеспечена за счёт приобретения нового подвижного состава и увеличения оборудованного спецподъемниками транспорта до 35 %. Коли-

чество транспорта высокого экологического класса Евро-4 и Евро-5 к 2023 году составит не менее 50 %. На реализацию всех мероприятий муниципальной программы в течение трех лет планируют выделить около 2,9 млрд рублей.

Отдельно чиновник остановился на развитии электротранспорта в городе. Так в 2021 году планируется запустить маршрут, который пройдет от железнодорожного вокзала до Предместной площади.

В этом году запустили два новых

экологических маршрута по левому берегу с имеющимися троллейбусами. В следующем году планируем пустить новые троллейбусы по Коммунальному мосту и соединить электрическим транспортом правый и левый берег, чтобы можно было уже практиковать тарифную сетку с пересадками с троллейбуса на трамвай и наоборот.

Городские власти планируют продолжить работу по развитию системы безналичного расчета за проезд. Сейчас в Красноярске в автобусах, троллейбусах и трамваях можно рассчитаться наличными, социальной транспортной картой и с помощью специального приложения. Банковские карты принимают к оплате на 56 из 58 городских маршрутов.

О сезоне и не только

Вторая половина осени – для дорожников Абанского филиала АО «КрайДЭО» очень ответственная пора. Вроде и ремонтно-строительный сезон уже к концу подошел, большинство объектов уже сданы, остальные готовятся к сдаче, а расслабляться нельзя – началась подготовка к зиме. Да и содержание никто, конечно, не отменял. В общем, забот хватает. О том, как идут дела на вверенном его попечению предприятии, рассказывает директор филиала Владимир ВАСИЛЬЕВ.

СОЦИАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

– Владимир Михайлович, всё в этом сезоне успеете сделать?

– Всё. И даже немного больше – потому что не так давно нам выделили дополнительные объемы. В основном мы работаем на тех объектах, которые были выиграны КрайДЭО и поручены нам. Это текущий ремонт автодорог, ремонт улично-дорожной сети и благоустройство дворовых территорий.

Если говорить об асфальте, то это, правда, не совсем ремонт. Это содержание путем ремонта за счет финансовых средств содержания. Или сплошной ямочный ремонт. Так определил заказчик – КрУДор. В отличие от обычного ямочного ремонта, точечного, он выполняется по особой технологии, которая позволяет заметно улучшить качество проезжей части.

– Дворы – тоже КрайДЭО торговало?

– Да. Существует отдельная региональная программа, которая так и называется – «Благоустройство дворовых территорий». В рамках этой программы Абанский сельсовет объявил конкурс на ремонт четырех дворов, который мы выиграли. А уж непосредственно благоустройством, понятно, занимался наш филиал.

Работа эта не столько сложная, сколько хлопотная, имеет социальную направленность и больших прибылей не приносит. Но зато она приносит благодарность людей, которые в тех дворах живут. В прошлом году мы уже облагородили таким образом два двора – заасфальтировали, где нужно, поставили скамейки, обустроили тротуары, установили и покрасили бордюры. Там, где грязь по колено осенью да весной была, теперь хоть босиком ходи. Во дворе дома по улице Просвещения по просьбам жителей сделали ступеньки в одном месте, которых в смете не было. Это социальный дом, в нем живут в основном пенсионеры и инвалиды, и им без этих ступенек было тяжело подниматься. Люди нам очень благодарны, да и нам, дорожникам, приятно – повышается культура жизни. Такой вот социальный аспект нашей работы.

НАМ НЕ ДАНО ПРЕДУГАДАТЬ

– Кому же не понравится, когда о нем заботятся?..

– Не скажите, тут не все так просто. Помнится, был у меня один



случай. Давно, еще в середине девяностых. Когда кризис был в самом разгаре. Предприятия закрывались, колхозы-совхозы распались, у людей ни дела, ни денег не было. Тяжело. Как-то раз прихожу я на работу –



я всегда прихожу на работу первым, в седьмом часу утра. Чтобы поработать в тишине и покое, разобраться с проблемами, обдумать их. Прихожу – а меня уже один человек ждет, житель нашего Абана. Думал сначала – проситель, но нет. «Знаю, Михалыч, что у тебя для меня работы нет, но я и не затем пришел, – говорит он. – Поблагодарить хочу. Жизнь совсем плохая стала, я давно без работы, жену тоже уволили, как жить – непонятно. Вчера я уже повеситься собрался, даже веревку приготовил. А выхожу из дома – смотрю, а твои дорожники на дороге работают. И так мне хорошо на душе стало, сразу помирать расхотелось. Вот, думаю, не все еще потеряно, всё обязательно наладится, раз



асфальт кладут, о будущем думают... Спасибо тебе и твоим мужикам, сил в меня вдохнули». Мы в районе чуть ли не единственные тогда работали – вместе со школами да больницей. Денег тоже, правда, частенько не видели – взаимозачеты. То цемент, то песок, то ГСМ, то продукты... Сергей Филиппович Зяблов договаривался. У других и такого ведь не было.

– Вот уж точно: «Нам не дано предугадать, как слово наше отзовется...» Настроения в поселке с тех пор изменились в лучшую сторону?

– Конечно! Я это точно знаю, потому что уже больше 40 лет депутат райсовета, первый раз избирался еще в 1979 году. В прошлом году опять выбрали – по моему родному второму избирательному округу поселка Абан. У нас, к слову, в филиале, кроме меня, еще двое депутатов, так что знаем, чем дышит район, какие у него проблемы, какие настроения.

Да и как им не улучшиться? Недавно вот стадион новый у нас открыли, в конце августа. Это целое событие и для поселка, и для района. По вечерам теперь около стадиона люди собираются – кто просто гуляет, кто спортивной или скандинавской ходьбой занимается, молодежь на роликах катается, на велосипедах. А вокруг лес, красота такая.

СПОРТ И ТРУД РЯДОМ ИДУТ

– Это же ваш филиал стадион строил?

– Да. В прошлом году в мае КрайДЭО выиграло конкурс и поручило эту работу нам. Здание строил субподрядчик – у нас специализация все-таки другая, зато остальное – это наша работа. Дорожку с резиновым покрытием для роллеров устроили, разметку наносили, красили всё. Вокруг стадиона – асфальтированную лыжную трассу длиной 750 метров

сделали. За дорожку и трассу огромное спасибо нашему губернатору, Александру Викторовичу Уссу, который дополнительные деньги на асфальт и резину выделил – первоначально этого в проекте не было. Зато теперь всё сделано в соответствии с нормами безопасности, чтобы травм меньше было. Губернатор и на строительство приезжал, смотрел, как работы идут.

– Теперь и вашей спортивной команде есть где тренироваться...

– У нас очень хорошая спортивная команда, мы во всех соревнованиях стараемся участвовать. И в тех, что КрайДЭО среди филиалов проводит, и в дорожной Спартакиаде, и в районной, которая у нас в Абане проводится под девизом «Спорт и труд рядом идут». Волейбол, футбол, легкая атлетика, шашки. И, конечно же, лыжи. Призовые места часто занимаем. Численность команды около 30 человек, причем не все из них дорожники. Приходят к нам и пенсионеры – с просьбой, чтобы их в команду записали, и сотрудники других организаций, которые не участвуют в спартакиаде, – заведующая аптекой, например, учителя.

Любимый вид спорта у нас – лыжи. Всё-таки мы северный район, зима у нас долгая, снега много. Я и сам лыжи люблю, бегаю на них постоянно.

Районный спортивно-культурный отдел без нас тоже обойтись не может. Мы и поможем при необходимости – трассу расчистим, кустарник вырубим, – и в числе первых участников всегда.

После соревнований – обязательный совместный отдых. Уху или кашу на костре сварим, шашлыки поджарим, но без спиртного – с чаем. Мы и в этом тоже первопроходцы. Команда районной администрации и МЧС тоже теперь стали такую же «культурную программу» устраивать. В общем, с какой стороны ни посмотри – мы ведущие. Пример другим подаем.

О ДЕЛАХ ДОРОЖНЫХ

– Вернемся к дорожным делам. Основная задача вашего филиала – содержание автодорог?

– Да, содержание. Протяженность дорог у нас большая. Трасс краевого значения 650 км, да плюс еще свыше 300 километров улично-дорожной сети населенных пунктов района, ко-



торые мы обслуживаем по прямым договорам с сельскими советами.

Нареканий на содержание к нам нет – свою работу мы всегда стараемся делать качественно и в полном объеме. Так-то филиал у нас не самый большой, 92 человека, поэтому, чтобы справляться со всеми взятыми на себя обязательствами, на первый план выходит взаимозаменяемость. Одна беда – техники не всегда хватает. У нас 5 КДМ – для нашего северного района маловато. У нас зимой снега большие и ветра сильные. Руководство КрайДЭО в курсе нашей проблемы, и я не сомневаюсь, что они нам помогут.

У нас есть своя заправка, свой асфальтобетонный завод. Скальный грунт для работы поступает с Чемурайского карьера, который входит в карьероуправление КрайДЭО. Скала очень хорошая, качественная, различных фракций, подходит и для отсыпки, и для асфальтобетонных смесей.

В этом году мы оперативно справились со всеми объектами, и нам дали дополнительные объемы – благоустройство в городах Канске и Иланском. Вплоть до конца октября каждое утро в 6 часов наша бригада выезжает на объект и возвращается поздним вечером.

Подготовка к зиме у нас ведется в соответствии с графиком и уже практически завершена. Инертные материалы запасены в достаточном количестве, проводится техническое обслуживание техники, готовится к зимнему сезону асфальтобетонный завод. Как только покрасочные работы на нем будут закончены, его сотрудники уйдут в отпуск.

И у нас начнется новая пора – зимнее содержание.

Виктор СМЕРНОВ



Полвека на дороге

Владимир Васильев, директор Абанского филиала АО «КрайДЭО» – один из самых опытных руководителей дорожных организаций не только в КрайДЭО, но и в крае. О том, как складывалась его жизнь, он рассказывает читателям журнала «Транспортный комплекс Красноярья».



– Моя дорожная биография началась еще в 1965 году, когда я в школе учился. Родом я из Абанского района, но не из самого Абана. Есть такая деревня Пушкино, 30 километров в сторону Долгого Моста по дороге Канск–Абан–Богучаны. И у нас в деревне был дорожный участок Канского ДЭУ, начальником которого в те годы работал Петр Алексеевич Старовойтов. А мастером участка – ссыльный переселенец, литовец по национальности, Матвей Михайлович Шаломкас. Он был женат на русской и не вернулся к себе домой, как сделали многие литовцы, как только появилась возможность. На летние каникулы Матвей Михайлович брал меня к себе рабочим. Первое лето, как школьник, красил и белил столбики, а на второе уже работал на грейдере. Грейдеры тогда были совсем другие, чем сейчас, прицепные. Едет трактор, а сзади к нему прицеплен грейдер. На грейдере установлено специальное сиденье, на котором я и сидел и регулировал колеса.

По окончании школы меня, по инициативе Матвея Михайловича, отправили учиться в Красноярский автодорожный техникум (сейчас автотранспортный колледж), который я и закончил в 1972 году.

После техникума по распределению уехал в Приморский край – строить автодорогу Хабаровск – Владивосток. Был сначала мастером, затем – начальником ДРП. Отработал на этой стройке полтора года, после

чего – служба в Советской Армии.

Годы службы оказались одни из самых счастливых в жизни. И армия для меня по шкале ценностей до сих пор на втором месте – после дорог. Служил в инженерных войсках и тоже в Приморье, в закрытой части, которая непосредственно подчинялась министру обороны. Там были только солдаты с высшим и со средне-специальным образованием. Ни о какой дедовщине и речи не шло. Там же я стал усиленно заниматься физподготовкой. Спорт я и раньше любил, увлекался гандболом, но армия сделала эти занятия системными. Как только у меня появлялась свободная минутка – сразу бежал на тренажеры и турники. Сто раз свободно подтягивался по молодости. Наш командир части, полковник, участник войны, заметил меня как солдата и назначил сначала на должность сержанта, а потом прапорщика. И несколько раз предлагал после демобилизации не возвращаться на гражданку, а остаться в части и продолжить службу. Но я отказался. Сказал, что уже выбрал для себя судьбу – судьбу дорожника.

После увольнения в запас вернулся в Красноярский край. В Автодоре начальником тогда был Василий Трофимович Архипенко – тоже ле-

гендарная личность, как и Старовойтов – и он в мои неполные 23 года назначает меня на должность главного инженера в Дзержинском.

Когда мне исполнилось 24 года – руководителем Автодора уже стал Петр Алексеевич, я решил перебраться из Дзержинского в Канск. Всё-таки город, а у меня жена городская была, скучно ей в деревне. В Канске мне тоже предложили должность главного инженера, однако Старовойтов сказал: вот что, Володя, в Абане директор ДРСУ требуется, там сейчас начальником инвалид войны, ему тяжело работать, он на пенсию хочет. Иди начальником, а если захочешь опять главным инженером стать – то мы тебя в любой момент переведем.

Это было в 1978 году. Так с той поры и работаю здесь, в Абане, на должности руководителя. Юрий, мой младший сын, по моим стопам пошел, тоже дорожником стал, чем я очень горжусь. Сдал приемные экзамены в институт сам, еще в школе. Мы с ним его будущее еще и обсудить-то не успели, чем он после получения аттестата займется, когда он как-то приходит с уроков и говорит: ну всё, я студент-дорожник. Сейчас он – заместитель министра транспорта Красноярского края.

...В общем, больше полувека я на дорогах, о чем никогда не жалел. Из них 42 года директором. Есть награды, медали, почетные звания и грамоты – как краевые, так и московские, федеральные. Но награды – это не главное. Главное – это дороги, которые мы строим для людей. И людская благодарность за наши дороги.

Записал Александр КУЗНЕЦОВ



Никого не подводили

На каждом предприятии есть люди, которых ценит руководство и которыми гордится коллектив. Немало таких и в Абанском филиале АО «КрайДЭО». Один из них – варщик асфальтобетонной массы на АБЗ Василий Блинов.

Если брать по большому счету, то у Василия Дмитриевича жизнь с дорогами связана с 1985 года, когда он устроился на работу водителем в ДРСУ. Правда, в конце 90-х годов пришлось уволиться и перейти в другое место – начавшаяся перестройка переросла в кризис, всё стало разваливаться, и работы даже у дорожников было не так, чтобы очень много.

Отработав десять лет у частника на лесовозе, в 2010 году Блинов решил опять стать дорожником. Взяли его на АБЗ, на рабочую специальность варщика. Летом он на заводе трудится, а как начинается зимний сезон, переходит в дорожные рабочие.

– Вот уже десять лет в таком режиме живу, – говорит Василий Дмитриевич. – В марте опять на завод возвращаюсь – надо его к сезону в порядок привести, чтобы уже в начале мая он был готов выпускать смеси.

Завод Блинов и его товарищи всегда ремонтируют самостоятельно – для себя же делают, стараются. Поэтому никаких серьезных проис-

шествий и аварий на АБЗ за все эти 10 лет Блинов не припомнит. Разве что мелочь какая случится, которая не сказывается на производственном процессе и от которой никто не застрахован. Например, шланги в негодность придут, которые можно легко и быстро заменить.

– Все необходимые запчасти нам выдают, а уж остальное – это мы сами. Стараемся сразу сделать так, чтобы не ломалось. Я всегда говорю – как отремонтируем, так и будем работать. Поэтому у нас перебоев практически не бывает, – признается Блинов.

В коллективе Абанского филиала Василий Дмитриевич пользуется заслуженным уважением. Ни он, ни завод, на котором он работает, никогда и никого не подводили. Асфальт всегда выпускается вовремя и очень хорошего качества.

Лет пять назад, когда объемы ремонтов у предприятия были большие, завод в сезон производил до 18 тысяч тонн асфальтобетона. Последние годы, конечно, поменьше, но



всё равно нагрузки большие, расслабляться не получается.

– Ничего, скоро расслаблюсь, – улыбается Василий Дмитриевич. – Я охотник заядлый, у меня две охотничьих избушки в тайге есть. Сейчас с покраской завода закончим – и сразу в отпуск, тайга зовет. На зайца охочусь, на глухаря, лося. Бывает, и на медведя. Тогда уже не только себе, но и друзьям, знакомым удастся хорошее сделать, жиром медвежьим поделиться. Продавать я его не продаю – раздаю, если ребенок у кого, допустим, болеет. Работа у меня, что ни говори, тяжелая и ответственная, а отпуск – это настоящая отдушина, которая позволяет зарядиться силами на весь будущий год.

Династия

Каждый раз, когда удается приехать в Абанский филиал АО «КрайДЭО», сразу обращаешь внимание на то, насколько здесь всё чисто и ухоженно. В том, что на производственной территории всегда царит образцовый порядок, – заслуга подсобного хозяйства филиала, мастером в котором работает Виктор Зарубицкий.



В дорожной отрасли Виктор Трофимович с 1997 года. Большая часть жизни с ней, почитай, связана, – из своих 65 он посвятил ей 23 года. Из них уже 17 лет успешно совмещает свою профессиональную деятельность с общественной нагрузкой. Начиная с 2003 года Зарубицкий, сам заядлый спортсмен, возглавляет спортивную команду филиала.

Спортсмены Абанского филиала

хорошо известны и в своем районе, и в КрайДЭО, и среди дорожников края. Нет таких соревнований, которые бы они пропустили. Неизменные участники всех спартакиад – как отраслевых, которые проводит министерство транспорта края, так и районных. Лыжи, бег, футбол, шашки, эстафеты – участвуют во всех состязаниях. И нередко занимают в них призовые места. Да и сам Виктор Трофимович от своей команды не отстает. Из последних достижений – третье место в личном зачете в кроссе, прошедшем в Абане в честь открытия нового стадиона. Который, к слову сказать, родное пред-

приятие Зарубицкого и построило.

У Виктора Трофимовича – многодетная семья, шестерых детей они с супругой воспитали и вырастили. Еще Зарубицкий известен в филиале тем, что чуть ли не вся семья у него здесь работает. Шутка ли – кроме него, еще 6 человек! Дочь Ирина – дорожный мастер. Сын – водитель на КДМ. Другая дочка техничка. Трое зятьев – двое водителями, а третий – дорожный рабочий. Да и супруга, Валентина Васильевна, пока на пенсию не вышла, тоже здесь трудилась.

Большая династия Зарубицких, нечасто такую встретишь.

Антон СИБИРСКИЙ

Золотые руки

Отличительная черта водителя погрузчика Абанского филиала АО «КрайДЭО» Виктора Борейко – трепетное отношение к технике. Эта его любовь хорошо известна всем.

– Как же технику не любить? – удивляется Виктор Алексеевич. – Она моя кормилица, на жизнь зарабатывать помогает. Поэтому за ней следить надо – масло вовремя поменять, подтянуть, если вдруг что где разболтается. Подчистить, подмазать, проверить... А как иначе?

У погрузчика, на котором Виктор работает уже четвертый год, до сих пор состояние ничуть не хуже, чем у нового. Шесть тысяч часов уже на нем отработано – а ни разу не было серьезной поломки.

В Абанском филиале Виктор Алексеевич работает уже без малого четверть века. И все эти годы – на технике. Тот же «Кировец», который

Виктор Алексеевич собственными руками собирал и на котором одно время трудился, до сих пор на ходу и во вполне рабочем состоянии. Что и говорить, золотые руки у человека. За что ни возьмется – всегда старается сделать «на отлично».

Таким же ответственным человеком воспитал Виктор Алексеевич и своего сына Евгения – он по стопам отца пошел, тоже дорожником стал. Сейчас – заместитель директора 2-го Канского филиала КрайДЭО.

Перейти на другое место службы, в другую организацию – такого у Виктора Борейко даже в мыслях ни разу не было. Он не только технику любит, но и свою работу. А в ней, в свою очередь,



ценит стабильность и то чувство нужности людям, что она дает.

– Погрузчику всегда есть чем заняться – что летом, что зимой, – говорит Борейко. – Могут даже среди ночи позвонить: подсыпку, допустим, срочно грузить надо. Поэтому я, когда спать ложусь, всегда телефон рядом держу – мало ли, вдруг для чего понадобится. Куда дорожникам без погрузчика?



Талантливый человек

Наумникову Оксану, начальника отдела бухгалтерии Абанского филиала АО «КрайДЭО», в поселке Абан хорошо знают многие. Еще с тех времен, когда она работала в местном отделении Сбербанка специалистом по кредитованию – до тех пор, пока 22 года назад не перешла на работу в Абанское ДРСУ (так тогда назывался филиал).

Первые пять лет после получения образования проработала в Сбербанке, а в 1998 году Оксану пригласили в ДРСУ.

– У нас тогда главным бухгалтером была Надежда Тимофеевна Тихонова, очень грамотный специалист. Она меня позвала сюда, она же меня и учить стала – чтобы я потом смогла вместо нее работать. Когда я только пришла, тут всё вручную делалось. А я уже хорошо ориентировалась в работе с компьютером – в Сбербанке научили – и начали мы с Надеждой Тимофеевной потихоньку автоматизировать бухгалтер. Приглашали к себе программистов, сами на учебу ездили, квалификацию повышали. Через два года, в 2000-м, мы с Тихоновой «поменялись» должностями – я стала главбухом, а она по состоянию здоровья перешла на мое место. Организация у нас, по меркам Абанского района, солидная. Мы, без преувеличения, градообразующее предприятие. Какой аспект деятельности дорожной организации ни возьми, а всегда получается, что

бухгалтер – это последняя инстанция. Ни один отчет, без нашей подписи не обходится. Частенько приходится то по вечерам, то по выходным работать.

Впрочем, несмотря на всю свою занятость, старается Оксана Николаевна выделить свободное время для занятий спортом. С детства увлекалась танцами, а сейчас, как и большинство жителей Абана, любит вечером или в воскресенье на лыжах пробежаться. Не всегда это, конечно, удастся, но тем больше радость от такой прогулки.

Еще одно увлечение Наумниковой – рукоделие. Умеет Оксана Николаевна и вязать, и шить. Сама фасоны для нарядов дочкам придумывает (их у нее две) и сама же воплощает в жизнь. Бывает, готовую вещь в магазине возьмет, а потом так перешьет, что никогда и не скажешь, что это фабричное изделие, сошедшее с конвейера, точно такое же, как у всех.

Не зря же говорят: талантливый человек – талантлив во всем. Эти слова в полной мере можно отнести к Оксане Николаевне.

Счастья всем!

Вот уже четвертый год оператором заправочной станции в Абанском филиале АО «КрайДЭО» трудится Надежда Ящук. Вроде бы недолго, но уже сейчас Надежда Петровна не мыслит себя без своего дорожного филиала и своей заправки. Тем более, что она, заправка, с приходом Ящук буквально обрела новое лицо. Теперь здесь всегда чисто и красиво. Надежда Петровна даже сама покрасила на заправке все емкости и ограждения — чтобы было уютно, как дома. Чтобы и самой приятно на работу приходиться, и водителям, которые заправляться приезжают, тоже нравилось.



— Я когда сюда только устроилась — грустно смотреть на заправку было, всё облешее, ржавчина то тут, то там через облупившуюся краску проступает. Директор наш, Владимир Михайлович Васильев, за что ему отдельное спасибо, инициативу мою по облагораживанию станции поддержал, и все необходимые материалы для этого выделил. А уж с работой я и сама справилась, два месяца всё чистила, скоблила, красила. Чай, не белоручка какая, — улыбается Надежда Петровна. — Он у нас вообще очень хороший человек, понятливый. Грамотный и опытный руководитель. А за его отношение к людям — так и вообще поклон ему низкий и от меня, и от всех наших сотрудников и ветеранов, о которых он не устает заботиться. И коллектив сумел создать себе под стать — такие же равнодушные и профессиональные работники в нем собрались, как он сам.

Если разобраться, то получается,

что у Ящук с Васильевым много общего. Во-первых, оба любят свою работу и очень ответственно к ней относятся. Обоих уважают люди и считаются с их мнением. Оба спортсмены. А еще оба депутаты районного совета. С той лишь разницей, что Васильев уже 4 десятка лет депутатствует, а для Ящук — это первый созыв.

— Я пока только силы свои пробую, — признается Надежда Петровна. — Наш поселок Абан очень красивый, природа здесь просто волшебная. Но этого мало, — много еще что в поселке сделать надо, чтобы людям удобнее жилось. Да даже если улицу взять, на которой я живу, — пока по ней до центра дойдешь, весь в грязи по уши вымажешься. И очень радуется, что в последние пару лет благоустройству в поселке стали уделять самое пристальное внимание, — то одну улицу отремонтируют, то другую, потихоньку облагораживают дворы. Как депутат я понимаю, что на всё сразу денег

взять неоткуда, но, как и остальные жители Абана, надеюсь на лучшее, верю, что рано или поздно нам удастся обустроить весь поселок.

До работы в Абанском филиале КрайДЭО Надежда Петровна трудилась продавщицей в одном из местных магазинов. И о регулярных занятиях спортом или участии в соревнованиях речи тогда не шло. Не каждое более-менее крупное предприятие свою команду может на спартакиаду выставить, а что уж говорить о небольших магазинчиках. Теперь же все спортивные таланты Ящук смогли проявиться в полной мере. Вместе с командой филиала Надежда Петровна старается участвовать во всех спортивных мероприятиях — как дорожных, так и районных. Она и на скакалке соревнуется, и в лыжных гонках и эстафетах за призовые места борется — и почти всегда оказывается в числе лучших.



Работа в радость

Сам Анатолий Павлович работает в филиале уже 27 лет — пришел сюда в 1993 году, мастером. Через 4 года его назначили заместителем директора по содержанию. Содержание и сейчас в сфере ответственности Трофимова, правда, в последние годы к нему добавился еще и ремонт.

И сам Анатолий Павлович, как и многие его коллеги, и его семья являются членами спортивной команды филиала и активно занимаются физкультурой и спортом. В первую очередь, лыжами.

Абанский район — один из самых спортивных в крае. Мало того, что сама погода способствует занятию лыжами, так пару месяцев назад в райцентре открыли новый стадион с современной лыже-роллерной трассой. Неудивительно, что любителей

заняться своей физической подготовкой в Абане в последнее время стало еще больше. К тому же скоро на стадионе, кроме трасс, откроется еще и специализированная городская площадка, которую обустроят сами жители Абана.

— Приятно видеть, когда твоя работа оказывается настолько нужна людям — говорит Анатолий Павлович. — На стадионе и рядом с ним постоянно люди — и все чем-то занимаются, бегают, катаются на роликах, гуляют. В какое время сюда ни придешь — всегда машины стоят, одни приезжают, другие уезжают... Пожилых людей много. Такое чувство, что наконец-то на здоровый образ жизни мода пришла. Хорошая мода, ее только поддерживать и можно.

Без права на ошибку

Для Березовского филиала АО «КрайДЭО» 2020-й год оказался знаковым. Дело в том, что здесь, согласно распоряжению руководства АО «КрайДЭО», произошли серьезные структурные перемены.



Директор филиала Антон Фрейлин

ЖИТЬ ПО-НОВОМУ

Итак, что же изменилось? В первую очередь – границы филиала. Дело в том, что с 1 мая текущего года Манский филиал КрайДЭО был упразднен и полностью вошел в состав Березовского, получив статус участка. В результате у березовцев дополнительно появились две полноценных дорожных базы – в поселке Шалинское и селе Нарва. А буквально через месяц от Березовского филиала был отсоединен Уярский участок.

– Теперь на карте края мы выглядим, конечно, совсем по-другому, – говорит Антон Фрейлин, директор Березовского филиала. – Если еще полгода назад я мог с уверенностью утверждать, что знаю каждый поворот на своих дорогах, то теперь уже нет. Мы только начали изучать Манский район, в который зашли всего полгода назад. Хотя, если честно, то у меня перед другими моими сотрудниками есть небольшая форa – сам-то я родом как раз из Манского района, он мне не чужой. Помню, когда еще ребенком проезжали мы

с отцом мимо Манского ДРСУ, я ему всегда говорил: «Вот, папа, когда я вырасту, то стану здесь работать, буду директором». А там через ворота заглянешь – и так интересно! Техника необычная – асфальтоукладчики, катки, грейдеры... Какой мальчишка при виде ее останется равнодушным? Так что теперь, можно считать, исполнилась моя давняя детская мечта. Не зря же говорят: мысль материальна...

Впрочем, в плане финансирования – особенно в том, что касается содержания – перемены оказались небольшими. В одном месте прибыло, в другом убыло. Сейчас наше предприятие в общей сложности содержит около 750 километров дорог – против 600 ранее. При этом стала меньше доля федеральной трассы: до реорганизации филиал отвечал за эксплуатацию автодороги Р255 «Сибирь» (бывшая трасса М53 «Байкал») 842 км – 990 км, то теперь, уходя, уярцы «забрали» с собой более чем 80-километровый участок с 908 км. Зато добавился Манский участок автодороги «Саяны», которая ведет на юг Красноярского края, в Минусинск. Очень важная для жителей края, но тяжелая для дорожников дорога, особенно в зимний период. А зима там начинается ой как рано!

– Как-то в первых числах сентября наши водители КДМ, работающие на перевале, прислали мне фотографию с телефона – у них там уже снег лежит! – улыбается Антон Вячеславович. – Здесь в Березовке еще тешлынь, +15, солнце всю светит...

Перевал – одна из сложнейших триггерных точек для филиала, которая всегда под самым пристальным вниманием. Работы там ведутся круглосуточно, особенно зимой, чуть что – сразу начинают чистить, подсыпать, убирать. Делают всё, чтобы нареканий на содержание не было – ни от заказчика, ни от пользователей дороги.

ИЗ МИНУСА В ПЛЮС

В общем, к новой конфигурации своей деятельности в Березовском филиале уже, можно сказать, прижились. Тем более что уходящий дорожно-строительный сезон принес с собой много хлопот. Так, было два объекта ремонта на трассе обход ЗАТО г. Железногорска 14–18 километр, где березовцы провели поистине глобальную по масштабам работу. Там на одном из участков протяженностью свыше полутора километров пучинистые грунты, и чтобы привести дорогу в соответствие со всеми требованиями, им пришлось снимать дорожную одежду на глубину до 80–100 сантиметров. Взамен отсыпали порядка 7 000 кубометров скального грунта, выровняли его под отметки и построили практически новую дорогу.

Не менее сложным оказался и другой участок, где местами трасса проходила не то что в нулевых, а в минусовых отметках.

– Вот представьте, – говорит Фрейлин, – идет дорога – хотя это уже и не дорога, а так, одни воспоминания, всё разрушилось. С одной стороны лес, а с другой поле, которое метра на полтора выше дорожного полотна. Как только снегопад начинается или сильный ветер, так там на проезжей части сразу же образовывались задувы и наледи. Теперь там настоящая дорога – мы подняли полотно, в два слоя уложили асфальт, причем тип А, который намного дольше сохраняет свои прочностные характеристики и предназначен для трасс с высокой интенсивностью движения. Сделали откосы и кюветы, уложили три новых водопропускных трубы и восстановили старые.

СЛОЖНЫЙ УЧАСТОК

Еще одна трасса, на которой в этом году стараниями Березовского филиала произошли заметные улучшения, – Маганск–Береть–Урман на участке от Берети до Урмана. Когда-то, десятилетия назад, в этом районе края были леспромхозы, и для них, чтобы вывозить лес, прямо по тайге проложили трассы. Время шло, леспромхозы закрывались, люди постепенно уезжали из тех мест, доро-



га приходила в негодность. Но уехали не все. Осталось в поселке Урман несколько семей, где воспитываются несколько ребятишек и их надо каждый день возить в школу. Летом-то по этой дороге еще более-менее проехать можно, а вот как начинается зима – так прямо беда.

Дорога очень заужена, с одной стороны крутой откос, с другой – обрыв. В некоторых местах встречные машины даже разехаться не могли – настолько узко. Это уже горная местность, зимой снег идет, практически не прекращаясь, а летом то и дело дожди. Как чуть потеплеет – гора буквально начинает течь многочисленными ручьями. Просачивающаяся вода прокладывает себе петляющее русло по проезжей части, постепенно ее размывая.

Немало постараться пришлось, чтобы этот участок стал наконец полноценной дорогой. Полтора месяца работала там тяжелая техника – самосвалы, экскаватор, тяжелый грейдер. Всё раскопали, разровняли. Где-то, где позволял рельеф, насыпали земляные валы и отодвинули подальше от обочины старые деревья. Проложили несколько водопропускных труб, нарезали профиль, появился контур дороги и можно уже говорить о безопасности движения.

Зимой планируется направить для содержания этой дороги КАМАЗ-батарей – тяжелый вездеход, оборудованный не только передним, но еще и боковым отвалом. После снегопада пробить дорогу такой техникой будет намного быстрее и проще. За одну смену, рассчитывает директор, сможет управиться. Раньше-то там

только трактора да грейдеры работали. А они тихходные, пока до места доберутся – уже и световой день закончился.

– Я уже третий год руковожу Березовским филиалом, и за это время ни за одну дорогу так не переживал, как за эту, – признается Антон Вячеславович. – 30 километров – а люди чуть ли не полностью отрезаны от жизни были. Сейчас я очень рад, что ситуация с ней наконец-то сдвинулась с мертвой точки. И я очень надеюсь, что в будущем программа «Безопасные и качественные автомобильные дороги» будет работать столь эффективно, как сейчас, и мы сможем и дальше работать над улучшением этой дороги. КруДор прислушивается к нашим пожеланиям и планы такие у него есть. Лишь бы финансирование позволило.

СТАХАНОВСКИМИ ТЕМПАМИ

Что и говорить, сезон-2020 для березовских дорожников выдался по-настоящему стахановским. Причем им удалось завершить работы даже на части объектов, которые были запланированы по программе БКАД на 2021 год. Совместно с дорожно-строительным управлением КрайДЭО привели в порядок дорогу Большой Унгут-Малый Унгут-Жержул. Строители занимались покрытием из асфальтобетона, а березовцы – устраивали основание и обочины, устраивали остановочные пункты, устанавливали знаковую информацию.

Также они заасфальтировали центральную улицу в одном из населенных пунктов Манского райо-

на – поселке Сугристый. Эта работа проводилась в рамках программы по обеспыливанию населенных пунктов. Их у нас еще немало таких, состоящих, по сути, всего из одной улицы.

Если нет асфальта – то жизнь в таком селе медом точно не кажется. Летом любая проходящая машина поднимает целое облако пыли. Нередко жители пробовали бороться с этой напастью – в нарушение законодательства устанавливая «лежачие полицейские» или бетонные блоки, которые бы ограничивали скорость движения. И создавали тем самым аварийные ситуации. Теперь же, по крайней мере, для Сугристого всё это уже в прошлом.

Сейчас Березовский филиал – опять же, совместно с ДСУ – завершает ремонтные работы на двух участках трассы Саяны, 359–364 км и 364–375.

– ДСУ так же кладет асфальт, а мы ведем обустройство. Остановочные пункты, обочины, дорожно-знаковая информация... Мы на этом уже собаку съели, – улыбается директор. – Умеем, можем, техника соответствующая есть. Такой комплексный подход, при котором несколько подразделений ведут ремонт на одном участке, позволяет заметно повысить качество. Потому что каждый занимается тем, что у него получается лучше всего. Дорожники, как и врачи, не имеют права ошибаться. Каждая наша ошибка – это авария, это чье-то загубленное здоровье или даже жизнь. И никто из нас ни на минуту об этом не забывает.

Владимир СВЕТЛОВ

Под неусыпным надзором

Емельяновский филиал КрайДЭО традиционно специализируется на содержании дорог агломерации, среди которых – «гостевая трасса» Красноярска. Между тем, нынешний летний сезон для емельяновских дорожников стал богат именно на ремонтные работы.



Директор филиала Василий Наседкин

– Летний ремонтный сезон мы начали в мае с обустройства переходной полосы в районе села Арейское, – рассказывает Василий Наседкин, директор Емельяновского филиала. – Затем перешли к следующему объекту – Таскино-Устюг-Гаревое, где мы заменили 700 метров основания дороги скальным грунтом с дальнейшим восстановлением покрытия. Кроме того, в этом сезоне завершились работы по ремонту дорожной одежды на участке автодороги Байкал-Кедровый.

Новые виды работы для филиала включил в себя ремонт участка дороги по улице Московской, проводившийся в нынешнем сезоне. Так, в рамках реализации мероприятий

«Предоставление субсидий бюджетам муниципальных образований края на реализацию комплексных проектов по благоустройству территорий» установлены две автобусные остановки, проведены работы по ремонту уличного освещения, заменены опоры электропередач, установлены новые светильники, проведен ремонт тротуаров и дорожного покрытия. Объект финансировался из резервного фонда губернатора края и на него обращалось повышенное внимание и велся контроль. Сроки были сжатые, однако коллектив достойно справился с задачей при поддержке коллег из других филиалов КрайДЭО.

В основном же главное внимание коллектива филиала сосредоточено на содержании автомобильных дорог. Под неусыпным надзором Емельяновских дорожников находятся 389 км краевых дорог и 69 км федеральной трассы Р-255 «Сибирь» (куда входит «гостевая трасса» – подъезд к аэропорту, два въезда в город и глубокий обход Красноярска).

– Это сложные, ответственные участки трассы, где располагается множество элементов благоустройства, требующих внимательного отношения. В рамках их содержания зачастую нам приходится вручную проводить множество работ, например, летом окашивать, а зимой очищать от снежных заносов опоры освещения, – поясняет Василий Константинович. – В зимний период мы вообще работаем в круглосуточном режиме, мастера, а их у нас пять, работают посменно, постоянно на дежурстве находятся КДМ и погрузчи-

ки. При таком режиме работы можно оперативно устранить последствия нашей непредсказуемой погоды и обеспечить бесперебойное дорожное сообщение. К слову, даже в карантин филиал выполнял работу в полном объеме, разумеется, жестко соблюдая все необходимые меры предосторожности, поскольку содержание дорог – это работа, которую нельзя остановить даже на один день. Оперативности в работе, помимо круглосуточного графика, помогает и сотрудничество с ЕДДС, диспетчерскими службами управления КрайДЭО, КруДора и других заказчиков.

– Это очень удобно, когда вся информация стекается в одно место и можно получить полную картину по обстановке на дорогах края, – считает Василий Наседкин. – К тому же, любой житель края может позвонить в ЕДДС и сообщить о проблеме на дороге для ее быстрого устранения. Плюс сейчас мы активно пользуемся показаниями метеостанций и камер видеонаблюдения. Это тоже значительно упрощает работу дорожникам.

Разумеется, для такого большого объема дорог, как у Емельяновского филиала, требуется и соответствующее количество техники. По словам директора, для выполнения текущих задач существующего парка достаточно.

– Мы постоянно обновляем технику, все машины находятся в исправном состоянии, ни одна не стоит без дела. Есть АБЗ в дорожно-строительном управлении в Старцево, который полностью обеспечивает асфальтом наш и Березовский филиал. Кроме асфальтобетонного комплекса, вся техника задействована круглогодично благодаря ее комбинированности. Работники у нас тоже универсалы. Так, зимой работают на погрузчиках, а летом, когда нужды в таком количестве данных машин нет, пересаживаются на дорожные фрезы, асфальтоукладчики и т.д.

– На наших дорожных рабочих я могу положиться, это люди опытные, ответственные, уже слаженный

Часть большой семьи дорожников

Заместитель директора Емельяновского филиала Юрий Кузнецов – один из представителей трудовой династии Кузнецовых, посвятивших жизнь дорожной сфере.

– В 2004 году я окончил Красноярскую архитектурно-строительную академию, дорожно-строительный факультет. Специально приехал учиться из Иркутской области, откуда я родом, чтобы получить дорожную специальность, – рассказывает Юрий Геннадиевич. – Конечно, на выбор будущей профессии в свое время повлиял мой дядя Сергей Александрович Кузнецов, который работал в Емельяновском филиале. Он много рассказывал о своей работе, давал дельные советы, даже институт посоветовал.



После защиты диплома пришел в Емельяновский филиал, сначала работал дорожным мастером, потом старшим мастером, а в 2012 году назначили заместителем директора. За годы, что я тружусь в дорожной отрасли, работа несколько изменилась. Сейчас на ремонт и содержание дорог выделяется больше средств, но и внимания к нашей работе в разы больше, причем не только со стороны контролирующих органов, но и общественности. Хотя с развитием технологий и обновлением техники появилась возможность выполнять работу быстрее, повысились и требования к содержанию дорог, так что на нас теперь лежит еще большая ответственность, чем раньше.

Работать дорожники вынуждены в любую погоду, несмотря на праздники и выходные, иногда приходится задерживаться сверхурочно, но все равно коллектив не спешит менять место работы. Людей привлекает стабильность и уверенность в завтрашнем дне. И работают они, нужно сказать, на совесть.

– У нас в коллективе много отличных работников, про таких говорят «человек на своем месте», например, молодой водитель Даниил Павлушенко, очень ответственный, перспективный парень. Механизатор Александр Самохин, все умеет, работает на любой технике. Дорожный рабочий Анатолий Алексеев – хороший, добросовестный специалист, – перечисляет Юрий Кузнецов.

Как считает Юрий Геннадиевич, дорожники – словно большая семья, филиалы КрайДЭО всегда готовы прийти друг другу на выручку, помочь и непосредственно трудом, и техникой.

– Нас не раз выручали другие филиалы, предоставляли технику, которая нам требуется очень редко, поэтому и смысла приобретать ее нет, – объясняет заместитель директора филиала. – И мы помогаем. Например, в Березовском филиале нет подметально-уборочных машин, когда им требуется, отправляем в их филиал. Раньше у нас асфальтоукладчика не было, мы только ямочным ремонтом занимались, так к нам техника из Ирбея приезжала.

Вместе, одной большой дорожной семьей хорошо не только работать, но и отдыхать.

– Я с удовольствием принимаю участие в общих спортивных мероприятиях, можно и пообщаться, и время хорошо провести, да еще и заряд энергии получить. С семьей, женой Ириной и детьми, участвуем в состязании «Мама, папа, я – спортивная семья». Победа не доставалась, зато положительных эмоций через край. Я рад, что когда-то сделал правильный выбор, выбрав профессию по душе.

Олег СМЫШЛЯЕВ

коллектив, который отлично знает свою работу. Я и сам начинал свой путь в отрасли с дорожного рабочего в Емельяновском филиале, куда совершенно случайно попал после армии, – делится Василий Константинович. – Потом работал водителем, возил директора Сергея Владимировича Черноусова. Именно благодаря его поддержке я и остался в этой сфере. Как-то во время нашей поездки он сказал мне: «Поступай в институт, я вижу в тебе какую-то искорку». Позже, когда я получил образование и уже работал дорожным мастером, директор предложил мне занять должность ведущего механика. И уже более года занимаю пост директора филиала. Как признается Василий Константинович, конечно, хотелось бы видеть на предприятии больше молодежи, для этого филиал плодотворно сотрудничает с Емельяновским дорожно-строительным техникумом, большая часть студентов которого проходят практику на производстве. К сожалению, остаются в филиале после получения образования единицы.

И все же, 80% коллектива составляют работники, которые пришли сюда надолго. Есть в филиале и свои трудовые династии: Решиковы, Кузнецовы. Евгений Резчиков пришел в филиал вслед за своим отцом Сергеем Анатольевичем, водителем КДМ. Сначала он тоже трудился водителем, а после получил образование и теперь занимает должность ведущего специалиста ПТО, достойно справляясь со своими задачами. Трудовая династия Кузнецовых началась с Сергея Александровича, который отработал директором в нашем филиале много лет и затем работал директором Кежемского филиала, сейчас на заслуженном отдыхе. Ему на смену пришли его дочь Елена – начальник ПТО, и племянник Юрий Геннадиевич – заместитель руководителя.

– В следующем году наше предприятие будет отмечать юбилей – 80 лет. И вся история Емельяновского филиала неразрывно связана с людьми, которые посвятили ему свою жизнь, долгие годы честно и ответственно выходя на свои трудовые обязанности, – подчеркивает Василий Наседкин. – Много у нас и ветеранов производства, ушедших на заслуженный отдых. Все они внесли огромный вклад не только в развитие Емельяновского филиала, но и нашего района в целом, своим трудом преобразив и благоустроив емельяновскую дорожную сеть. Хочу пожелать всем: пусть на дороге будет как можно меньше аварий, а текущая работа приносит желанные результаты, удовлетворение и финансовый достаток.

Владимир СОЛДАТОВ

«Дорогу нужно любить»

Татьяна Одиноква знает поименно каждого из более ста сотрудников Емельяновского филиала КрайдЭО. Такая уж работа у специалиста по кадрам.



В Емельяново Татьяна Андреевна переехала с семьей 23 года назад из Лесосибирска. Сначала работала на птицефабрике «Заря», а после окончания кооперативного техникума и Современной гуманитарной академии по специальности юрист устроилась в Емельяновский филиал КрайдЭО. С того памятного дня прошло уже ровно 15 лет. В этом году, согласно коллективному договору, Татьяне Одиноквой и еще трем ее коллегам: бухгалтеру Наталье Юревич, диспетчеру Наталье Самохиной, водителю автомобиля Сергею Решикову (также отработавшим по 15 лет) присвоено звание «Ветеран производства».

– Когда я пришла в Емельяновский филиал, руководителем отдела кадров нашего головного предприятия

был Юрий Архипович Ястремский, очень грамотный, толковый специалист, – вспоминает Татьяна Андреевна. – Сейчас он уже на заслуженном отдыхе. За 15 лет моей работы здесь сменилось и много руководителей филиала: Сергей Александрович Кузнецов, Андрей Иванович Архипов, Сергей Владимирович Черноусов, Александр Сергеевич Сиорпас. Наш новый директор Василий Константинович Наседкин молодой, энергичный, с ним очень комфортно работается. Он старается создать дружественную атмосферу в коллективе, ставит перед нами новые, интересные задачи. К примеру, сейчас я сотрудничаю с местной газетой – готовлю поздравления для нашего коллектива с профессиональными праздниками, пишу заметки о наших юбилеях.

Но и от работников в ответ требуется заинтересованность в труде и результатах, ответственность и профессионализм. К нам приходят новые люди, молодежь после техникума, но не все остаются. Есть хорошие молодые специалисты, их сразу видно, у них глаза горят! А есть случайные люди, которые пришли «пересидеть». Но такие у нас не задерживаются, потому что настоящие дорожники любят дорогу и свою профессию.

К счастью, у нас таких много, есть даже целые династии. Чета Солодухиных, Самохиных, отец и сын Павлюшенко: Сергей Александрович работал водителем, потом его перевели в механику, а его сын Даниил, окончив

техникум, пришел к нам водителем. Очень перспективный молодой специалист. Отец и сын Буньковы: Владимир Дмитриевич занимал должность зама, к нашему большому сожалению, он умер, но его сын Игорь и сейчас работает здесь мастером.

У меня самой тоже «дорожная» семья. Дочь Дарья учится в Иркутском железнодорожном институте на экономическом факультете, а вот сын Евгений окончил СФУ и работает в Емельяновском филиале дорожным мастером. Признаюсь, я всегда переживаю, когда он на дороге, потому что профессия дорожника не только сложная, но и опасная. Случаются трагические случаи по вине водителей, не соблюдающих скоростной режим на трассе. Однако мы стараемся максимально обезопасить и сделать комфортной работу нашего коллектива. У нас на производстве развита охрана труда, работники полностью обеспечены спецодеждой. А в этом году мы даже на две недели развернули полевую кухню и бесплатно кормили горячим обедом наших работников, трудившихся на ремонте улицы Московской.

Много внимания у нас уделяется здоровому образу жизни: профсоюзная организация оплачивает всем желающим 50% от стоимости абонемента на шестиразовое посещение бассейна в нашем спортивном комплексе. Мы приобретаем много абонементов, я и сама с удовольствием хожу в бассейн. Кроме того, зимой мы часто коллективно выезжаем на природу, чтобы побегать на лыжах, подготовиться к отраслевым соревнованиям. И вообще, у нас самый замечательный коллектив, которому я желаю благополучия и процветания, новых задач и перспектив, а каждому дорожнику – здоровья, мира в семье, любви и достатка.

Когда «горишь» любимым делом

Начальник производственного отдела Емельяновского филиала КрайдЭО Ольга Рукшина раз и навсегда посвятила свою трудовую деятельность дорожной сфере.

– Сейчас, оглядываясь назад, я даже не могу с точностью ответить, почему решила связать свою жизнь с дорожной отраслью, – вспоминает Ольга Николаевна. – Родители мои были железнодорожниками, нико-

го в семье из этой сферы не было. Видимо, судьба. После учебы в автотранспортном техникуме в 78-м году я начала свой трудовой путь. Работала еще при Петре Алексеевиче Старовойтове, его все очень ува-

жали, и он действительно своими заслугами и внимательным отношением к каждому, даже простому дорожному рабочему, заслужил такое доверие. Много лет отработала в ДСУ-1 в Красноярске. В 2002 году с отличием окончила в КрасГАСА экономику и управление на предприятии. В 2005 году устроилась в Емельяновский филиал. Позже у меня был перерыв в работе, затем опять вернулась сюда. За то время, что я работала в дорожной сфере, многое поменялось. Требования со стороны заказчика стали выше, хотя цель осталась та же – сделать до-

роги края как можно качественнее и безопаснее. Радует, что техника стала заметно мощнее и быстрее, работать с ней теперь одно удовольствие. Увеличился и документооборот, заказчики хотят иметь возможность получать отчеты на разных этапах работы. Зато могу отметить, что с их стороны стали хуже ремонтные проекты, менее детально проработаны. Зачастую из-за этого нам приходится буквально на ходу менять технологию, объемы работы, что в конечном итоге сказывается на финансовой стороне дела.

В разговоре Ольга Рукшина отмечает, что ей очень повезло с коллективом – слаженный, профессиональный, с такими коллегами любые задачи по плечу.

– Мне нравится, что у нас много молодых специалистов, они молодцы, все на лету схватывают, учат меня разным новшествам, а я их –

принципам нашей «старой школы», последовательности во всем, – рассказывает Ольга Николаевна. – Иногда молодежь не хочет возиться с бумажками, ленятся правильно все оформлять. Я им объясняю, что мало сделать работу хорошо, нужно еще ее правильно преподнести, вот тогда результаты будут радовать и нас, и заказчиков.

Несмотря на то, что Ольга Николаевна вышла на пенсию, она продолжает «гореть» работой, каждый день приезжая в Емельяновский филиал из Красноярска. Энергии хватает не только на работу, но и на любимые занятия, спорт.

– Летом я буквально живу на даче, мне нравится возиться с землей, растениями. А зимой на лыжах хожу, – делится Ольга Николаевна. – Всегда с удовольствием участвую во всех соревнованиях дорожников, и хоть призовых мест не занимала, для



меня возможность заниматься любимым спортом, проверить свои силы и разделить с коллегами радость спортивных побед – уже праздник.

Порядок во всем

На складе Емельяновского филиала КрайдЭО всегда идеальный порядок. Да и как может быть иначе, ведь заведует там Тамара Симон – очень ответственный и организованный человек.



Тамара Федоровна в дорожной сфере далеко не новичок. 42 года назад она начала свой трудовой путь, попав бухгалтером в УПТК Красноярскавтодора по распределению после окончания техникума механизации и учета.

– У меня только должности менялись, да названия организации после реорганизаций и объединений, а так всю жизнь в одном месте отработала, – улыбается Тамара Симон. – Первые четыре года после техникума трудилась бухгалтером, потом меня перевели начальником отдела реализации, затем – начальником отдела комплек-

тации. С декабря 1999 по ноябрь 2000 года была начальником УПТК, с 2000-го – заместителем начальника. В 2012 году нас перевели в Емельяновский филиал КрайдЭО, сюда я пришла уже начальником участка, а после выхода на пенсию мне предложили работу полегче – заведующей складом.

Как признается сама Тамара Федоровна, новую должность очень условно можно назвать более легкой. Когда происходит пополнение склада разом наваливается очень большой объем работы, нужно все успеть, ничего не упустить из виду, присвоить каждой вещи номенклатурный номер, сделать лимитно-заборные карточки, отпустить необходимое количество объемов мастерам. Словом, суматоха та еще. Но Тамара Симон легко справляется и с этим. За 42 года работы в дорожной отрасли приходилось и не такие задачи решать!

Заслуженный ветеран труда краевого и федерального уровней, Почетный дорожник России, Тамара Федоровна трудилась со многими легендарными личностями в дорожной сфере: Петром Алексеевичем Старовойтовым, Сергеем Филипповичем Язболовым.

– Сергей Филиппович пришел к нам в УПТК инженером после работы в Канске, потом перешел в Красно-

ярскавтодор, – рассказывает Тамара Симон. – Мы с ним одно время по работе весь юг края объездили. Считаю, что в свое время во многом благодаря ему отрасль сохранилась.

– Мне бы хотелось, чтобы нынешняя молодежь старалась учиться у старшего поколения, – подчеркивает Тамара Федоровна. – На практике перенимала знания, которые мы получили многолетним трудом в профессии, причем, не только в своей узкой специализации, но и в смежных специальностях, потому что настоящий мастер должен знать дорогу от А до Я.

А еще важно, по мнению Тамары Симон, чтобы дома был надежный тыл, семья, которая поддерживает и дает силы для трудовых побед. К счастью, самой ей с таким надежным тылом повезло.

Вместе с мужем Александром Викторовичем, который всю жизнь отработал водителем на КраЭе, они воспитали двух детей. Кстати, сын пошел по стопам матери – окончил политехнический институт, став инженером – механиком по обслуживанию автотранспорта. Несколько лет работал в компании «Илан», сейчас трудится на Ванкоре. У четы Симон уже подрастает внучок, с которым Тамара Федоровна любит проводить свободное время.

– Когда дома все благополучно, а любимая работа приносит удовольствие – тогда и на жизнь смотришь с оптимизмом, и любые задачи по плечу, – уверена Тамара Симон.

Подготовил Игорь НИКОЛАЕВ

Серьезный темп

Канский филиал №1 АО «КрайДЭО» заканчивает плановые сезонные работы. Этот год для предприятия оказался одним из самых успешных за последнее время.

Пандемия коронавируса почти никак не отразилась на работе. Даже наоборот: в связи с ограничениями меньше стало поездок в тот же Красноярск, и руководство еще больше посвятило себя непосредственным задачам. Безусловно, все меры гигиены и безопасности соблюдались и соблюдаются.

КИЛОМЕТРЫ И ДЕНЬГИ

– С самого начала в этом году мы взяли серьезный темп, который выдерживаем и сегодня, – говорит Сергей Николаевич Дворников, руководитель предприятия.

Действительно, в 2020-м увеличился объем выполненных работ, соответственно выросла и выручка.

Если в прошлом году выручка предприятия составила 249 млн. рублей, то за девять месяцев 2020 года филиал заработал 236 миллионов. И год еще не закончен. За такой рост дорожники благодарны увеличению финансирования из бюджета Красноярского края.

Канский филиал №1 АО «КрайДЭО» – крупное предприятие. Здесь на сегодняшний день порядка 16 человек. Напомним, основная функция первого филиала – содержание участков дороги федерального значения Р-255 «Сибирь», от города Канска вплоть до Иркутской области, это 118,35 километра.

Кроме того, «на попечении» Канского филиала №1 – большая сеть территориальных дорог (в том числе, межпоселенческих) общей протяженностью порядка 492,301 километра в Нижнеингашском и Иланском районах.

Не нужно забывать и про улично-дорожную сеть в городе Иланском, в сельских поселениях, как в Иланском, так и в Нижнеингашском районах.

В зимнее время предприятие стандартно обеспечивает безопасный и бесперебойный проезд путем очистки дорожного полотна от снега. Прошедшая зима не была многоснежной. Но забот от этого у

дорожников меньше не стало. Из-за большого количества перепадов температуры через нулевую отметку, как следствие, череда оттепелей и заморозков. Всё это вызывает многочисленные обледенения. Затрачено немалое количество противогололедных материалов. Директор Канского филиала №1 АО «КрайДЭО» Сергей Дворников говорит, что за все время его работы таких напряженных зимних сезонов еще не было. Природа как начала держать в напряжении с конца октября прошлого года, так и требовала внимания до конца апреля.

Но лето рано или поздно всё равно приходит.

ПРОСТОРЫ ДЛЯ ПЛАНОВ

– Планы на сезон у нас были большие, – рассказывает Сергей Николаевич. – И мы справились! Наш филиал поучаствовал в ремонте двух федеральных объектов. Все они расположены в Нижнеингашском районе. Это участок П35 – П42-й километр. Здесь и ямочный ремонт, и подготовительные работы под устройство покрытия, и отсыпка обочин, и, конечно, благоустройство.

Но главное, о чем говорит руководитель, это то, что все выполнено в срок!

На другом участке – П00-П07-й километр – производилась отсыпка обочин и обустройство: установка дорожных знаков, сигнальных столбиков.

Работой на федеральных трассах деятельность филиала, разумеется, не ограничивается. Выполняется большая программа улично-дорожной сети. За плечами серьезный объект в Иланском. Уже не первый год филиал заходит в этот город. КрайДЭО снова победила в аукционе, на этот раз предстало «прошить» весь Иланский насквозь по улице Локомотивной протяженностью около пяти километров. Уложено порядка 3 000 тонн асфальта.



Директор филиала Сергей Дворников

Кроме того, сделали подъезд к Иланскому (почти километр), подъезд к селу Степаново и к Карапселю. Работали дорожники и на ремонте автодороги Иланский-Соколовка. Это двухгодичный контракт. Изначально планировали выполнить два километра. Совсем недавно работы завершены, и сделано в два раза больше – четыре километра.

Не только в населенных пунктах Иланского района, но и в Нижнеингашском районе обновились дороги стараниями первого филиала. Там работы шли в Кучерове и в Алексее-



евке. Радует, что все больше дорог «стали видеть асфальт».

– Хорошо, что в этом году краевые власти, КруДор выделили много средств на содержание территориальных дорог, – рассказывает Сергей Дворников. – Был разыгран дополнительный контракт, в который заложили большие деньги на устройство именно асфальтобетонных покрытий и ремонт. Предыдущие годы мы занимались ямочным ремонтом только струйно-инъекционным методом. А теперь асфальтоукладчик заходил на объект основательно.

Речь уже идет не о временных мерах, а об основательном обеспечении безопасности дорожного покрытия.

Сергей Дворников, директор Канского филиала №1 АО «КрайДЭО», надеется в следующем году на такое же увеличение финансирования работ по территориальным дорогам и улично-дорожной сети. Безусловно, продолжится и ремонт федеральных автомобильных дорог. Уже поданы соответствующие заявки, сделаны дефектные ведомости, локальные сметные расчеты. Филиал вышел с предложениями на заказчиков.

В АВАНГАРДЕ ФИЛИАЛА

– Весь коллектив отработал и продолжает трудиться на «отлично»! Но одно из подразделений филиала хочу отметить особо, – говорит Сергей Николаевич. – Это наш асфальтобетонный завод. За те три года, которые я здесь работаю, завод постоянно модернизируется. В связи с переходом на выпуск асфальтобетонных смесей из щебня узких фракций поставили дополнительно пятый бункер. В 2020

году оснастили завод установкой по производству битумной эмульсии. В предыдущие периоды эмульсию для подгрунтовки основания асфальтобетонного покрытия закупали во втором филиале, а теперь этот продукт производим самостоятельно.

Если в прошлом году выпуск продукции на заводе составил 18 000 тонн, то в этом году это 22 тысячи. Значительный шаг вперед. Завод полностью обеспечивает филиал, давая возможность даже продавать продукцию и внешним покупателям, другим филиалам.

Самое передовое подразделение первого филиала возглавляет Иван Иванович Габов, начальник асфальтобетонного завода. С ним вместе работает дружный коллектив в составе Дмитрия Сергиенко, Павла Бачурина, Александра Черникова, Павла Боброва и Владимира Подгорнова.

– Считаю, что на высоком уровне в этом году у нас сработал асфальтоукладочный комплекс, – говорит директор. – Увеличилось количество выпущенного асфальтобетона, и укладчик его должна соответствовать темпам. И коллеги справились с задачей. В этом году бригаду возглавлял новый мастер. Это Сергей Красковский. Большие объемы, постоянная перебазировка, работа на федеральных объектах, необходимость выполнять задачи, в том числе и при неблагоприятных погодных условиях – со всем этим бригада справилась достойно! Последний объект (в основной части) был закончен в день рождения президента, 7 октября.

Кроме мастера Сергея Красковского в бригаде трудятся Олег Малышев, машинист асфальтоукладчика,

Валерий Богданов и Алексей Воропаев, машинисты катка. Геннадий Кухта, водитель автомобиля ПМ-130, Максим Синицкий, дорожный рабочий.

Хорошо директор отзывается и о сотрудниках производственно-технического отдела.

– В этом отделе работает три Алексея, все одинаково настроены на результат. Алексей Кетов, начальник производственно-технического отдела, Алексей Альховка, инженер ПТО и Алексей Титерин, инженер-лаборант. С общим увеличением объемов работы прибавилось и ПТО, в том числе и лаборанту, в обязанности которого входит и контроль качества, и процесс укладки, и испытание готового дорожного полотна.

ТЕХНИКА – ДЛЯ ЛЮДЕЙ

Все эти славные труженики, в свою очередь, благодарны надежной технике. Кстати, в этом году филиал обновил свой парк. Получили новую КДМ, что позволит еще более оперативно производить очистку дорог.

На предприятии появилась новая дорожно-фрезерная машина, которую раньше приходилось нанимать у коллег. Получили передвижную установку для выполнения подгрунтовки – это автогудронатор «Бастион РЭП».

Приобретен трактор МТЗ со щеткой и с отвалом, что улучшит качество работ при зимнем содержании дорог.

Ну и, конечно, установка для производства битумной эмульсии, которую получили, самостоятельно смонтировали и добились выпуска качественной продукции на своем АБЗ.

Николай ИВАНОВ



Трудяга, любящий разнообразие



**Алексей Кетов, начальник
производственно-
технического отдела.**

Выпускника Красноярской архитектурно-строительной академии директор филиала считает очень

ответственным работником. «Это трудяга!», – уверен директор Сергей Николаевич Дворников. Судя по всему, так оно и есть. А в основе внимательного отношения к работе лежит любовь к избранному поприщу.

Алексей Кетов шутит, что поступать в КрасГАСА решил потому, что обладателю золотой медали после школы нужно было сдавать меньше экзаменов. Почему бы и нет: практичность! Однако предрасположенность к профессии дорожника тоже нельзя отрицать.

Интересно, что и КрасГАСА он окончил блестяще, получил красный диплом и устроился работать по специальности в ОАО «Красавтодорстрой». Начинал с инженера-ла-

боранта. Последние 10 лет Алексей Владимирович трудится в Канском филиале №1 АО «КрайДЭО».

– Конечно, в моем деле нужна большая усидчивость: много работы с бумагами. При этом работа разнообразная, ведь нужно бывать и на объектах, которых много, и они очень разбросаны географически. Необходимо выезжать на дороги, общаться с мастерами, делать разбивку, что-то объяснить коллегам на конкретике. Такое разнообразие я очень люблю. Мне нравится выехать на место, сделать замеры, понять, что и где выполнено, потом в кабинете спокойно всё обсчитать, в том числе и в финансовом плане, подготовить и сдать итог работы заказчику.

Многогранный мастер

**Сергей Красковский,
дорожный мастер.**

– Честно говоря, еще с детства меня тянуло к дорогам и автомобилям. В Канском технологическом техникуме я выбрал направление по строительству лесовозных и автомобильных дорог. Так дороги до сих пор и строю!

По секрету директор предприятия Сергей Дворников рассказал, что с Сергеем Красковским в детстве они росли по соседству, и уже тогда Красковский любил технику.

– Действительно, однажды я починил старую мотоколяску, как в фильме «Операция Ы», – подтвержда-

ет слова директора Сергей Красковский. – Отремонтировал, носился по дворам и катал ребят.

Теперь у Красковского задачи посерьезнее, чем ремонт мотоколяски. Он руководит бригадой по укладке асфальтобетонной смеси. В зоне его ответственности – ремонт УДС, федеральных и территориальных дорог.

Наш собеседник – человек многогранный, успел поработать и на строительстве зданий и сооружений. Многие АЗС, мимо которых сегодня мы проезжаем, строились тоже при его участии. Возводил 9-этажный дом в Канске, коттеджный поселок в Бородине, небольшую церковь в



районе. Судя по всему, профессионал нашел себя именно в качестве дорожника. Хорошо, когда именно от дотошности и образования таких людей зависит качество транспортных артерий Красноярского края и всей страны.

«Значит, мы не зря работаем!»



**Иван Габов,
начальник асфальтобетонного
завода.**

По образованию энергетик, при этом всю жизнь занят в дорожной отрасли. Много лет отработал в ОАО «Красавтодорстрой» главным энергетиком, после – заместителем директора. Рано или поздно в жизни каждого наступают перемены. В свое время директор первого филиала пригласил Ивана Ивановича сюда.

В Канском филиале №1 АО «КрайДЭО» Иван Габов руководит работой асфальтобетонного завода, на котором трудится семь человек и кото-

рый в этом году поставил рекорды по выпуску продукции, осваивает новые для него технологии.

Не будут работники завода сидеть сложа руки и в зимний период, когда «горячая» фаза дорожного строительства встает на паузу. Работы хватит всем. А в апреле опять на завод.

– Люблю, когда всё в работе спорится, асфальт выпускается качественный и претензий к нашему труду не возникает, – говорит Иван Габов. – Если нас хвалят, значит, мы не зря делаем свою работу!

Подготовил Петр Смирнов



Беспокойная судьба

В своем родном предприятии мастер Ирбейского участка Саянского филиала АО «КрайДЭО» Юрий Кишкурин – на очень хорошем счету. Что, впрочем, неудивительно. Он специалист квалифицированный, и работник добросовестный, и никогда не отказывается от общественных нагрузок – и в художественной самодеятельности участвует, и честь ирбейских дорожников в спортивных состязаниях всегда защищает.

Но главное, понятно, это работа. Впервые в Ирбейский филиал Юрий Васильевич пришел 2000 году – сразу же после окончания Инженерно-строительного института по специальности инженер-дорожник. Правда, когда он только устроился сюда на работу, эта организация называлась по-другому – Ирбейское ДРСУ. Позже она была реорганизована в Ирбейский филиал КрайДЭО. А с 1 мая этого года стала Ирбейским участком Саянского филиала. Впрочем, суть ее от этого не изменилась – здесь так и продолжают заниматься ремонтом, строительством и содержанием дорог в Ирбейском районе Красноярского края.

В отличие от многих студентов из районов, обучающихся в краевом центре, поступил он в вуз сам, без направления от профильной организации. Решил, что как бы жизнь ни повернула, дороги всегда будут нужны людям, а значит – всегда будет нужна профессия дорожника. За время учебы в вузе у Юрия ни разу и мысли не возникло остаться в Красноярске.

– Всегда домой тянуло, город – это не для меня, – признается он. – Там суета, нервотрепка, всё загазовано, а у нас тут тихо и спокойно...

А еще, кроме тишины и чистого воздуха, в Ирбейском для дорожников всегда есть работа по специальности. Так, участок, на котором трудится Юрий Васильевич, обслуживает 398 километров

автодорог (без учета УДС), из них примерно 15 километров – зона ответственности мастера Кишкурина. В том числе и дорога с самым интенсивным движением в районе – трасса Ирбейское – Новая Солянка, которая идет на Канск. Самый напряженный период в году – это, разумеется, ремонтно-строительный сезон. Уже в 7 утра Кишкурин и другие дорожники на дороге, домой же они возвращаются лишь часов в 10 вечера. Только, в отличие от остальных, ему еще надо бумажную работу сделать, которой тоже хватает. Заполнение журналов и путевых листов, ведение исполнительной документации – всё это также входит в должностные обязанности мастера.

По идее, зима для дорожников период более спокойный, но это как сказать. Содержание автодорог в зимний период дело весьма и весьма хлопотное. Снегопад у дорожников не спрашивает, когда ему лучше всего идти. Бывает, и в 4 утра, и в 5 вставать приходится, чтобы начать чистить да подсыпать занесенные участки.

Любое дело, какое бы ни поручили Юрию Васильевичу, старается он делать на совесть и с отменным качеством. Наверное, поэтому он – в числе первых, кого при необходимости отправляют на помощь в другие филиалы – работал и в Козинске, и в Уяре, и в Ачинске – почти везде, где у КрайДЭО есть дорожные подразделе-

ления.

Несмотря на всю свою загруженность на службе, Юрий Васильевич всегда находит время чтобы принять самое деятельное участие в общественной жизни. Еще Ирбейским филиалом они участвовали в творческом конкурсе, посвященном Дню кино, который проходил в Дзержинском. Кишкурин там в хоре пел. А еще он – член спортивной команды ирбейских дорожников. Принимал участие в дорожных Спартакиадах, в волейбольных турнирах и других состязаниях, проводимых КрайДЭО.

Ну и семье немало внимания требует – это вообще главное. У Юрия и его жены Олеси подрастает дочурка. Сейчас Светлане всего два с половиной годика, она в этом году впервые в детский садик в сентябре пошла. И за хозяйством тоже следить надо – у Кишкуриных свой дом, огород. Из живности, правда, только собака и три кошки. Да еще курочки. Но все равно, все времени требуют. А как только выдаться свободная минутка, то ее Юрий обязательно посвятит своему давнему увлечению – работе с деревом, очень уж ему столярничать нравится.

Такая вот беспокойная жизнь у мастера Юрия Кишкурина. Нет в ней места безделью, а всё время отдано любимой семье да работе, которую он выбрал для себя раз и навсегда.

Валентин МИХАЙЛОВ

«Живем мы здесь!»

**Дмитрий Шиндякин трудится
в дорожной отрасли четверть века.**

Награждён многими грамотами и благодарственными письмами власти районной и краевой, Красноярской епархии за участие в строительстве часовни. Но самоцветом чистой воды в коллекции его наград сияет медаль А.А. Николаева Федерального дорожного агентства.

Руководитель считает, что этой высокой чести удостоен он за отличную работу всей вверенной ему организации.

Дмитрий Станиславович с удовольствием рассказал нам о том, что сделано, о проблемах, стоящих не только перед Саянским филиалом, но и всей дорожной отраслью.



– Сезон нынче был непростой. Связано это в первую очередь с тем, что 1 мая, по решению руководства КрайДЭО, в рамках реорганизации к нашему филиалу присоединили Ирбейский филиал со всей его сетью дорог, а это 355 километров – и всем штатом сотрудников. А это 63 человека! Новые объемы и новые люди прекрасно вписались в решение наших, теперь уже общих, задач. Мы работали по земполотну и по дорожной «одежде». И получилось качественно. Сейчас уже по Саянам закончили все

работы, по Ирбею заканчиваем. Благо, погода позволяет. Основная работа, конечно, ложится на плечи водителей, механизаторов. Но нельзя забывать и о женщинах в нашем коллективе. Весь документооборот они осуществляют. А он возрос намного. Когда компьютеризация только начиналась, говорили: скоро бумаг станет гораздо меньше! Получилось наоборот: количество требуемых отчетных и прочих документов только увеличивается! С каждым годом возрастают и требования заказчика. Если раньше, например, у нас был прицепной каток к К-700, всех вроде устраивало, – катали и катали, то сегодня нам пришлось купить грунтовый каток. И это правильно: значительно повысилось качество нашей работы. При современной оснащённости техникой нашего филиала приходится зачастую выручать коллег из близлежащих районов. Наш асфальтоукладчик работал в Кежме, когда свои объемы закончили. Уяру тоже помогли. Мы же все в КрайДЭО работаем. Иначе коллегам из других филиалов придется брать технику в аренду и платить очень серьезные деньги сторонним организациям.

– Статус депутата райсовета вам помогает, или – наоборот, мешает работе?

– Ответственность накладывает определенную, конечно. Вот взять райцентр Агинское. Здесь организации, которые держатся на плаву, по пальцам можно пересчитать. Всё на-

селение идет к нам со своими просьбами: болтик выточить, заварить что-то. И ведь не откажешь! – ты – депутат, должен работать с населением. Приходится помогать. Много таких вопросов приходится решать. Но они не в тягость – мы здесь живем!

– Мы проехали по вашей «стержневой» дороге, убедились в ее отличном качестве. А остальные направления тоже в хорошем состоянии?

– Конечно! Например, дорога на Партизанское: Средняя Агинка – Кулижниковка – Орловка – Ивановка. Это связующее звено с Партизанским районом. Она не в асфальтобетоне, но в хорошем гравийном исполнении. Поэтому надежный проезд обеспечен в любое время года. Там угольщики сегодня с Ивановского разреза стараются везти не через Партизанский район, а через Ивановку, Орловку. Хотя местность сложная, гористая, но везут именно здесь. Мы планируем добиваться ремонта дороги Агинское – Ирбейское. С нулевого километра по 67-й. Сейчас,





после объединения наших филиалов, мы можем начать работы сразу с двух встречных направлений: с Ирбейского и Саянского. Асфальтобетонные заводы и там, и там есть.

– **Наверное, у вас проблем с кадрами нет. Всё-таки райцентр, тем более, работаете стабильно.**

– Нет, не так. Проблема с кадрами – есть. У меня складывается впечатление, что люди просто не хотят работать. Они избалованы службой занятости. Приведу пример: в прошлом году нам нужен был тракторист, даже два. Один – постоянно, второй – временно. Приходит человек в службу занятости и по нашей заявке направляют к нам на работу. Я знаю, что тракторист отменный – но он мне сразу говорит: – Я не буду работать! Напишите отказ, я на пособие лучше проживу, в хозяйстве дел невпроворот!

В этом году Саянским филиалом АО «КрайДЭО» введено в эксплуатацию 30,72 км автомобильных дорог, из них 10,6 км с асфальтобетонным покрытием. Выпущено и уложено 19376 т асфальтобетонной смеси.

– **У вашего филиала есть еще заказчики, кроме КруДОРа?**

– На протяжении многих лет мы постоянно выигрывали тендеры на работы по улично-дорожной сети в Саянском районе. Там хоть и небольшие деньги – шесть, семь миллионов, но на своей земле работать всем хочется. Но в этом году к нам в район зашла неизвестная организация. Думаю, эта проблема касается всех районов края, даже страны. Первоначальная цена контракта была 7 млн., они цену сбили на 1,2 млн. рублей. В

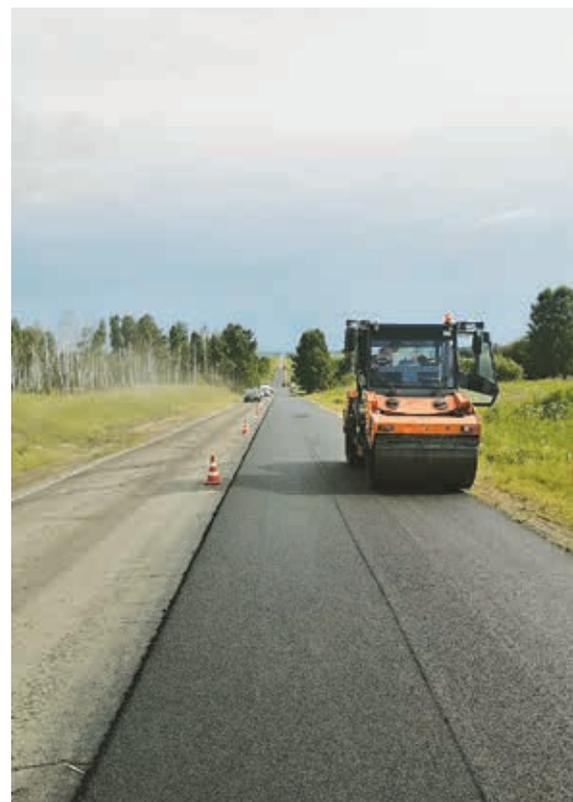
трех сельсоветах планировалась отсыпка улиц дорожной одеждой из ПЩС, а 50% от этой суммы – укладка асфальтобетона в Агинском. На сегодняшний день асфальтобетон не уложен, и, я думаю, не успеют, а деньги будут потеряны. То, что они сделали по сельсоветам, грубо говоря, ни в какие ворота не лезет. Я в администрации как депутат районного Совета и председатель бюджетной комиссии предупредил: за качеством выполненных работ следить буду строго. У них работали три машины и погрузчик. Где вы видели, чтобы дорогу, на которую привозится материал, ровняли погрузчиком! Приехал в Тугач – увидел такое. Спросил: что это вы тут делаете? Толщина слоя не выдержана, не выдержана ширина, земляное полотно не отсыпано, а сметой была предусмотрена отсыпка земполотна строительным камнем. Понятно: ко мне их мастер приходил за помощью – я ответил: ты когда шёл в Саянский район, хотя бы карту посмотрел. Увидел, что рядом находится. В Березовке, в Емельянове есть, где что взять. Здесь – негде! Нам свое надо успевать делать – на вас я никак не рассчитываю. В итоге материал они повезли из Громадского. Материал сам хороший, но так, как он уложен – делать нельзя! Перед тем, как отсыпать земполотно, нужно придать профиль дороге, и только потом отсыпать! В итоге, как были ямы – так они и остались.

– Дилетанты в дорожной отрасли, идут, как им кажется, за «легкими» деньгами! Я спросил у нынешнего победителя: ты куда шёл? Ты смету изучал? «Нет, – говорит, я вообще-то с Крыма – мне только подписать акт приемки – я готов прямо сейчас уехать обратно! Я просто 7 миллионов увидел – и всё, решил участвовать». Не знаю, что ими движет, видимо, лишь жажда наживы. Кстати, мы в тендере прописываем все, что можно и нужно для производства работ качественно, хотя требования и так

жестко регламентированы. Но такие горе-подрядчики просто «роняют» цену, и главы поселений вынуждены соглашаться. А вот когда мы составляем сметы с представителями заказчика, понимаем, что придется сделать иногда больше, чем прописано. Мы видим проблемные места, оперативно их устраняем, а как же иначе, ведь наше предприятие еще и обслуживает эти дороги. Я даже своим порой говорю: вы тут кончайте мне благотворительностью заниматься! А мне мастер отвечает: – Дмитрий Станиславович, он же машины ждет, он и ровняет тут, профиль поправляет.

Наше предприятие зарекомендовало себя, одним из лучших в районе. Просто мы живем и работаем в этом районе! Поэтому делаем все, что в наших силах, для улучшения жизни земляков! Иначе и не должно быть!

Владимир ПРОХОРОВ.





Впрочем, его дорожная биография берет свое начало еще в далеком 1996 году, когда Василий Анатольевич только устроился на работу к дорожникам. Это было тяжелое время – и для всей страны, и для нашего края, и для Саянского района. Сначала развалилась «Сельхозхимия», в которой он работал трактористом. Потом та же участь постигла и местный колхоз «Заветы Ленина», и даже частную строительную компанию, в которую он перешел. Всё развали-

С техникой на «ТЫ»

Вот уже без малого восемь лет трудится автогрейдеристом в Саянском филиале АО «КрайДЭО» Василий Терентьев.

лось – а вот дорожное предприятие осталось. Может быть, про него и нельзя сказать, что оно процветает – но зато работает. Работает успешно, стабильно, обеспечивая проезд по районным автодорогам и предоставляя рабочие места жителям Саянского и близлежащих районов.

Взяли к себе дорожники Василия Терентьева также трактористом – сначала выделили ему для службы трактор Т-150, потом «Беларусь». А в 2012 году пересел Василий Анатольевич на грейдер. И так удачно у него пошли на новой технике дела, что руководство решило в качестве высокой оценки его работы предоставить ему новый автогрейдер. Этой весной на базе КрайДЭО в Старцево Терентьев в числе прочих счастливых получил ключи от нового ГС-14.02. Мощная и сложная машина беспрекословно слушается своего

хозяина, словно лев дрессировщика. Но только, в отличие от дикого зверя, никогда его не подводит. Что, наверное, и неудивительно – с техникой Терентьев на «ты», любит ее, относится к ней бережно, внимательно следит за ее состоянием. Что старый грейдер, что новый – ни разу за все эти годы не ломались, работают исправно, без нареканий.

Да и к самому Василию Анатольевичу нареканий со стороны руководства предприятия нет. Наоборот – он неоднократно поощрялся Почетными грамотами и благодарностями. Причем не только от руководства своего филиала и предприятия, но и от главы Саянского района, губернаторов Красноярского края и Министерства транспорта Российской Федерации. За добросовестный труд, за ответственное отношение к своей работе и неизменное качество.

Нужная профессия

Всю свою сознательную жизнь Николай Шиндякин за баранкой.

Как закончил в 18 лет училище в Агинском, где на водителя выучился и права получил, так и шоферит до сих пор. Вот уже почти четверть века. Для водителя всегда работа найдется – профессия нужная, востребованная. Вот и в армии, когда призвали, Николай Станиславович тоже по специальности служил – водителем в роте охраны в Воздушно-Космических Силах России, сначала в Саратовской области, потом в Архангельской.

В армию Николай Шиндякин ушел из родного Агинского, туда же после прохождения службы и вернулся. Последний десяток лет трудится в Саянском филиале АО «КрайДЭО» – водителем КАМАЗа. Зимой это комбинированная дорожная машина, предназначенная для подсыпки, уборки и очистки дорог. Летом – самосвал, на котором гравий для ремонта и содержания перевозят.

Несмотря на свои отнюдь еще не старый возраст – 42 года, Николай Станиславович считается в Саян-

ском филиале одним из самых опытных и высококвалифицированных водителей. Его труд не раз был отмечен премиями, Почетными грамотами, благодарностями. Так, только в прошлом, 2019 году, его мастерство дважды понадобилось за пределами родного Саянского района. Сначала его командировали в Красноярск, на обслуживание участников Всемирной зимней Универсиады, где вместе со своим коллегой Петром Демьяновичем Шушкевичем работал водителем автобуса, перевозил участников спортивных соревнований и болельщиков. Потом по линии МЧС был направлен в соседнюю Республику Тыва – на ликвидацию последствий проливных ливней и паводков.

Агинское хотя и райцентр, но все-таки село, и большинство его жителей живет не в многоквартирных домах, а в частном секторе, на своих участках. Вот и у Николая Шиндякина есть свой уютный дом, с огородом, подсобным хозяйством, в котором курочки да поросята. Семья



многодетная – двое сыновей и дочка. Дочка школьница, в 8-й класс ходит, младший – в детский сад – ему всего 4 годика. А вот старший – студент, учится уже на третьем курсе Красноярского института железнодорожного транспорта. Понятно, что мама с папой почти всегда заняты – то на работе, то хлопотами по хозяйству, но все же Шиндякины нет-нет да и найдут обязательно свободное время, чтобы всем семейством выехать в лес, отдохнуть. Всё-таки природа в Саянском районе удивительная, кругом леса, и нет ничего лучше, чем получить заряд бодрости и сил от сибирской тайги.

Подготовил Александр НИКИТИН

С утра до позднего вечера

Большая Мурта... За этим именем в детстве для меня скрывалась некая тайна. Отец брал меня с собой в командировки, когда это было возможно. Абакан, Шушенское и Минусинск, Уяр. А вот Большую Мурту, хотя поселок и недалеко от Красноярска, мне пришлось открывать самому.

Благо, по примеру отца я выбрал себе такую же профессию. Может, потому, что Енисейский тракт, на котором расположен этот населенный пункт, был малопроезжим для автомобилей, отец и не брал меня сюда. Не знаю. А тут, в Большой Мурте, оказывается, много достопримечательностей. Здесь бережно хранят память о былом, гордятся им. Много внимания в местном музее уделено выдающемуся целителю, святителю Луке, отбывавшему ссылку в местной больнице. Познакомиться с Большой Муртой, узнать о ее замечательном прошлом, побывать в музее и в местах, связанных с жизнью и деятельностью святителя Луки – в миру Валентина Феликсовича Войно-Ясенецкого, без труда могут все желающие. Каких-то полтора часа езды по прекрасной дороге – и вы на месте. Вот и наши колеса чуть слышно шелестят по тракту без единой выбоины-щербинки. Трассу в отличном состоянии поддерживают работники АО «Большемуртинское ДРСУ». Высококачественную асфальтобетонную смесь для укладки в полотно трассы делают на асфальтобетонном заводе ДРСУ.

Руководит этим подразделением мощностью 52 тонны в час Александр Боловцов. Интересно, что попал он в ДРСУ по распределению (такие были времена!) после окончания в 1984 году Красноярского автотранспортного техникума.

– Пацаны же всегда мечтают о технике, – говорит он, – вот я и выбрал себе профессию такую, полностью с машинами связанную. Вдобавок дорог у нас не было, как принято говорить – только направления! А дорог хотелось, чтобы много было! Чтоб везде можно ездить без проблем.

Хотя и к столярному делу с детства приучен был – отец, Михаил Павлович, всю жизнь столяром в леспромхозе проработал в родной деревне Петропавловке, что была в Емельяновском районе. И сам Александр Михайлович нет-нет, да и смастерит что-нибудь. Хобби у него такое. Правда, времени на это редко хватает. Особенно в сезон – с утра до позднего вечера на производстве.

Думал, отбудет положенные три года – и в город вернется. Ан не вышло! Замечательные люди работают в дорожной организации, живут в самом поселке, благодатные места вокруг – рыбалка, грибы, охота. Все это и не позволило покинуть Большую Мурту. Прикипел молодой специалист к поселку за три года, решил, что не стоит менять место жительства. Да и семья к тому времени появилась.

А сначала молодому специалисту пришлось поработать на устройстве земполотна, недолго, правда. Потом его перевели в Бобровку на производство блоков на бетонном заводе. А вскоре отправили сюда, на асфальтобетонный завод. С тех пор и работает тут прорабом. Есть на заво-

де дробильный комплекс – производят здесь щебень, песок, делают отсев – какой материал нужен в данный момент – такой и производится. Завод полностью обеспечивает ДРСУ нужными материалами.

– Мы выпускаем здесь по 21-22 тысячи тонн в сезон – в зависимости от потребности, – Александр Михайлович чуть задумался, – сами производим – сами укладываем. У нас ещё один завод есть, в Сухобузимском. Ну, это чтобы далеко не возить – он тоже полностью обеспечивает нужды ДРСУ. Правда, иногда помогаем ему. Вообще, очень приятно от того, что дороги все в поселке и в деревнях района – наших рук дело! Тут же, когда приехал, было все по-другому. Лишь главная улица заасфальтирована. А про деревни окрестные и говорить нечего.

– Так и получилось, что задумался о переезде – а куда? Да и зачем? Квартиру дали, женился, – улыбается, – на Елене Анатольевне. Она у меня сейчас работает в социальной защите. Работы у нее много. У обрабатывающих в эту службу разные проблемы бывают. Некоторые просто не могут самостоятельно справиться с жизненными трудностями – и всем надо помочь.

Скоротечную беседу нашу пришлось прервать – работы у прораба много! Вот принесли бумаги на подпись, тут же пришлось на телефонные звонки начальства ответить. Впрочем, мы остались довольны знакомством со специалистом своего дела, и заодно поблагодарили его за прекрасную работу. Мы в этом убедились – очень комфортная дорога!

И вновь – шелест шин по отличному Енисейскому тракту, возвращаемся домой. Но приедем снова. Будем и дальше узнавать тайны столь интересного поселка. Нужно побывать в Большемуртинском музее, пройти по местам святителя Луки и, быть может, побывать с Александром Михайловичем на рыбалке будущим летом. Если он, конечно, выкроит время горячей порой дорожных работ. Впрочем, зимой пора у дорожников не менее горячая – обеспечивать безопасность движения, то есть нашу с вами безопасность!

Сергей ЧУРИЛОВ.



В единстве наша сила

Мысли вслух на фоне пандемии

2020 год запомнится нашей планете как год пандемии коронавируса. Человечество, впервые в 21 веке содрогнувшись перед надвигающейся бедой, дружно надело маски и постаралось отгородиться друг от друга, запершись не только в своих квартирах, домах, на дачах, но и в границах собственных государств. О том, что принесла нам вспышка неизвестной доселе болезни, на страницах журнала «Транспортный комплекс Красноярья» размышляет генеральный директор АО «Ачинское ДРСУ» Александр Александрович ПЕТРОВ.

– Если говорить в общем – коронавирус, словно прожектор, высветил все имеющиеся у нас проблемы. Кадровые, производственные, социальные. В чем-то его влияние оказалось положительным, в чем-то – отрицательным. Впрочем, отрицательный результат – это тоже результат, и если, проанализировав ситуацию, мы сможем сделать верные выводы и скорректировать наши дальнейшие действия, то даже минус можно обернуть в плюс.



Такими плюсами, на мой взгляд, являются санкции, наложенные на нашу страну «Западом», закрытие административных и государственных границ в связи с пандемией коронавируса. Казалось бы, ни в том, ни в другом нет ничего хорошего для экономики... Но в конечном итоге наша страна получила мощный стимул для роста перерабатывающих отраслей в гораздо более значительных масштабах начали работать программы импортозамещения. Ярким примером чему служит развитие отечественного сельского хозяйства и всего, что с ним связано (переработ-

ка, машиностроение и т.п.). Россия, еще не так давно покупавшая за рубежом мясную, молочную, овощную продукцию вошла в число крупнейших сельхозпроизводителей в мире. И сегодня, по статистике, экспорт продовольствия в денежном выражении уже превысил экспорт вооружений. Когда такое было? Разве что в прошлом веке!

То же самое произошло и с закрытием границ. С одной стороны – очень плохо: мы не можем съездить в отпуск за границу и республики бывшего СССР, иностранцы тоже не могут приехать к нам. А с другой –

это стимул для развития внутреннего туризма, развитие дополнительной инфраструктуры: строительство гостиниц, автомобильных и железных дорог, аэропортов – опять плюс. И здесь я веду речь уже не о туризме, а о трудовой занятости населения и таком явлении, как «гастарбайтеры». Дешевая рабочая сила, о которой мы привыкли говорить (при этом не вся неквалифицированная, а, напротив, в последнее время это высококвалифицированные рабочие, водители, механизаторы, операторы...) на самом деле не совсем дешёвая. Скорее речь идет об экономии платежей в бюджет при использовании бесправных граждан, что давало преимущество компаниям-однодневкам (000+) перед социально ориентированными предприятиями, являющимися добросовестными налогоплательщиками. Теперь всё изменилось. Чем до пандемии занимались приезжавшие в Россию на заработки граждане бывших союзных республик, пришлось делать силами предприятия с привлечением на дополнительные работы жителей нашего края. В результате вновь плюс – смогли сохранить коллектив и выполнить запланированные на год объемы работ.

Пандемия заставила с особенной тщательностью соблюдать личную гигиену даже тех, кто раньше к этому особо не был привержен. Мероприятия, проводимые в Ачинском ДРСУ для предотвращения пандемии, помогли не только снизить общий уровень временной нетрудоспособности, но и повысить общий уровень культуры и взаимоуважения.

Еще один плюс: из-за введенного весной карантина у многих появилось свободное время, которое мы постарались провести с пользой – уделить больше внимания детям, заняться давно копившимися домашними делами, в конце концов – пофилософствовать и заново осмыслить жизнь.

Самым же серьезным минусом пандемии, на мой взгляд, является все увеличивающееся разобщение людей. В этом смысле не только Россия, но и всё человечество, по моему мнению, движется не в том направ-

лении. Дистанционное обучение и дистанционная работа, уход в Интернет проблему не решают, а только усугубляют. Чтение книг, научной литературы, газет, журналов, личное общение ничто заменить не может. Сегодняшнее время мне напоминает сюжет из романа Рея Бредбери «451 градус по Фаренгейту», изданного еще в 1953 году. Я не сторонник конспирологии или теорий заговора, но ведь ясно: чем хуже образование (а дистанционное объективно хуже локального), чем слабее общественные связи, тем проще управлять людьми.

Мы и до коронавируса постепенно разучились отличать добро от зла, черное от белого, приемлемое от неприемлемого. Виртуальный мир, в котором другие законы, всё чаще стал заменять нам действительность, но мы-то живем здесь, в реальности, на Земле – а не в недрах компьютерных сетей!

Кто-то скажет: это всего лишь отвлеченные рассуждения, не имеющие отношения к повседневной работе и дорожной отрасли. Не соглашусь. В мире всё взаимосвязано, и нередко получается так, что самые абстрактные теории в конечном итоге отражаются на нашей бытовой жизни. Во время короткого отпуска я решил проехать по дорогам Новосибирской и Кемеровской областей, Горному Алтаю. За несколько дней проехал более двух тысяч километров. И был приятно удивлен: как кардинально за два года изменилось качество покрытия, инженерных сооружений! На федеральных трассах этих регионов чётко прослеживается плановость работ, приведшая к такому результату, в том числе за счёт отсутствия перекоса приоритета одного из видов работ над другим: содержание, ремонт и капремонт. Если сравнить эти параметры с участком федеральной дороги, обслуживаемом нашим ДРСУ, это больше минус, чем плюс. Почему так получилось? Можно, конечно, сослаться на какие-то объективные причины (например, руководство Заказчика), но если смотреть в корень, то главная из них – разобщённость красноярских дорожников. А ведь раньше, еще несколько лет назад, мы были едины. На Алтае, в Кемеровской или Новосибирской области я не увидел на баннерах названий фирм из других регионов. Это значит, что они стараются отстаивать интересы в первую очередь своих местных дорожников. К нам же в край, пользуясь разобщённостью, постоянно кто-то заходит «со стороны». Снимает «слив-



ки», некачественно делает работу, выводит из региона деньги, банкротится, оставляя нас с убытками. Вольно или невольно, но те же «новосибирцы» такой ущерб нанесли дорожной отрасли нашего края, что никаким санкциям и пандемиям не снилось. Нет-нет, да и подумаешь грешным делом, что их основной идеей было не столько денег в нашем регионе заработать, сколько дорожную отрасль в крае развалить.

Противостоять этому можно и нужно, хотя пока не совсем понятно, как. На сегодняшний день в крае существует организация, призванная объединить дорожников общими целями и задачами. Это краевая ассоциация «Дорожники Красноярья», в последнее время оказавшаяся в тени... В свое время эта организация создавалась как раз для того, чтобы объединить краевые дорожные предприятия и повысить их эффективность, координируя работу и улучшая управляемость. Для этого проводились совместные совещания, на которых руководители-дорожники обсуждали свои проблемы, сравнивали экономические показатели, делились секретами успеха, предупреждали коллег о подводных камнях в управленческой деятельности и давали советы, как их избежать. В данный момент пандемия оказалась совсем некстати. Хотя мы и продолжаем общаться через мониторы своих компьютеров, но это не способно заменить живого общения, разговора лицом к лицу.

Возможно, ситуацию усугубило то, что с изменением формы собственности – были государственные предприятия, а стали акционерные общества, изменились приоритеты и ценности в сознании некоторых руководителей

дорожных организаций. Но ведь плановое акционирование всей дорожной отрасли края совсем не должно изменить наших стратегических целей и задач, нашего предназначения – содержание и ремонт сети краевых дорог! Мы как строили, ремонтировали и содержали дороги в интересах жителей края – так и продолжаем их строить, ремонтировать и содержать.

Такое чувство, что мы снова вернулись в конец 1990-х – начало 2000-х годов, когда каждый был сам по себе. К счастью, в тот период у руля отрасли стояли ответственные управленцы, которые понимали, насколько важно, чтобы мы все были едины, чтобы сохранялась преемственность поколений, чтобы у каждого имелось корпоративное плечо, на которое он сможет опереться в сложной ситуации. Увы, но монументальное строение под названием «дорожники края», созданное усилиями Петра Алексеевича Старовойтова, Сергея Филипповича Зяблова, Сергея Васильевича Еремина сейчас постепенно начинает раскачиваться из стороны в сторону... Надо бы разобраться с вектором развития, выработать курс, направленный на интересы всего Красноярского края, а это возможно лишь совместными усилиями. В этом деле нам никак не обойтись без поддержки краевого министерства транспорта в лице его руководителя Димитрова Константина Николаевича и возвращенного былого влияния и созидательной инициативы краевой Дорожной ассоциации, под эгидой которой мы вновь на высоком профессиональном уровне сможем совместно обсуждать любые возникающие проблемы и искать пути их решения.

Записал Владимир ВОЛНН

Юрий СИМАНОВСКИЙ:



«Объемами довольны»

На календаре – середина осени. Мы сидим в кабинете главного инженера АО «Ачинское ДРСУ» Юрия Симановского и разговариваем о том, каким оказался для дорожников 2020 год.

– Юрий Евгеньевич, текущий ремонтно-строительный сезон, можно сказать, подходит к концу...

– Сказать, конечно, можно, но работа у нас еще кипит, тем более, что и погода позволяет.

– Тем не менее, уже наверняка можно подвести первые предварительные итоги. Чем Ачинскому ДРСУ запомнится уходящий сезон?

– В первую очередь, конечно, пандемией коронавируса, которая затронула в том числе и наше предприятие и принесла с собой определенные сложности, особенно организационные. Хуже всего в этом смысле нам пришлось в самом начале вспышки заболевания, когда многое было еще неясно, и мы даже не могли толком понять, работать нам или не работать, а если работать – то в каком режиме.

Второе, чем запомнится сезон-2020, – это, как ни странно, большие объемы работ. Наверное, «благодаря» коронавирусу. Причем по итогам торгов подавляющее большинство объектов были новыми, и всего лишь два, на территориальных трассах, переходящими. По одним объектам мы сами стали победителями, другие нам предложили на субподряд.

Так, в рамках федеральной программы «Безопасные и качественные дороги» наше предприятие провело текущий ремонт участка автодороги Ачинск – Ужур – Троицкое с 19 по 26 километр. Эта дорога очень протяженная – начинается у нас, в Ачинске, и заканчивается только в Хакасии. Из-за ограниченного финансирования мы практически каждый год производим на ней ремонты на запланированных участках.

Еще мы отремонтировали 2,4

км автодороги Байкал – Березовый – Ястребово, включая небольшой транзитный участок по поселку Березовый. Он также входит в программу «БКД».

Сейчас заканчиваем ремонт автодорог Старая Еловка – Мендельский в Бирилюсском районе и Тюхтет – Чиндат в Тухтетском. Первая из них имеет асфальтобетонное покрытие, вторая – гравийное.

– То есть объемами вы довольны?

– Конечно! К сожалению, в отличие от прошлых лет, в этом году нам не удалось поработать на улично-дорожной сети городов Ачинска и Назарово. Слишком уж много было желающих, которые активно демпинговали. Мы считали, до каких пределов сможем уменьшить стоимость работ, и пришли к выводу, что слишком ее понижать нам не выгодно. По неко-



торым объектам дисконт со стороны оппонентов во время торгов доходил чуть ли не до 50 процентов – то есть нам пришлось бы работать фактически себе в убыток.

– **Считай, в половину дешевле... Как такое возможно?**

– Наверное, тот, кто сильно занижает стоимость работ, рассчитывает на применение низкопробного материала или дешевой рабочей силы. Но от этого страдает качество. Сама по себе идея закона, предусматривающего торги и развивающего конкуренцию, конечно, хорошая, но, на мой взгляд, до сих пор еще недостаточно прописаны механизмы, которые позволяют отсекают от торгов недобросовестные организации. Например, больше уделять внимания оценке предприятий по наличию имеющихся у них технических средств, качеству материалов, которые планируются к использованию, уровню технологий, квалификации специалистов и так далее.

Пока же от некачественной работы страдают все – и имидж добросовестных дорожников, и потребитель, который вынужден пользоваться некачественным продуктом. Да и сам заказчик тоже, которому впоследствии приходится урегулировать все возникающие из-за этого проблемы.

– **К слову, о технике. Чем-то новеньким, купленным в этом году, можете похвастаться?**

– Конечно. У нас появился новый погрузчик. В этом году мы зашли на территорию «Роснефти» (Ачинский НПЗ), а там большой объем работ по устройству земляного полотна как из

обыкновенных, так и из крупнообломочных грунтов. И под эти объемы купили новый грунтовый каток. Сейчас он задействован в полную силу.

– **Ачинское ДРСУ всегда было на острие новых технологий. Как в этом году с этим обстоят дела?**

– В текущем году новые технологии применялись на каждой из дорог, которые мы ремонтировали в рамках программы «Безопасные и качественные дороги». Автодороги Старая Еловка – Мендельский и Тюхтет – Чиндат – это полимерная гексагональная решетка «Триах». Она используется при существующем слабом основании. На автодорогах Байкал – Березовый – Ястребово и Ачинск – Ужур – Троицкое – вибропрессованный бордюрный камень, применяемый при обустройстве дорог. На федеральной трассе при поверхностной обработке применили добавку АДМ-2 для модификации битума.

– **Битум у нас все-таки не очень качественный...**

– В последние годы в дорожном строительстве наблюдается тенденция по переходу на модифицированный битум. Он широко применяется в регионах, которые расположены западнее нашего края. Мы также стараемся идти в ногу со временем. В прошлом году применили такой битум Омского производства при ремонте территориальной дороги. Скорее всего, в ближайшее время наш регион будет применять модифицированный битум в большем объеме.

– **В данный момент что вас, как главного инженера, волнует больше всего?**

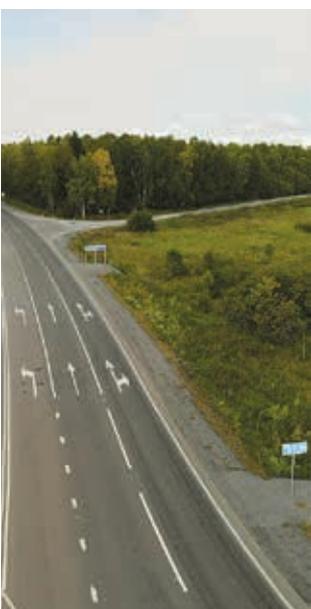
– Многое. Не в последнюю очередь – подготовка к зимнему сезону. Учитывая, что на содержании у нашего предприятия более двух тысяч километров дорог – как федеральных, так и территориальных, межмуниципальных и УДС, – нам для этого предстоит провести целый комплекс мероприятий.

Как и все дорожники, для содержания дорог мы в первую очередь используем автогрейдеры, тракторную технику и комбинированные дорожные машины. Эта техника у нас имеется в достаточном количестве. К тому же КДМ мы используем круглогодично – летом эта техника задействована на перевозке асфальтобетонных смесей, а в зиму мы устанавливаем в кузова пескораспределители РИМ. Сейчас, в рамках подготовки к зиме, мы производим обслуживание РИМ. Периодически выводим одну-две машины из технологических процессов для того, чтобы провести техобслуживание. Все работы проводятся по графику, который есть у главного механика и службы ОГМ.

– **Запас инертных материалов уже сделан?**

– И этим тоже занимаемся. На данный момент получили 15 вагонов соли, причем несколько вагонов еще в пути. Есть планы подготовки, согласованные как с федеральным, так и с территориальным заказчиками, и в соответствии с ними мы и действуем. В общем, работа у нас кипит, никто не сидит без дела. Я уверен, что надвигающуюся зиму мы встретим во всеоружии.

Трофим ПРОХОРОВ.



Счастливым человеком

Самое напряженное время года для Ольги Милицук – это лето и начало осени. Утром встала, кроссовочки обула – и вперед, по объектам. А их с головой хватает. Дело в том, что Ольга Михайловна – заведующая лабораторией АО «Ачинское ДРСУ».



В составе предприятия 5 асфальто-бетонных заводов – два в Ачинске и по одному в Козульском, Боготольском и Большеулуйском районах, да плюс два дробильно-сортировочных – в Ачинске и на карьере Владимировский в Боготоле. И везде надо побывать – хотя бы раз в несколько дней, проверить качество продукции на выходе. А потом – на объекты строительства и ремонта, взять пробы с мест укладки. Вот и получается, что ее рабочее место – не письменный стол в лаборатории, а вся территория, на которой работает Ачинское ДРСУ. В общем, не жизнь, а сплошная суета. Не будь она таким энергичным и легким на подъем человеком – совсем бы тяжко, наверное, пришлось.

Да и суета, что уж скрывать, хороша – потому что работу свою Ольга Милицук любит. Вот уже три года она возглавляет лабораторию предприятия, а до этого семь лет отработала здесь же, техником-лаборантом. И два года – учетчиком на Ачинском ДСК. Итого в сумме – 12 лет дорожной биографии.

Руководство предприятия старания Ольги Михайловны высоко ценит и отзывается о ней исключительно хорошо.

– Ольга Михайловна давно уже зарекомендовала себя как высококвалифицированный специалист, – говорит главный инженер Ачинского ДРСУ Юрий Симановский. – Прекрасно знакома с документами, регламентирующими ее деятельность, отвечает за результаты своего труда, умеет отстаивать свои требования, постоянно повышает профессиональный уровень. Да и в коллективе отношение к ней очень хорошее, она уравновешенный, вежливый и тактичный человек, легкий в общении и с руководством, и с коллегами, и с работниками закрепленных подразделений, и с заказчиками, с которыми она в силу своих должностных обязанностей постоянно контактирует.

По образованию Милицук строитель – правда, не дорожный. Окончила Ачинский строительный техникум. А то, что стала в конце концов дорожником – так это судьба так распорядилась. Муж у Ольги Владимировны – Сергей Владимирович, прораб Козульского участка, работает в ДРСУ уже 20 лет. Именно он предложил своей жене, когда заканчивался отпуск по уходу за ребенком, попробовать себя в новой для

нее сфере деятельности – стать дорожником. Сегодня сыну, с которым в те далекие годы сидела дома Ольга Васильевна, уже 14 лет. Кем он станет, когда вырастет, еще не решил. Возможно, тоже дорожником – как его родители. Или старшая сестра – дочери Юлии уже 24 года, она – студентка Инженерно-строительного института СФУ, кафедра автомобильных дорог и городских сооружений. В этом году бы уже диплом получила, если бы не родила внучку для мамы с папой.

Так что Ольга Михайловна уже бабушка – хотя, глядя на нее, этого не скажешь. Настолько молодо и хорошо она выглядит. Что, впрочем, и неудивительно. Если у женщины всё хорошо и на работе, и дома – значит, она счастлива. А Ольга Михайловна Милицук – действительно счастливый человек.

Ольга ЛЕОНИДОВА

Мастер – золотые руки



О Викторе Шемеле в АО «Ачинское ДРСУ» отзываются исключительно положительно. Что, конечно же, неудивительно. Он – работник высокой квалификации, наставник молодых рабочих, добросовестный, инициативный и неравнодушный человек. Если надо – будет работать, не считаясь с личным временем, пока не справится с порученным ему заданием

Сейчас Виктор Адольфович трудится слесарем по ремонту автомашин, в основном – спецтехники, и в первую очередь – погрузчиков.

Впрочем, так было далеко не всегда. Вообще-то по профессии Шемель тракторист. Начиная свой трудовой путь в одном из колхозов Тухтетского района. Потом, когда колхоз развалился, переехал в Ачинск. Сначала

устроился в УМ-6 (Управление механизации, была раньше такая организация в Ачинске), потом в Ачинскую ДНМК (и такая организация тоже была). А в 2010 году перешел в ДРСУ. И с тех пор – здесь.

Больше восьми лет отработал водителем на погрузчике. Когда пришла пора выходить на заслуженный отдых, Виктор Адольфович решил отложить

пенсию на потом: очень уж не хотели в ДРСУ отпускать Шемеля (где еще такого опытного и надежного работника найдешь!) и предложили задержаться. Пусть и не на погрузчике, раз уж возраст дает о себе знать, – хотя бы слесарем. Шемель согласился. Тем более что в ДРСУ погрузчиков много, около десятка, и каждый из них время от времени требует ремонта. Хотя и от починки других механизмов тоже не отказывается – делает всё, что необходимо. Что и говорить, технику Виктор Адольфович знает досконально, а трудолюбия, ответственности и упорства ему не занимать.

Про таких, как он, в народе говорят «Мастер – золотые руки». Не привык Шемель сидеть без дела – что на работе,

что дома. Прожив многие годы в собственной квартире, решили они с супругой Татьяной купить себе домик – чтобы поближе к земле да подальше от городской суеты. Дом Виктор Адольфович тоже в порядок привел – сам и отопление сделал, и водопровод, теперь есть и горячая, и холодная вода. По удобству – как квартира, ничуть не хуже. Зато радости от жизни на порядок больше, да и всей большой семьей есть где вместе собраться. Затопит глава семейства на выходных баньку, придут дочка с сыном, внуков в гости привезут... Что еще человеку для счастья надо?

Ольга ЛЕОНОВА

Со школьной скамьи

Так получилось, что своей профессии Геннадий Закорданский, водитель автомобиля в АО «Ачинское ДРСУ», верен со школьной скамьи.

Дело в том, что в советское время подросткам было принято давать рабочую профессию, чтобы после получения аттестата о среднем образовании они при желании могли сразу устроиться на работу. Два года – в 9-м и 10-м классах – изучал он автодело на занятиях по профориентации. После школы – водительские курсы при ДОСААФ, на которых он получает свои первые в жизни водительские «корочки».

Геннадий Михайлович родом из Казахстана, из города Чимкента. В середине 90-х семья Закорданских принимает решение переехать в Россию – беспокойные это были времена, причем не столько даже для России, сколько для бывших союзных республик. Да и с работой тогда даже водителю было сложно. Так Геннадий Михайлович оказался в Красноярском крае – в селе Красный Завод Боготольского района. Сначала работал в совхозе, а в 2003-м году, когда совхоз развалился, перешел в Ачинское ДРСУ, на участок в Красной Речке, который находится в нескольких километрах от его села на другом берегу Чулыма.

Вот уже 17 лет трудится Александр Закорданский в дорожной отрасли. Самым сложным в своей работе считает содержание дорог в зимний период. Впрочем, при творческом подходе к порученному делу любые сложности нипочем. Александр Михайлович даже особую карту проезда по местным дорогам разработал, которая позволяет максимально эффективно охватить наибольшее количество километров дорог за максимально короткий срок, что при обильных снегопадах дает возможность наиболее оперативно обеспечить проезд из удаленных населенных пунктов Боготольского района. Карта оказалась настолько удачной, что ей теперь пользуются и другие водители этого мастерского участка.

В общем, всю жизнь Геннадий Михайлович за баранкой. Кроме разве что трех лет, которые отдал службе в армии – точнее, в Военно-морском флоте. Служил в Севастополе, на базе Черноморского флота. Для него Севастополь до сих пор – город особенный. И какова же была его радость, когда в 2014 году Крым принял



решение присоединиться к России! В этом году Геннадий Михайлович собирался съездить туда на машине со своей супругой, да вмешалась пандемия. Поездку пришлось отложить – пока перенес ее на зиму. А если опять обстановка не позволит – то на следующий год.

Не тот человек Геннадий, чтобы от своих планов отказываться или перед сложными задачами пасовать. В ДРСУ, кстати, об этой его черте характера прекрасно знают. За что и ценят, и любят, и уважают. А еще – за высочайший профессионализм, ответственность и умение любое начатое дело доводить до конца.

Любовь НИКОЛАЕВА

Реконструкция дороги

В Северо-Енисейском районе началась реконструкция автодороги Елишино – Северо-Енисейский, со 157 по 168 км. Работы на участке протяженностью в 11 км пройдут до конца 2021 года, в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Объем финансирования работ по реконструкции – порядка 450 млн. рублей.

Специалистам ООО «НБС-Сибирь» предстоит довести параметры дороги до 4 категории. На объекте пройдут

работы по спрямлению профиля, усилению дорожного покрытия переходного типа (ЩПС), нарезке кюветов, устройству водопропускной системы, установке дорожных знаков и барьерного металлического ограждения.

Автодорога Елишино – Северо-Енисейский является единственной магистралью, соединяющей Красноярск с территориями Северо-Енисейского района. Интенсивность движения автотранспорта на проектируемой дороге составляет более 500 авт/сут. Маршрут требует от дорожников постоянного контроля и включает порядка 300 стратегически важных для развития края километров дороги, по которой непрерывно перевозят стройматериалы, лес и золотую руду.

Наш труд – уважают

Дороги – это те самые «жилы», по которым движется и нарастает мощь Красноярского края и всей Енисейской Сибири. Одна из них – региональная автодорога 04К-044 «Енисейский тракт» Красноярск – Енисейск, соединяющая северные районы Красноярского края с краевым центром и сетью федеральных автодорог: Р255 «Сибирь» (Новосибирск – Красноярск – Иркутск), Р257 «Енисей» (Красноярск – Абакан – Кызыл – государственная граница с Монголией). И хоть дорога не федерального статуса, значение ее для всей страны и края трудно переоценить.

В ДОЖДЬ И ПУРГУ

Когда-то Енисейский тракт иначе как «кишкотряс» не называли. По грибы, на рыбалку – места-то благодатные вокруг – ездили в основном на «газиках» да уазиках. Ещё лучше – на тракторе! Но времена изменились, и ныне по этому автобану можно ездить с запределными скоростями на современных автомобилях. Благо, камеры видеонаблюдения не позволяют хулиганить на трассе. И потому расстояние от Красноярска до Большой Мурты мы преодолели всего за полтора часа. Могли бы и быстрее, но – ограничительные знаки напоминают: не превышай! Вот под колёсами пронёсся мостик через речку с красивым названием Муртушка – и мы у цели: АО «Большемуртинское ДРСУ». Трудниками именно этого предприятия в надлежащем состоянии в любое время года, в дождь и пургу содержатся дороги общего пользования в Емельяновском, Сухобузимском и Большемуртинском районах края общей

протяженностью 711 км. В их ведении и улично-дорожная сеть, это еще 132 км.

Вот что рассказал начальник планово-производственного отдела ДРСУ Василий Ельшин:

– В этом году у нас хорошие объемы получились, как и в году минувшем. Повезло, что дополнительно были выделены деньги на восстановление покрытия – мы сделали порядка 6 км. Это понятно: увеличилось финансирование на содержание дорог с переходом на новые нормативы. Скоро, в ноябре, будет заключаться новый контракт с КруДором на три года. Там норматив уже не 40, а 50%, и с каждым годом он будет увеличиваться. В этом году мы ввели в строй 12 км дорог. Малый Кантат – Верх – Казанка, Раздольное – Луговское. Они были переходящими, но мы их закончили в этом году. Вновь начали Верх-Подъемная – Лакино – Межово и первый участок ввели уже. Большой контракт – это Нахвальское – Берег Таскино. Полтора километра уже ввели, остальные ки-



Начальник планово-производственного отдела ДРСУ Василий Ельшин

лометры – в будущем году. Готовимся к вводу, 3,5 км, Большой Кантат – Предвинск, так называемый «коридор» с выходом на берег к парому для перемещения автотранспорта и людей на правый берег Енисея. Надеемся, что в этом году законтрекуем по всем позициям, чтобы знать перспективу на год следующий. Необходимо, чтобы все торги прошли в текущем году. КруДор эту систему правильно вводит. Нам необходимо знать будущие объемы работы, чтобы спланировать заготовку материалов под планируемое количество асфальта, чтобы заготовить в карьерах гравий, щебень и песок. У нас пять своих карьеров. И нам надо просчитать, сколько ШГС требуется заготовить. И начинать нужно сейчас, до суровых морозов.



Василий Ельшин продолжает свой рассказ о буднях предприятия:

– В этом году по целевому финансированию мы делали для обеспыливания автодорогу Частоостровское – Барабаново. И уложили в Частоостровском, прямо по деревне, асфальт. Раньше – то, как машина проедет, пыль столбом стояла, а теперь жители не нарадуются! Асфальт очень хорошего качества. И там же второй участок сделали, в деревне Куваршино уложили двухслойный асфальт. Сейчас там строится деревянный мост. Как только его закончат, мы положим тротуар и к мосту, и с той стороны моста.

С ДУМОЙ О БУДУЩЕМ

В Большемуртинском ДРСУ живут не только сегодняшним днем, а думают о будущем. Потому парк техники постоянно расширяется. Недавно прошли торги, в результате скоро на дорогах, обслуживаемых этой организацией, появятся три новых комплексных дорожных машины, куплены бульдозер и каток. Вызывает уважение то, что технику здесь приобретают в основном российского производства, тем самым поддерживая отечественного производителя.

– Износ техники очень большой, – Василий Николаевич ненадолго задумался, – а все-таки основная наша забота – это содержание дорог. Мы должны обеспечить безопасное движение в любое время года. Кстати, материалы применяем свои, только соль покупаем. Ну, а сейчас стараемся все погожие денки использовать в полной мере – это очень влияет на качество нашей работы. Да и больших затрат с наступлением низких температур требует обогрев битумохранилища. Осенью вообще качество всё-таки не то. А нам еще нужно вовремя остановить заводы, подготовиться к зимнему содержанию дорог. Чтобы, как говорится, «во всеоружии» встретить первый гололед. И людям надо



Юрий Янович



В АО «ДРСУ Большемуртинское» работают 160 человек. В 2020 г. введено в строй действующих пять автодорог общей протяженностью 15,66 км, в том числе:
Малый Кантат – Верх Казанка км18–25 – 5,026 км
Раздольное – Луговское км 0–6 – 3,634 км
Верх Подъемная – Лакино – Межово км 0–6 – 2,0 км
Сухобузимское – Нахвальское – Берег Таскино – 1,5 км
Большой Кантат – Предивинск км 0+700 – 9+500 – 3,5 км
В состав ДРСУ входит пять карьеров, два ДСК, два АБЗ и четыре производственных участка.

сходить в отпуск, отдохнуть немного. Отработали все-таки непростой сезон.

Теперь дорожникам нужно «поймать» первый гололед. Помогает круглосуточная диспетчерская служба на четырех метеостанциях: в Красноярске, Таловке, в селе Шида и здесь, в Большой Мурте. Она осуществляет контроль погодных условий и выдает рекомендации, какую смесь использовать для подсыпки: песчано-солевую 10-процентную, 20 или даже 50-процентную? В ДРСУ на складе инертных материалов хранятся и чистые материалы, и смеси. Сейчас это все стало привычным, а недавно считались инновационными разработками. Здесь уже начались работы по благоустройству собственной базы. И хотя денег в контрактах на подобные работы не предусмотрено, здесь не жалеют собственных средств. Это необходимо для успешной работы всего предприятия, да и людям работается производительнее и веселее в комфортных условиях.

ДОРОГА – ОТЛИЧНАЯ!

Попрощавшись с Василием Николаевичем, мы отправились на ремонт дороги Большой Кантат – Предивинск. Да, здесь работа в самом разгаре! Пока еще, правда, без дорожных знаков-указателей и разметок. Но за этим дело не станет. Разметку делает известная не только в крае специализированная фирма «БРИЗ». А дорожное полотно, надо сказать, получилось отличное,

ни ухаба, ни выбоинки. Работает здесь комплексная бригада из восьми человек. Командует Владимир Васин. Бригадиром в ДРСУ он уже больше двадцати лет, в совершенстве владеет всеми дорожными профессиями. Впрочем, все тут такие – специалисты-дорожники широкого профиля.

– На этом объекте: Большой Кантат – Предивинск, мы уложили 9 км, – рассказывает Владимир. – Работу заканчиваем, видите, буквально несколько десятков метров асфальта уложить осталось. Тут дорога была вообще убитая. Как в советские времена ее сделали – так больше ни разу даже ремонт не проводился.

На вопрос, как работает в ДРСУ, бригадир засмеялся:

– Ну, было б плохо, я больше двух десятков лет здесь бы не работал. Каждый день – от зари до зари! Всё дело в том, что на предприятии рабочего человека уважают. И домик есть на базе отдыха «Красноярский дорожник» в Шида, где нам всегда рады, и к ветеранам отношение особое – всегда помним. А вот Юра Янович, что он скажет?

Подошедший мужчина крепко пожал руку, улыбнулся и сказал:

– Что верно, то верно! Я здесь работаю четыре года, мне нравится. И приятнее всего, что наши земляки уважают наш труд, частенько благодарят. Да мы и сами понимаем, насколько облегчаем людям жизнь хорошими дорогами. Значит, работаем не зря!

Николай СЕРГЕЕВ.

Профсоюз — на правильном пути!

Нет в Красноярске, да во всем крае человека, связанного с дорожно-строительной отраслью, кто не знает Виктора Георгиевича Медведева. Это немудрено: председатель Общественной организации «Красноярская краевая организация Общероссийского профессионального союза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства» постоянно бывает в трудовых коллективах, решает множество наболевших проблем, выслушивает жалобы и предложения работников столь важной для страны отрасли.

НАГРАДЫ

Если профсоюзный лидер сам что-то не может решить — для него открыты двери краевых и городских руководителей любого уровня. Хорошо знают нашего земляка и в Москве — он является членом Центрального комитета отраслевого профсоюза и секретарем ЦК профсоюза на общественных началах в Сибирском федеральном округе. Авторитет, политический вес набрать непросто, но Виктор Георгиевич своей неустанной работой на благо отрасли доказал свой высокий профессионализм. К профсоюзному лидеру прислушиваются, помогают решить порой очень непростые проблемы. Может

быть, некоторым руководителям и не нравится его жесткая позиция по некоторым вопросам, касающимся трудовых коллективов — тем не менее, с его мнением считаются все. Виктор Георгиевич умеет убеждать. И убеждает. А его мнение и позицию переломить никак не получится, если он уверен в своей правоте. Не действуют даже угрозы физического воздействия... Впрочем, он просил не заострять на этом внимание.

То, что заслуга в деле сохранения дорожно-строительных предприятий Красноярского края — именно его — ни для кого не секрет! За это он получил благодарность лично от губернатора Красноярского края Александра Ус-

са. А вообще — наград Виктора Георгиевича — не счесть. О грамотах и благодарственных письмах говорить не приходится — их столько, что в скоросшиватель вряд ли войдут, целый сундук понадобится. А вот самые дорогие сердцу ветерана профсоюзного движения России награды: Золотой знак «Герб города Красноярска» — за большой вклад в развитие транспортно-дорожного комплекса города Красноярска и Золотой знак «За служение на благо города Красноярска». А вот и медаль «За безупречный труд и отличие» — это уже правительство РФ отметило труды Виктора Георгиевича.

С ЗАБОТОЙ О ЛЮДЯХ

Интересно и поучительно читать биографию человека, достигшего многого, а главное — уважения всех, кто знаком с ним. Можно сказать, сделавшего себя. «1967 год. Шофер 3 кл. автотранспортной колонны №3». Чуть дальше — грузчик транспортного цеха Красноярского завода телевизоров. И вот — начался отсчет: служба в рядах Советской армии, студент Красноярского политехнического института, секретарь комитета комсомола Красноярского завода телевизоров. Видимо, отсюда и пошла прямая линия жизни по общественному направлению. Помните: «Не расстанусь с комсомолом, буду вечно молодым»? Ну никак не скажешь, что ему перевалило за 70. Про таких говорят: вот бы у молодых было столько энергии и задора! Поработал Виктор Георгиевич зам. директора Красноярского Дома молодежи, но профессиональное образование покоя не давало, и стал он зам. начальника ПО Пассажиравтотранс №3. Чувствуете: замом со специфическим уклоном — по кадрам и воспитательной работе. Начальник Красноярского транспортного управления Василий Алексеевич Кучинский заметил постоянную заботу о людях на вверенных ему постах. Чуть позже назначен начальником отдела пассажирских перевозок «Красноярскавтотранса». Участливое отношение к людям, старание помочь в трудной





ситуации в итоге привели Виктора Георгиевича на профсоюзную работу. 25 ноября 1989 года его единогласно избрали председателем Красноярской краевой организации Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. И это случилось в самое непростое для страны время, в те жуткие годы, когда рушились заводы, уничтожались трудовые коллективы путём банкротств и других ухищрений, на которые горазды жулики и аферисты разного рода. Как-то на профсоюз никто уже и внимания не обращал, всем казалось, что эта общественная организация изжила себя. Скорее – ее изжили из нашей действительности. Компартия шаталась, жизненные устои всей огромной страны рушились. Ан нет! Этот человек сумел сохранить профсоюз, его влияние на жизнь всего автотранспортного комплекса края и каждого отдельно взятого человека. И хотя он никогда не рвался на профсоюзную работу, оказалось – это его стезя!

ГЛАВНЫЙ СТИМУЛ

– Мне не надо ни орденов, ни наград никаких, – говорит Виктор Георгиевич, – главное – сохранить трудовые коллективы! А благодарность людей, которым мы смогли помочь – вот главный мой стимул!

Вот бы каждому профсоюзному

лидеру взять на вооружение этот принцип. И не только профсоюзному деятелю, но каждому руководителю и всем, от кого зависит решение каких-либо вопросов, которые помогут повысить качество жизни каждого человека.

В отличие от большинства регионов России, в Красноярске удалось не только сохранить, но и укрепить профсоюз автотранспортной отрасли. И, как утверждают многие руководители и члены профсоюза, это удалось только благодаря личным качествам лидера – Виктора Георгиевича Медведева. И его помощницы – заместителю Галине Васильевне Васильевой. Она с первых дней с ним в этой должности. Вместе переживали бури и невзгоды. И конечно, победы!

Но главное, пожалуй, в том, что деятельность профсоюзной организации напрямую улучшает качество жизни всего населения Красноярского края, да, пожалуй, не только СФО, но и всей России. Потому как дорожные артерии Енисейской Сибири связывают наш регион со всеми городами и весями необъятной Родины.

А ещё в копилке добрых дел профсоюза дорожников – возрождение, организация и проведение конкурсов профессионального мастерства, различных спортивных состязаний, не только летних спартакиад, но и

зимних. И – создание знаменитой базы отдыха «Красноярский дорожник» в поселке Жемчужный на озере Шира. Здесь дорожники набираются сил перед будущим непростым, как всегда в Сибири, зимним периодом.

Сила – в единстве!

– Кстати, создать базу отдыха в Хакасии – это была инициатива бывшего начальника КрУДора Сергея Филипповича Зяблова – ныне депутата Законодательного собрания Красноярского края, – вспоминает Виктор Георгиевич, – которую мы изо всех сил поддержали. И теперь дорожные строители с удовольствием посещают нашу базу, набираются сил – впереди ведь долгая зима! А здесь – солнце, степной воздух и песок пляжей озера с ласковой целебной водой.

Отдых, конечно, дело необходимое, но все-таки главным в своей деятельности профсоюзный лидер по праву считает разработку тарифных соглашений, и теперь подписываются трехсторонние соглашения по социально-трудовым отношениям между профсоюзом, исполнительной властью Красноярска и края и хозяйствующими субъектами. Кстати, как сообщил Виктор Георгиевич, в то время были разговоры о том, что, дескать, надо бы создать отдельный профсоюз для руководящих работников. Но идея «расколников» не прошла. Сила – в единстве – в этом уверен Виктор Георгиевич.

К сожалению, Виктору Георгиевичу пришлось покинуть свой пост и Красноярск в силу непредвиденных обстоятельств досрочно. Судьба порой преподносит неприятные сюрпризы. Но он уверен – оставляет отраслевой профсоюз в надежных руках. Виктор Георгиевич передаёт дела председателю профсоюзной организации АО КрайДЭО Владимиру Глушинскому, зарекомендовавшему себя с самой лучшей стороны, и его команде. Он уверен – все у молодых получится! Тем более, сам Виктор Георгиевич совсем отходить от дел не собирается. Он уже получил ряд предложений от общественных организаций родственного профиля в Москве, да и на связи будет находиться всегда. И, по мере сил, станет помогать своему детищу – да, да, именно так! Горечь вынужденного расставания немного скрашивает уверенность: «паровоз» отраслевого профсоюза красноярских автотранспортников идет по надежному рельсам в нужном направлении.

Сергей КОЛИН.

Все остается людям

База «Красноярский дорожник» – одно из самых любимых мест отдыха работников отрасли. Кажется, уже невозможно представить время, когда ее не было. Каждый год здесь отдыхают тысячи дорожников и членов их семей. А ведь первых своих посетителей база приняла всего 17 лет назад – в 2003 году. А в этом году в сентябре исполнилось 80 лет человеку, благодаря которому база стала именно такой, какой мы ее знаем, – ее первому и неизменному директору Владимиру Васильевичу Козлову.



«КРАСНОЯРСКИЙ ДОРОЖНИК».

Новую для себя должность Козлов получил тогда, когда многие из нас, устав от жизни и бесконечных рабочих будней, предпочитают активному труду заслуженный отдых, – в 62 года. В уже далеком от нас 2002 году по инициативе тогдашнего начальника Управления автомобильных дорог Красноярскому краю Сергея Филипповича Яблова было решено организовать полноценный отдых для работников дорожной отрасли. И наиболее эффективным решением этой проблемы было признано создание собственной базы отдыха.

Из множества мест, предназначенных для строительства, было выбрано самое лучшее – в солнечной Хакасии, на берегу озера Шира. И закипела работа. Буквально уже

на следующий год были готовы первые 14 домов, которые приняли отдыхающих.

– Сейчас у нас уже 47 домов, – говорит Козлов. – Практически все они, за исключением всего четырех, благоустроены. В каждом есть душ, канализация, горячая и холодная вода, мебель, отопление, кухни, оборудованные современной техникой. Для любителей спорта на базе оборудованы спортивные площадки и пункт проката спортивного инвентаря. А еще здесь есть русская баня и финская сауна. И прекрасная столовая – в ней работают умелые повара, которые очень вкусно, по-домашнему кормят посетителей.

Расстроилась база очень быстро. И скоро выяснилось, что той территории, которая была выбрана изначально, уже маловато. Пришлось брать дополнительный участок. Сейчас база «Красноярский дорожник» – одна из самых крупных, красивых и благоустроенных на озере Шира. Это целый городок, состоящий из улиц с аккуратными и уютными домиками. А еще здесь очень много зелени и цветов. Ежегодно в «Красноярском дорожнике» отдыхают тысячи человек – приезжают семьями, с бабушками-дедушками, с ребятами. Самый «насыщенный» по посетителям год оказался 2012-й – тогда здесь побывало 4560 отдыхающих. В этом году несмотря на «ковидный» сезон, и все ограничения, сюда нашли возможность приехать 4170 человек, причем из них 800 – это дети. Целый пионерский лагерь! Контроль за здоровьем был усиленным, не было выявлено ни одного случая заболевания!

Заслуги и дорожников, и непосредственно Владимира Васильевича в создании и обустройстве базы отмечали все, кому довелось хотя бы раз здесь побывать.

В 2007 году приезжал сюда и губернатор Красноярского края Александр Усс – еще в бытность свою Председателем Законодательного собрания края. Тогда директору базы в торжественной обстановке вручили флаг с гербом Красноярского края. От себя лично Александр Викторович подарил две гитары, а председатель комитета по социальным вопросам Светлана Андропова наградила три лучших домика – Канского филиала № 2, ГП «КрайДЭО» и Минусинской ДПМК – часами с символикой края. «База – чудо, – написал в книге отзывов Александр Усс. – Люди, построившую такую великолепную базу, не могут плохо работать».

Несколько лет назад база по просьбе министерства соцзащиты Хакасии гостеприимно распахнула свои ворота для инвалидов-колясочников, которые совершали 166 километровый пробег от города Абакана до озера Шира.

– Это удивительно мужественные люди, – делится своими впечатлениями о том мероприятии Владимир Васильевич. – Их стойкости и силе воли можно только позавидовать. Кстати, тогда согласие принять у себя инвалидов дала только наша дорожная база, хотя она и принадлежит красноярцам. Другие, хакасские, отказались – даже за деньги не захотели тратить свое время и душевные силы на больных людей.

– Я сразу сказал: – почту за честь! – только посоветовал представительнице хакасской соцзащиты поставить в известность Сергея Еремина, который тогда был министром транспорта Красноярского края. Он перезвонил мне вечером: мол, сделай всё, что можешь, и ни копейки не бери. Участники пробега тогда два дня у нас прожили, мы их приняли, накормили, баньку им организовали... Вы даже представить не можете, насколько они были благодарны нам.

ПЕЧАЛЬНАЯ ТЕНДЕНЦИЯ

Каждый свой день Владимир Васильевич начинает и заканчивает прогулкой по базе. Смотрит своим хозяйским глазом, всё ли на ней в порядке, не надо ли где чего сделать, кому-то помочь.

– База мое детище, и для меня это не просто безликие дома, – говорит он. – У каждого из них свое лицо, за каждым стоит то предприятие, которое его строило, и его руководитель. Неудивительно, что при таком отношении к порученному ему делу Владимир Васильевич никогда не получает отказа от дорожников, если нуждается в помощи. Например, Александр Петров, директор АО «Ачинское ДРСУ», помогает организовать автобусы для ветеранов – каждый год в конце сезона они со всего края на несколько дней приезжают сюда на отдых. Александр Плясунов, директор Новоселовского филиала АО «Балахтинское ДРСУ» по первой просьбе привозит уголь. Всегда безотказен и Владимир Калачев, директор Емельяновского дорожно-строительного техникума.

К сожалению, констатирует Козлов, в последнее время наметилась одна безрадостная тенденция. Руководство дорожных предприятий по-

степенно меняется, на смену приходят молодые директора, и далеко не все они считают своим долгом заботиться о своих работниках также внимательно, как делали их предшественники. Так, уже 10 предприятий продали свои дома сторонним организациям, не имеющим отношения к дорожной отрасли.

– Да, конечно, это не чужие для нас люди – свои, красноярцы, – вздыхает Козлов, – но всё равно... Я новых директоров даже не всех в лицо-то знаю – не хотят они сюда приезжать, не считают базу своей. Им бы на исполнительного директора АО «КрайДЭО» Самеда Юсубова равняться, который очень многое сделал. В частности, забрал заброшенный Тасеевский дом, для своего филиала который стоял весь в пыли, чуть ли не разваливаться начал. Привел там всё в порядок, завез мебель, отремонтировал – теперь не дом, а загляденье. Теперь там отдыхает за летний сезон до 150 сотрудников филиала. Для меня есть ещё одна большая тема – тема ветеранов. Мало их стало приезжать к нам на ежегодный традиционный ветеранский отдых в августе. Когда-то к нам приезжали до 60 ветеранов из разных организаций дорожников. В прошлом году, например, из КрайДЭО было пять человек, в этом – 11 из некоторых филиалов КрайДЭО. Надеюсь, что в будущем году число вете-

ранов увеличится. Нельзя забывать о людях, посвятивших свою жизнь строительству дорог, этих артерий экономики края.

ВРЕМЯ СОБИРАТЬ КАМНИ

Главным в своей жизни в последние годы Владимир Васильевич считает, конечно же, базу. Она для него давно уже перестала быть просто местом работы, а стала родным домом.

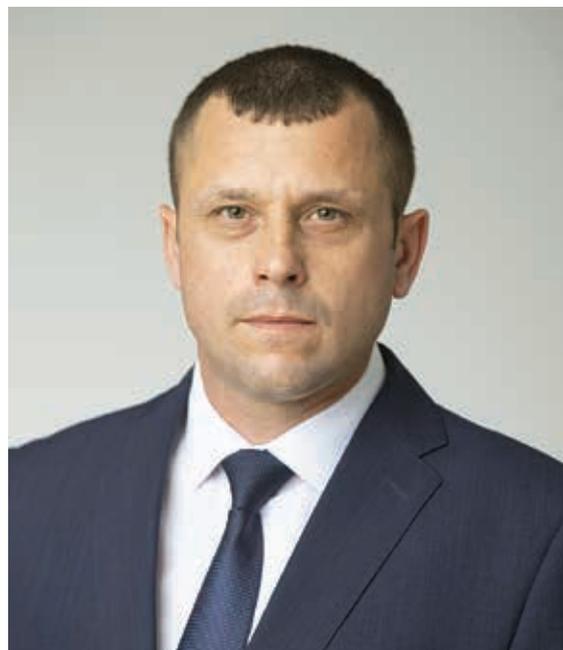
– Жизнь-то, по большому, счету, уже прожита, пора подводить итоги, – говорит Владимир Васильевич. – Как говорится, время разбрасывать камни – и время собирать камни. Я очень благодарен судьбе, что она решила сделать мне такой щедрый подарок. Знаете, в юности у меня была книга афоризмов, многие из которых я выучил наизусть. Так вот там были слова Максима Горького, которые врезались мне в сердце: «Нужно любить то, что делаешь, и тогда любой труд возвышается до творчества». Всю свою жизнь я старался жить в соответствии с этим принципом.

Владимир СЕМЕНОВ



Новое в дорожной разметке

Красноярский край стабильно находится в первой десятке регионов Российской Федерации, использующих последние достижения и разработки для обеспечения безопасности на дорогах.



Директор ООО «БРИЗ-Центр» Евгений Петрюк

Компания «БРИЗ-Центр» в этом вопросе – один из флагманов. Сезон 2020 для разметчиков стал временем внедрения инноваций и ярких дорожных решений.

– Мы отслеживаем мировые тенденции, пользуемся опытом других стран и городов, разрабатываем собственные способы усилить влияние разметки на водителей и пешеходов. В этом сезоне ряд новинок, которые мы применяли, связан со световой индикацией, – говорит Евгений Петрюк, директор ООО «БРИЗ-Центр».

ПРОЕКЦИОННАЯ ЗЕБРА.

Например, мы установили в Красноярском крае первую проек-

ционную зебру. Для эксперимента был выбран нерегулируемый пешеходный переход на въезде в посёлок Минино. Новшество внедрено в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и призвано повысить безопасность движения на трассе.

С помощью двух светодиодных проекторов, установленных на П-образной опоре, на пешеходном переходе создается проекция в виде пешеходной зебры. Такая разметка не сотрётся, её яркость не зависит от яркости и направления фар автомобилей. Она хорошо заметна на расстоянии более 150 метров в ночное время суток и в плохую погоду.

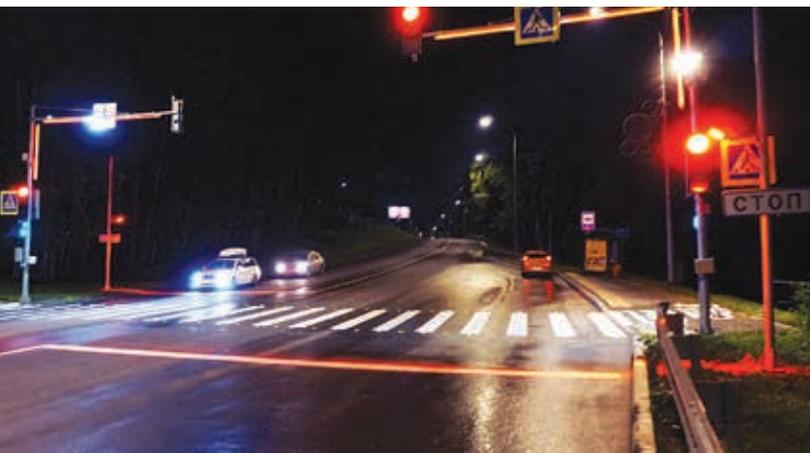
Чаще всего именно в этих условиях возникает риск возникновения ДТП с участием пешеходов.

Светящиеся полосы не заменяют традиционную разметку, а дополняют ее.

ПРОЕКЦИОННАЯ СТОП-ЛИНИЯ

Проекционная стоп-линия установлена на пешеходном переходе около красноярского зоопарка. Это светящаяся полоса, которая дублирует на проезжей части запрещающий сигнал светофора.

Такой элемент дорожной безопасности позволяет привлечь до-



полнительное внимание водителей к пешеходному переходу.

Пешеходный переход около зоопарка – место очень оживлённое, здесь постоянно переходят дорогу дети и подростки, и вместе с тем – это популярная трасса, по которой большое количество автомобилей направляется на юг края.

Именно поэтому здесь был применён комплексный подход и внедрены технические новинки, повышающие безопасность на дороге.

Помимо проекционной стоп-линии здесь установлены «лежачие светофоры» и дублирующая подсветка светофорных стоек. В качестве завершающего штриха привлекает внимание необычная разметка – зебра-переход выполнена в виде зебры-животного, по ней идут все, кто приезжает в зоопарк на автобусе или оставляет машину на нижней парковке. Нанесена она была два года назад, а в этом году изображение обновили.

ЗЕБРА-РАЗМЕТКА В ВИДЕ ЗЕБРЫ-ЖИВОТНОГО

На пешеходном переходе перед Речным вокзалом этим летом появилась зебра-морячка.

Дорогу здесь часто переходят дети и подростки, направляясь на Центральную набережную. Необычная разметка служит для привлечения внимания к необходимости соблюдения правил дорожного движения.

СИНХРОННЫЕ СВЕТЯЩИЕСЯ МАРКЕРЫ

Также в этом сезоне в Красноярском крае впервые установили синхронные светящиеся маркеры для дорожной разметки. В качестве экспериментального участка для их установки был выбран 12 километр автодороги Еловая – станция Минино в Емельяновском райо-

В этом сезоне красноярская компания наносила разметку в 12 регионах России. Было размечено 4600 километров краевых дорог, 1800 восемьсот километров федеральных и 1200 километров улиц и дорог Красноярска. Общая площадь нанесения составила более двух миллионов квадратных метров.

Для наглядности – если вытянуть всю нанесённую компанией разметку в одну линию шириной 10 сантиметров, она протянется от Москвы до Владивостока и обратно. Традиционно «БРИЗ-Центр» принимает участие в контрольно-полевых испытаниях разметочных материалов. Разметчикам нужно понимать, какие материалы будут держаться на дороге дольше других и обеспечат качество в течение всего гарантийного срока.

Принципиальным новшеством маркеров является синхронность свечения. Ранее на краевых трассах использовались светодиодные катафоты, которые вспыхивали хаотично. Это не давало водителям полной картины, – как выглядит тот или иной опасный участок дороги. Было принято решение применить инновационные технологии.

Место выбрано неслучайно, только в прошлом году в дорожно-транспортных происшествиях здесь пострадали 3 человека. Светодиодные маркеры предназначены для разделения потоков машин на дороге и вмонтированы непосредственно в асфальт на осевой линии. Автономные маркеры обеспечивают встроенные аккумуляторы, которые заряжаются за счет солнечных батарей. В течение дня они накапливают энергию и начинают мигать, когда уровень солнечного света падает ниже определённого показателя. Это фиксируется датчиком уровня освещённости.

Технология с применением синхронных светящихся маркеров уже была опробована дорожниками в европейской части России и хорошо показала себя как в тёплый, так и в холодный сезон.

Теперь модулям предстоит проверка сибирской зимой. Низкие температуры, уборка дорог техникой, подсыпка реагентов – все эти факторы будут учтены специалистами. Сезонные испытания покажут эффективность и целесообразность дальнейшего применения маркеров на краевых дорогах.

ИМПУЛЬСНЫЕ ЗНАКИ

Современные импульсные знаки были установлены компанией «БРИЗ-Центр» на опасных участках вдоль трассы, ведущей из аэропорта Емельяново в Красноярск и на автодороге Красноярск-Енисейск. Такая технология ранее в Красноярском крае не использовалась. Знаки снабжены специальной подсветкой, и загораются по цепочке с заданным интервалом, обозначая для водителей опасный поворот.





Уважаемые автомобилисты! Дорогие ветераны транспортной отрасли Красноярского края!



Поздравляем вас с профессиональным праздником!

Надёжный автотранспортный комплекс обеспечивает рост многих отраслей экономики, социальную стабильность и качество жизни.

Водители, диспетчеры, инженерно-технические работники, руководители автопредприятий – свыше пяти тысяч профессионалов изо дня в день помогают жителям края решать насущные задачи.

Только в прошлом году пассажиропоток на автомобильном транспорте в регионе составил более 244 миллионов человек, а объём перевезённых грузов – почти 137 миллионов тонн.

Планомерно повышается безопасность перевозок, обновляется парк подвижного состава, разрабатываются более удобные пассажирские маршруты. Автотран-

спортные предприятия ориентируются на высокие профессиональные стандарты. Заботясь о безопасности и комфорте пассажиров, сохранности грузов, перевозчики используют современные технологии, внедряют цифровые сервисы, участвуют в конкурсах профессионализма.

Искренне благодарим специалистов и руководителей за верность избранному делу, компетентность и ответственность. Желаем крепкого здоровья, оптимизма, благополучия, безаварийной работы и хороших дорог!

Губернатор Красноярского края
А.В. Усс

Председатель Законодательного Собрания края
Д.В. Свиридов

Канский филиал ГПКК «Краевое АТП»

Валерий Агарин:



Директор филиала Валерий Агарин.

«Хочу, чтобы люди оставались довольными!»

Мы пообщались с Валерием Александровичем Агаиным, директором Канского филиала государственного предприятия Красноярского края «Краевое автотранспортное предприятие». Как известно, Канский филиал, в прошлом – Канское ПАТП – входит в число старейших предприятий в городе Канске. С 1 января 2019 года у ПАТП – новое название. А в июле текущего года на предприятие пришел новый руководитель.

ЛЮБИМОЕ ДЕЛО

– Валерий Александрович, можно ли называть автотранспортную отрасль вашей родной сферой?

– Конечно! Родился я на Алтае, когда был маленький, родители переехали в Красноярский край. Закончил Красноярский политехнический институт, получил специальность инженера-механика. После армии трудовой путь начал с мастера по ремонту автомобилей, потом рабо-

тал инженером по мобилизационной работе в автотранспортном предприятии города Заозерный Рыбинского района.

А потом был большой перерыв – часть жизни я отдал службе в органах внутренних дел. В МВД я работал на различных должностях оперативного и начальствующего состава. Окончил Волгоградскую высшую следственную школу МВД, шесть лет проработал следователем. Вышел в отставку с должности начальника

управления МВД по городу Заозерному. После этого меня пригласили поработать в Заозерновское автотранспортное предприятие. Там я трудился больше 10 лет, в том числе в качестве директора, после чего назначен руководить автотранспортным предприятием в Канске.

НОВАЯ СТРАНИЦА В ЖИЗНИ

– Новый период в жизни?

– Да, здесь для меня всё новое: и город, и люди, и возможности. Людей

здесь трудится в четыре раза больше. Ежедневно на линию выходит 57 автобусов. Больше условий для воплощения новых производственных идей.

Теперь все вместе мы работаем над тем, чтобы улучшить качество обслуживания пассажиров и сделать так, чтобы технические возможности нашего предприятия перешли на другой уровень. Работаем над обновлением подвижного состава, этим занимается наше предприятие и генеральный директор Краевого автотранспортного предприятия Роман Михайлович Хайсерверин.

Скажу больше: под мое руководство отдали еще один участок – в городе Иланском. И фронт работ там будет пошире, чем в Канском филиале!

Основная наша задача столь же проста, сколь и важна – перевозка пассажиров по Канску и Канскому району. К тому же мы много работаем с социально значимыми группами населения, с пенсионерами и льготниками. С задачами справляемся, хоть они и не простые. Например, подвижной состав для поддержания хорошего технического состояния требует капитальных затрат.

Главную оценку нашей работы делает население обслуживаемых территорий. Моя цель в том, чтобы люди оставались довольными!

ЖИЗНЕННЫЙ ОПЫТ

– Как вам помогает в нынешней работе богатый опыт, полученный во время службы в рядах МВД?

– Действительно, многие годы и на ответственных должностях мне приходилось работать с людьми, причем самых разных категорий. Это совершенно незаменимый опыт – умение установить психологический контакт, разобраться в человеке, найти достойный выход из конфликтной ситуации! Никакие учебники и пособия не научат всему этому. Но главный праздник для меня – профессиональный праздник работников автомобильного транспорта. Лучшие годы я провел именно в этой отрасли!

– Как легко вам удалось решение перейти на работу в Канск?

– Если я и раздумывал, то недолго. Это нельзя назвать предложением, от которого нельзя отказаться. По многим показателям возглавляемое мной ранее предприятие было успешным. При этом, когда мне предложили прийти на Канский филиал, я знал, что здесь есть много не-

решенных вопросов, за которые пришлось браться сразу, одновременно со знакомством с новым для меня коллективом.

О ЗНАЧЕНИИ КОМФОРТА

– Что для вас является приоритетными задачами?

– Среди прочего – изменение внешнего облика подвижного состава. Автобусы требуют вложений, ремонта. Нужно думать об имидже предприятия. По городу и району должны ходить красивые хорошие автобусы. Хочу, чтобы граждане получали приятные эмоции, когда они входят в салоны этих автобусов. Людям необходимо предоставлять комфорт.

– Как в коллективе восприняли ваши начинания?

– Очень адекватно, с пониманием. Я доволен коллективом и здешними традициями, это люди, которые любят и уважают свою работу. Коллектив хорошо воспринял изменения. Сам я по характеру человек не конфликтный, всегда ищу компромисс, нейтральное решение. Конечно, у меня были свои требования, но мы услышали и поняли друг друга. И есть уже конкретные результаты.

– В любом городе иногда возникает обсуждение необходимости новых маршрутов и расписания движений. Вы уже столкнулись с этим?

– Знаете, есть такая поговорка: сто людей, сто мнений. При составлении программы перевозок учитывается мнение большинства. Возможности угодить всем, даже самым малочисленным группам населения, нет. Но мы прислушиваемся, анализируем.

ИСПЫТАНИЕ ДЛЯ ВСЕХ

– Насколько тяжелыми оказались для Канского филиала последствия пандемии и связанные с ней ограничения?

– Это серьезное испытание для нас. Также, как и для всех отраслей. Весной люди стали меньше ездить, и у нас резко упали доходы. В таких условиях мы продолжали поддерживать транспорт в нормальном состоянии, и в то же время должны были выполнять комплекс мероприятий по выполнению требований Роспотребнадзора и т.д. С теми задачами, которые на нас возлагаются, справляемся.

Естественно, мы, как предприятие повышенной опасности, стараемся минимизировать угрозу заражения, принимаем все зависящие от нас меры. Автобусы оснащены медицинскими масками и дезинфи-

цирующими средствами. Наши экипажи – водитель и кондуктор – просят людей быть ответственными. Я говорю «просят», потому что приказной порядок не так эффективен, как доброе слово. У людей должно быть свое, внутреннее понимание того, что это нужно и для каждого из них, и для окружающих!

Хочу сказать, что и федеральной властью, и губернатором Красноярского края была оказана большая помощь. Например, восполнение потерянных доходов, затрат на ГСМ, на дезинфекцию. Спасибо за продуманную политику!

– Повлияла ли пандемия коронавируса на дальнейшие планы?

– Изменения в экономике не обошли стороной никого. Сдвинулось финансирование, исполнение программ. На 2021 год принята правительством соответствующая программа по обновлению подвижного состава. Загадывать пока не хочется! Вот когда будут новые автобусы стоять в линейку – тогда я и скажу: смотрите, как здорово!

СО СПОРТОМ ПО ЖИЗНИ

– Вам по долгу службы пришлось переехать в Канск. Чем вы занимаете свое свободное время?

– Времени на сторонние увлечения нет, только работа и дом. А вообще всегда у меня в приоритете был спорт. В студенческие годы много времени проводил в спортзале. Занимался боксом. Стараюсь и сейчас поддерживать спортивную форму. В зимнее время с супругой всегда в бассейне. Люблю сауну – чтобы и поплавать, и погреться. Несколько часов в такой обстановке – лучший отдых, когда вода забирает всю накопившуюся отрицательную энергию.

А так – у меня есть, на кого себя потратить: в Красноярске живут мои трое внуков и внучка. Внуки тоже занимаются спортом, причем, профессионально. Играют в юношеском составе футбольного клуба «Енисей».

Доска почета Канского филиала ГП КК «Краевое АТП»:

Водители автобуса: Сергей Щемеров, Петр Данилевич, Александр Тузов, Сергей Кравченко.

Автоэлектрик Виктор Сурначев.

Кондуктор Любовь Доронина.

Слесарь Владимир Слесаревский.

Водитель тягача Иван Мазур.



Наталья Прокопьева,
главный бухгалтер
Канского филиала ГПКК
«Краевое АТП»:

- После школы закончила институт Дружбы народов в Иркутске. А потом, как меня в 21 год поставили работать главным бухгалтером (дело было в совхозе Зеленый луг), так до сих пор и работаю в такой должности. Правда, уже на другом предприятии. В Канском филиале я пять лет. И работа нравится, и коллектив. Хочу сказать, что мы очень довольны нашим новым директором, не можем нарадоваться им!

Роман Ронжин,
водитель автобуса:

- В Канском филиале работаю пять лет. А стаж водителя у меня намного больше. Чаще работаю на городских маршрутах. Люблю, когда хороший день, хорошо работает и техника не подводит. Разумеется, пассажиры бывают разные, иногда приходится помогать кондуктору наводить порядок в салоне автобуса. Кстати, невоспитанных пассажиров с годами становится меньше.



Александр Каминский,
водитель автобуса:

- 38 лет я тружусь на этом предприятии. Сам родом из Абанского района. После армии год отработал учителем трудового обучения и физкультуры, а потом понял, что это не моё. Пошел учиться в автошколу и вскоре сел за руль. Отец мой тоже был шофер, тракторист.

Главное в работе – чтобы пассажиры были довольны.

Знаю все маршруты наизусть, а любимый маршрут такой, где дорога лучше и где пассажирский поток больше.

Тамара Бояршинова,
диспетчер:

- На канском пассажирском предприятии я работаю уже 26-й год. И кондуктором поработала, а вот теперь диспетчером. Везде есть своя специфика, знаю работу от и до.

Нравится, когда пассажиры довольны, когда у них нет претензий и вопросов. Конечно, бывает, что люди звонят, тогда приходится выслушивать их, отвечать, иногда и извиняться, брать всё на себя. Такая работа – быть зачастую крайним.



Материалы подготовил Сергей Иваницкий



Без автобуса далеко не уедешь...

Нынешний год для общественного транспорта выдался нелегким – из-за длительной самоизоляции резко упал пассажиропоток, а с ним и доходы предприятий-перевозчиков. Между тем, для жителей населенных пунктов края автобусное сообщение порой является единственным способом передвижения, поэтому все социально значимые направления необходимо было сохранить.

– Несмотря на карантин и самоизоляцию, наш коллектив продолжал в штатном режиме нести свою трудовую вахту, – рассказывает директор Большемуртинского филиала Краевого АТП Николай Чернявский. – Конечно, пассажиропоток упал в разы, особенно в первые месяцы ка-

рантина, однако рейсы в населенные пункты мы не отменяли, даже если приходилось перевозить по 2-3 человека, так как большинство маршрутов – социально значимые. Единственное, в период карантина сократили частоту междугородних рейсов в Красноярск с 4 до 2. Сейчас посте-

ленно люди стали чаще пользоваться общественным транспортом, но до сих пор мы не вышли на прежний уровень по сравнению с прошлым годом. Ощущается и заметное падение прибыли предприятия, особенно доход «просел» в апреле, однако нам удалось сохранить коллектив и вовремя выплачивать работникам зарплату. Остается надеяться, что таких сложных ситуаций, как было в апреле-мае, уже не произойдет, и жизнь постепенно войдет в свое привычное русло.

С самого начала и по сей день весь коллектив неукоснительно соблюдает все меры предосторожности: несколько раз в день проводится дезинфекция автобуса, кондукторы и водители используют защитные маски и перчатки. К счастью, никто из работников не пострадал от инфекции, хотя люди находились в бук-

вальном смысле слова на передовой. Сейчас в филиале трудится 48 человек: водители, слесари, кондукторы, бухгалтерия. Средний возраст водителей – 40-45 лет, есть и молодежь, и ветераны производства, отработавшие более 30 лет.

Слесарь Владимир Минкин – один из старейших работников Большемуртинского филиала Краевого АТП.

– Я здесь с 1983 года работаю, 37 лет, – рассказывает Владимир Гапачевич. – До этого недолго работал в совхозе. А сюда попал водителем на КамАЗ, дороги делал. Потом по состоянию здоровья перешел на другую должность. Хотел водителем автобуса работать, но Николай Николаевич, который тогда занимал должность инженера, предложил мне попробовать агрегатчиком поработать, мол, будет получаться, останешься. Да так я вот уже 15 лет и тружусь здесь.

– К сожалению, молодых работников не так много, как хотелось бы, – отмечает Николай Николаевич. –

человек труда был в большом почете. Помню, еще до 95-го года коллектив нашего предприятия насчитывал свыше 300 человек! В автопарке было 180 автобусов и автомобилей. Сейчас же у нас 17 автобусов, 1 грузовой транспорт, 2 легковушки, и по большому счету этого достаточно.

надежного тыла, процветания, чтобы дома их всегда ждали с нетерпением близкие и родные, а на работе было уважение и почет. Наша отрасль нужна людям, и вместе, думаю, мы выправим положение.

Действительно, многие работники Большемуртинского филиала еще

«Автоотряд» Большемуртинского района был образован 15 мая 1938 года, позже, в 1973 году, переименован в «Автоколонну 1340». На предприятии работали целыми династиями: Колобовы, Горячевские, Алексеевы, Харитоновы, Павловы, Кузьмиченко. С 2003 года организация передана в краевую собственность, сейчас это Большемуртинский филиал Краевого АТП, специализирующийся на пассажирских внутрирайонных и междугородних перевозках.

Даже на такое небольшое количество техники не хватает водителей. К счастью, у нас крепкий коллектив, где каждый человек осознает ценность и важность своего труда. И в преддверии нашего профессионального праздника я хотел бы сказать спасибо каждому из своих сотрудников за ежедневный труд и работу на совесть: опытным водителям Владимиру Николаеву, Павлу Данилюку, нашим молодым работникам Руслану Спиридонову, Владимиру Зайцеву, Олегу Адольф, Наталье Данилюк, проработавшей многие годы старшим диспетчером, кассиру автовокзала Светлане Саханевич, кондуктору Валентине Прокопьевой, слесарю-инструментальщику Владимиру Минкину

и другим. Даже на такое небольшое количество техники не хватает водителей. К счастью, у нас крепкий коллектив, где каждый человек осознает ценность и важность своего труда. И в преддверии нашего профессионального праздника я хотел бы сказать спасибо каждому из своих сотрудников за ежедневный труд и работу на совесть: опытным водителям Владимиру Николаеву, Павлу Данилюку, нашим молодым работникам Руслану Спиридонову, Владимиру Зайцеву, Олегу Адольф, Наталье Данилюк, проработавшей многие годы старшим диспетчером, кассиру автовокзала Светлане Саханевич, кондуктору Валентине Прокопьевой, слесарю-инструментальщику Владимиру Минкину

помнят, насколько почетной была должность водителя автобуса, подтверждая слова Николая Чернявского воспоминаниями из своего прошлого.

– Я работаю в Большемуртинском филиале Краевого АТП уже 30 с лишним лет, большая часть моего трудового пути прошла здесь, – рассказывает водитель автобуса Павел Данилюк. – В советское время, конечно, работалось легче, да и отношение в обществе к нашей профессии было уважительней. Раньше попасть на должность водителя автобуса было очень сложно. Когда я устраивался, на меня долгое время смотрели, оценивали. Первые три года нельзя было возить детей, даже в Красноярск ездить, я мог только на местных маршрутах работать. Я был водителем первого класса, это было очень почетно, за класс платили надбавку к зарплате, а потом все классы отменили. Сейчас мало кто хочет идти водителем автобуса, работа очень ответственная, тяжелая. Мы отвечаем за жизни людей, постоянно за рулем. За 34 года, что я вожу автобус, раз 15 только Новый год дома встретил, все остальное время – на работе. Хорошо, что семья с пониманием относится к этому, да и как иначе? Супруга Наталья Данилюк и сама работала в АТП, сначала была диспетчером, старшим диспетчером, по возрасту ушла на пенсию, но продолжает работать на предприятии. Причем она старожил коллектива, в ее трудовой книжке всего одна запись.

Нужно сказать, что многие работники АТП посвятили всю свою трудовую жизнь предприятию. И сам



Директор филиала Николай Чернявский

Мы стараемся привлекать молодежь, так, за прошедшие два года обучили двух водителей в Красноярске в сотрудничестве со службой занятости населения. Сейчас они работают у нас. Но желающих получить профессию водителя автобуса не так много – молодые люди все больше хотят «кабинетную» должность. Мне горько осознавать, что наша профессия постепенно потеряла престиж. Раньше

и другим. Отдельно хочу поблагодарить за многолетний труд наших ветеранов, ушедших на заслуженный отдых: водителей Бориса Харитонова, Александра Шанг, Виталия Осипова, бухгалтера-экономиста Ольгу Гурьеву, директора Николая Солдатову и многих других.

Всем им, а также коллегам-водителям желаю крепкого здоровья,

Николай Чернявский трудится здесь уже двадцать восемь лет. После учебы в 1994 году вернулся в родную Большую Мурту и устроился в Большемуртинский филиал сначала водителем грузового автомобиля, потом работал на пассажирском автобусе, занимал должности инженера и главного инженера, а с 2007 года является директором предприятия.

За это время на его глазах пройден большой путь изменений, и не всегда в лучшую сторону. К примеру, раньше, помимо пассажирских перевозок, в советское время, АТП активно занималось грузоперевозками, была даже своя военизированная колонна. В 90-е годы от грузового транспорта пришлось отказаться.

- В то время мы почти не получали «живых» денег, весь расчет шел бартером, а техника любит запчасти, - вспоминает Николай Николаевич. - Постепенно у нас остался только автобусный парк.

А вот дороги, по словам директора филиала, наоборот, заметно преобразились.

- Раньше не всегда можно было попасть в какую-либо деревню, а сейчас автобусное обслуживание у нас круглогодичное, - отмечает Николай Чернявский. - Дороги по многим направлениям заасфальтировали, но даже грунтовки в хорошем состоянии, позволяют ехать с нормальной скоростью и не бояться, что застрянешь в пути. Каждый год дороги ремонтируются, спасибо Большемуртинскому ДРСУ, работу выполняют хорошо. К сожалению, про внутриселковые дороги сказать такого нельзя, там выделяются другие средства на содержание, ко-

торых явно недостаточно.

Еще одно важное в истории предприятия изменение - переход в частную собственность.

- В этом событии есть как плюсы, так и минусы, - отмечает Николай Николаевич. - Минусы небольшие, такие, как переход из упрощенной системы налогообложения в общую. Плюсы же перевешивают - предприятие, влившись в единую систему, стало крупнее, теперь проще участвовать в конкурсах, получать необходимые объемы, организовывать закупки топлива. Кроме того, в головное предприятие всегда можно обратиться за помощью в любом вопросе.

Сейчас филиал выполняет одиннадцать пригородных социально значимых маршрутов по всему району, один внутрирайонный междугородний до Луговского (расстояние - 68 км), три по Большой Мурте и два междугородних маршрута: Большая Мурта-Красноярск-Большая Мурта



Слесарь Николай Минкин

комплекса. Один маршрут рассчитан только на Большую Мурту, второй - с заездом в близлежащие населенные пункты: Межово, Лакино, Бартат, Еловка, Пакуль.

С Большемуртинским филиалом Краевого АТП связан трудовой путь не одного поколения Чернявских. Здесь трудился дед Николая Николаевича, несколько десятилетий отдали предприятию отец и дядя. Николай Николаевич являлся депутатом четвертого и пятого созывов Большемуртинского районного Совета депутатов Красноярского края

и Бузуново-Красноярск-Бузуново.

- Все населенные пункты нашего района охвачены транспортным сообщением, - подчеркивает директор Большемуртинского филиала. - Программа перевозок составлена оптимальным образом по количеству рейсов и сбалансирована по финансовой составляющей. Конечно, хотелось бы увеличить объемы работы, но это возможно только с помощью дополнительных заказов. К примеру, нам очень помогает сотрудничество с крупным предприятием - свинопольхозом «Красноярский». По их заказу мы выполняем несколько рейсов ежедневно - привозим и увозим работников свино-

Хотелось бы взять под свою ответственность и школьные перевозки, но пока этот вопрос находится на стадии обсуждения.

Дополнительный доход очень помог бы нашему предприятию приобрести новое современное оборудование для собственной ремонтной базы, а также обновить подвижной состав, изношенность которого составляет 75-80%. Разумеется, мы и сейчас стараемся покупать машины. Так, в прошлом году приобрели «Газель», кроме того, в наследие от Зимней Универсиады наше предприятие получило два автобуса «ПАЗ-Вектор». К слову, четыре наших водителя и два инженерных сотрудника принимали участие в транспортном обеспечении Всемирных студенческих игр, за что имеют награды от губернатора края и министерства транспорта.

В целом, несмотря на трудности, мы с оптимизмом смотрим в будущее, да и как по-другому? Мы нужны людям.

Василий СМРНОВ



Водитель Павел Данилюк



За достойный труд

1 октября состоялся Пленум комитета общественной организации «Красноярская территориальная (краевая) организация общероссийского профессионального союза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства».

На повестке дня было четыре вопроса, которые обеспечили 100-процентную явку членов краевого комитета. В работе Пленума принял участие председатель федерации профсоюзов Красноярского края Олег Исянов

Такая повестка дня не могла оставить никого равнодушным:

1. О досрочном прекращении полномочий и расторжении трудового договора по собственному желанию Медведева Виктора Георгиевича, председателя ОО «КТКООПСРАТДХ»;

2. О досрочном прекращении полномочий и расторжении трудового договора по собственному желанию Васильевой Галины Васильевны, заместителя председателя ОО «КТКООПСРАТДХ»;

3. Об избрании исполняющего обязанности председателя ОО «КТКООПСРАТДХ» до проведения внеочередной 30-й отчетно-выборной конференции;

4. Об избрании заместителя председателя ОО «КТКООПСРАТДХ».

Да, не удивляйтесь: Виктор

Георгиевич Медведев был вынужден досрочно оставить свой пост, можно сказать, в силу непредвиденных обстоятельств, говоря по современному – случился форс-мажор. Ведущий Пленум Виктор Медведев начал заседание такими словами:

– 20 августа состоялось заседание Президиума, который рассмотрел вопросы о дате проведения нашего Пленума, определил срок проведе-

ния – сегодняшний день. Утвердил вопросы, которые сегодня нам нужно решить и принять Постановление.

Виктор Георгиевич зачитал повестку, которую мы привели выше, и сделал сообщение об акции «За достойный труд», которую проводит ФНПР 7 ноября 2020 года. Для этого необходимо рассмотреть резолюцию Красноярского отделения ФНПР, кроме того, нужно провести электронное голосование в поддержку этой резолюции. Задача даже не в том, чтобы просто проголосовать. Вопрос стоит о сохранении рабочих мест, сохранении заработной платы.

– Я бы хотел обратить ваше внимание, – продолжил он, – как отраслевиков: мы входим в приватизацию транспортной отрасли краевого АТП, и с 1 января будущего года мы долж-



ны акционироваться. Мы дважды обращались к губернатору Красноярского края и правительству, разработана программа обновления подвизного состава.

Кроме того, краевой комитет профсоюза от имени президиума написал просьбу к правительству края и губернатору о пересмотре тарифов на пассажирском автомобильном транспорте, так как они не пересматривались уже в течение трех лет.

– Мы тесно работаем с губернатором, с правительством, даже подключали Олега Халильевича Исянова к решению проблем отрасли. Мы постоянно и чётко отстаиваем интересы коллектива в подборе генерального директора Краевой дорожно-эксплуатационной организации. Это очень серьёзный вопрос, – заострил внимание участников Пленума Виктор Георгиевич, – не менее серьёзный вопрос назрел и по проведению торгов на проведение дорожных работ на региональных и федеральных дорогах. Я бы просил профсоюзный актив в рамках акции «За достойный труд» рассмотреть отраслевые вопросы с руководителями предприятий. И по транспорту: задача – не допустить развала, вакханалии по приватизации всех филиалов. Мы на прошлой неделе совершили объезд всего юга края, побывали на многих предприятиях автомобильного транспорта. Вместе с генеральным директором Краевого АТП пришлось оперативно отстранять от занимаемой должности тех директоров филиалов которые не справились, и назначать новых.

Повестку дня приняли единогласно, и Галина Васильева предложила принять постановление по первому вопросу повестки дня:

– По первому вопросу предлагается такое постановление: 1. Прекратить полномочия председателя ОО «КТКО-

ОПСРАТДХ» Медведева В. Г. по собственному желанию в соответствии статьи 80 ТК РФ, расторгнув трудовой договор с 16 октября 2020 г.

2. Главному бухгалтеру комитета ОО «КТКООПСРАТДХ» произвести окончательный расчет.

Скрепя сердце, некоторые, утирая слёзы, вынужденно проголосовали «за». 16 октября – последний рабочий день Виктора Медведева.

Галина Васильевна пояснила, что с 1 ноября и она перестанет работать в качестве заместителя председателя, но в комитете останется до 1 января 2021 года.

Исполнение обязанностей председателя краевой организации профсоюзов Виктор Георгиевич предложил возложить на освобожденного председателя первичной профсоюзной организации АО КрайДЭО Владимира Глушинского, так как избрать на эту должность имеет право только конференция, которая вскоре состоится. Это предложение было принято единогласно.

Заместителем председателя по организационной работе и работе с молодежью на срок работы действующего комитета с 1 ноября 2020 года по 3 декабря 2024 г. также единогласно избрали Наталью Лалетину.

В состав комитета профсоюза взамен выбывших были избраны Наталья Лалетина и Юлия Рогова, представитель первичной профсоюзной организации АО «Балахтинское ДРСУ».

Слово взял Олег Исяев:

– В такие минуты, когда ты понимаешь, что один из близких товарищей, коллег, в силу объективных причин вынужден уйти с должности и вообще уехать из Красноярска, становится очень грустно. С момента моего прихода на эту должность 15 лет назад я понял истину: роль личности в истории име-

ет ключевое значение. Особенно в тяжелые, переходные моменты, когда возникают проблемы, когда требуется проявление характера, стойкости, умение отстаивать и решать самые сложные вопросы. И за эти 15 лет Виктор Георгиевич для меня является примером, по которому я, как младший, всегда ориентировался. Мы с ним обсуждали и решали самые сложные проблемы, которые за эти годы коснулись не только вашей отрасли. И только благодаря вам, вашему профсоюзному активу и вашему председателю вы сохранили свои социально ориентированные организации. Огромные слова благодарности и вам, Галина Васильевна! А я хочу сказать людям, которые приходят вам на смену: удерживайте отрасль, которую всегда много желающих растащить на части! Мой кабинет для вас всегда открыт, приходите с любыми вопросами. Будем решать их вместе. Ту высокую планку, которую поставили уступившие вам дорогу – надо сохранить. Это не просто. Но я хочу вас заверить: мы все в одной команде! Все ваши проблемы – и наши проблемы, и мои, как председателя. Можете в этом не сомневаться ни минуты!

Много ещё добрых слов прозвучало в адрес Виктора Георгиевича и Галины Васильевны. Принявшие у них эстафету профсоюзного движения заверили, что приложат все силы и не растеряют достигнутого их старшими товарищами. Владимир Глушинский от первичной организации профсоюза АО «КрайДЭО» подарил Виктору Медведеву ноутбук для оперативной связи. А Виктор Георгиевич заверил, что он всегда будет на связи, будет помогать решать самые насущные вопросы.

Николай СЕРГЕЕВ.



«Трудимся на совесть!»

В январе 2016 года Балахтинское автотранспортное предприятие стало филиалом краевого АТП. Как живёт предприятие сегодня и что изменилось, кроме его статуса, мы узнали у директора филиала Тимура ЭМИРАГАЕВА. Тем более, что повод для этого есть подходящий: работники автомобильного транспорта отметили свой профессиональный праздник, а Балахтинскому автотранспортному предприятию в этом году исполняется 70 лет с момента основания.



Директор Тимур ЭМИРАГАЕВ

ПРЕДПРИЯТИЕ...

В структуре предприятия ничего не изменилось, в том числе и маршрутная сеть. Перевозка пассажиров по маршрутам районного и междугороднего сообщения – его основная деятельность. Балахтинское АТП охватывает все населённые пункты района: автобусы приходят по расписанию, до места доставляют профессиональные водители.

Балахтинский филиал краевого АТП обслуживает три междугородних маршрута (балахтинские автобусы доставляют пассажиров в Красноярск, Ачинск, Балахту, «Красноярское Загорье» и обратно), один-

давался в краевые предприятия и организации решением губернатора Красноярского края Александра Усса. О том, чтобы Балахтинский филиал краевого АТП получил в распоряжение автобусы, ходатайствовал лично глава района Леонид Старцев, помог в обновлении районного автопарка и генеральный директор краевого АТП Роман Хайсерверин. Выделение трёх автобусов в район стало возможным также благодаря ответственной работе водителей Балахтинского филиала на Всемирных студенческих играх – в Красноярске целый месяц ответственно трудились Виктор Карпенко, Александр

граф. Да и молодые сотрудники, но уже с большим опытом, хорошо зарекомендовали себя: Андрей Черкасов, Дмитрий Кох, Алексей Буксман, Павел Мизонов. С некоторыми из них нам удалось пообщаться лично...

...И ЕГО ЛЮДИ

У сварщика Виктора Потылицина в трудовой книжке всего одна запись: 40 лет он трудится в Балахтинском АТП, кстати, здесь много лет отработал и его отец – Николай Петрович. Молодой Виктор устроился сюда совсем, не имея никакого опыта работы, сразу после службы в армии. Первые два года «крутил баранку», но чувствовал – это не совсем то... И попросился в сварщики – пригодились полученные в армии «корочки» специалиста. Старшим наставником для него стал «дядя Вася Бекиш», – так по-доброму называл его Виктор Николаевич. И вот уже на протяжении сорока лет, давно овладевший всеми секретами хорошей сварки, он вносит свой неоценимый вклад в ремонт автобусов АТП.

Труд любого водителя сложен и ответственен. От того, как отнесётся человек к своей работе, к движению на технике, зачастую зависят жизни других людей. Пока многие из жителей района ещё спят, водители уже на ногах. Перед утренним рейсом многое нужно успеть: оформить путевой лист, пройти медицинскую комиссию, проверить уровень масла и охлаждающей жидкости в двигателе автобуса. И, наконец, получить «добро» на выезд от механика.

70 лет в этом году исполняется Балахтинскому автотранспортному предприятию

надцать маршрутов по району, и четыре – в Балахте.

Помимо пассажирских перевозок, АТП занимается грузовыми перевозками и заказными (автобусы для организованных поездок детей и взрослых, творческих коллективов), а также предоставляет дополнительные услуги: технический осмотр автомобилей предприятий и частных лиц, техническое обслуживание автомобилей по договорам со сторонними организациями.

В прошлом году три автобуса – два ПАЗа «Вектор» и один «Hyundai» достались ему в наследство от универсиады, когда транспорт пере-

Пахомов, Георгий Шашкевич, Игорь Шароватов, Николай Сазанов, Алексей Буксман во главе с директором Тимуром Эмирагаевым. Кроме того, по федеральной программе филиал получил автобус для перевозки маломобильных граждан.

Предприятие работает стабильно, доставляя без сбоев людей в нужные им пункты назначения. И в этом, конечно же, заслуга сотрудников предприятия – в филиале трудятся 57 человек. Многие отдали предприятию по десятку и более лет – Иван Осинов, Виктор Штуккерт, Виктор Карпенко, Юрий Александров, Сергей Зенько, Виктор Потылицын, Анатолий Тей-

Ветеран предприятия – водитель Виктор Штуккерт работает здесь с 1981 года: после армии отучился на шофёра и взялся «за баранку». Вначале доставлял почту на «газиках», затем почтовый маршрут сменил на снабженческий, успев поработать и на КАМАЗе, ну а после сел за руль междугороднего автобуса... Так и управляет им на протяжении двадцати лет.

Виктор Августович за десятилетия прикипел к своей работе, своему «ЛиАЗу», научился работать с людьми. Водителю, работающему с разными пассажирами, нужно быть внимательным, ответственным и спокойным. В автотранспортном предприятии Виктора Штуккерта ценят и уважают, как уважают его и пассажиры, которые много лет ездят с ним по маршруту: «Балахта- Красноярск» и обратно...

Восемь лет назад позвал балахтинца Андрея Черкасова на работу в АТП его знакомый Алексей Лопанух. Недолго думая, Андрей открыл нужные категории и сел за руль «ПАЗа». За го-

В Балахтинском филиале трудится 57 сотрудников

ды работы успел поработать практически на всех маршрутах внутри района и по Балахте. На вопрос: «Есть ли любимый маршрут?», Андрей отвечает: «Маршруты везде одинаковые, везде нужно работать ответственно, мы ведь работаем с людьми... Больше, конечно, люблю ездить в деревни нашего района – куда ни поеду, везде такая красота!». Андрей – универсальный сотрудник: весной он меняет пассажирский ПАЗик на КАМАЗ и перевозит грузы. А осенью вновь возвращается к привычным рейсам по району и Балахте. Теперь же Андрей вышел на междугородний маршрут.

Андрей Черкасов вместе с другими водителями не раз защищал честь предприятия на соревнованиях по профессиональному мастерству: команда Балахтинского АТП, в составе Андрея Черкасова, Антона Мищенко, Николая Сазанова и Алексея Буксмана, входила в десятку лучших по итогам соревнований в Красноярске. Водители проходили полосу препятствий, элементы парковки, экстремальное вождение, скоростное вождение, знание правил дорожного движения. Со всеми испытаниями успешно справились.

ЕДИНСТВЕННЫЙ В РАЙОНЕ

пункт технического осмотра автомобилей работает при Балахтинском филиале краевого автотранспортного предприятия.

Пятнадцать лет, с момента открытия пункта, трудятся здесь эксперт по техническому контролю и диагностике автотранспортных средств Александр Потехин, кассир-операционист Любовь Фролова, главный бухгалтер пункта техосмотра Людмила Орлова. Специалисты с большим опытом подметили, что раньше за рулём были преимущественно мужчины, теперь же картина существенно изменилась: техосмотр проходят женщины – ведомых ими авто всё больше на дорогах района.

Ежедневно Любовь Сергеевна и Александр Михайлович проводят технический осмотр 23–24 автомобилей. Только с начала года по сентябрь 2020 года техосмотр в балахтинском пункте прошли 3 500 автомобилей. А специалисты много лет работали ещё и на два района – Балахтинский и Новосёловский.

Автотранспортное предприятие занимает важное место в жизнеобеспечении Балахтинского района. Ответственные водители, умелые ремонтники и другие работники трудятся на совесть, позволяя предприятию твёрдо «стоять на ногах».

Марина ПОЛЕЖАЕВА
Фото автора



Александр Потехин



Виктор Штуккерт



Виктор Штуккерт



Любовь Фролова

Четыре дня из жизни отдыхающих

Семнадцать лет подряд в середине августа в Шира на базу отдыха « Красноярский дорожник» приезжают ветераны отрасли. С каждым годом база хорошеет, появляются новые домики, реконструируются старые, благоустраивается территория, высаживаются кустарники и цветы.

В этом году на базе с 17 по 21 августа отдохали 28 человек. Наибольшим составом приехали сотрудники КрайДЭО - 11 человек, и Ачинского ДРСУ - 10 человек, 4 человека из Минусинского ДРСУ, двое - из Боготольского ДПНК, один - из Новоселовского филиала. Администрация базы, как всегда, радушно принимала ветеранов, особую благодарность хочется выразить руководителю Ачинского ДРСУ - Петрову Александру Александровичу, который предоставил транспорт для поездок по району. Благодаря небольшой «Газели» ветераны посетили красивейшие озера и вернулись домой с незабываемыми впечатлениями.

Представим, как проходил их отдых.

17 августа, понедельник. Заезд, ветераны размещаются в домиках, осваивают территорию, а вечером - банкет в столовой, на котором все знакомятся.

18 августа, вторник. Вкусный завтрак с печеньем и конфетами, затем берём полотенца - и на пляж. В этом году погода на редкость удачная для бархатного сезона: температура воздуха плюс 25, температура воды +22. Потом садимся в автобус и отправляемся на соленое озеро Тус, минеральный состав которого не уступает Мёртвому морю. Загоревшие, отдохнувшие, возвращаемся на базу, после обеда - новое купание на любимом Шира.

19 августа, среда. Без звонка и пионерского горна, ровно в девять часов ветераны появляются в столовой: чай, каша, блины со сметаной или сгущенкой, - кому как нравится. В 11 часов собираем полотенца и ку-

пальные принадлежности, садимся в автобус и едем на Иткуль. 20 минут по ухабам и проселочным дорогам - и мы останавливаемся у красивейшего озера. Облака отражаются в воде, синь небосвода слепит глаза, отдыхающие хватаются за смартфоны и начинают щёлкать все подряд. Здесь отличились работники КрайДЭО. Самая красивая из ветеранов Маргарита Петровна Дьяченко согласилась после недолгих уговоров на фотосессию с шарфом. Голубое небо, голубое озеро, синие цветы на лужайке, а рядом полулежит прекрасная нимфа в васильковом парео. Наблюдатели обзавидовались, а натуралистка пребывала в неопишемом восторге.

После купания возвращаемся на базу, обед, отдых, а вечером по плану - озеро Шира. Хотя задувал неприятный ветер, водную гладь бороздили буруны, но отважных дорожников не остановить - ныряли, плавали как ни в чем ни бывало. Вечером - ужин, а после включаем музыку - и развеселые танцы!

20 августа, четверг. За завтраком встречаемся как родные. В наших планах - Туимский провал. Я уже собралась, как вдруг приходит администратор базы Татьяна Савченко и с грустью сообщает, что поездка отменяется: желающих оказалось всего двое. Я вздохнула, отложила рюкзачок и пошла прогуляться по базе, пофотографировать симпатичные домики. Обнаружила новостройку: это Минусинское ДРСУ возводит двухэтажный деревянный коттедж. Рядом в беседе возле домика расположилась компания ачинцев: шутят, балагурят, смеются. Я присо-

единилась к ним, и за разговорами возникла идея: отправиться на озеро Белё, ее подала ветеран Валентина Мельчакова, которая с самого основания базы не пропустила ни одного сезона. Предложение приняли единогласно, и я пошла складывать купальные принадлежности.

На обеде администратор объявила о новом маршруте, через полчаса все тут как тут, с сумками и полотенцами, никто не опоздал. Долго ехали по желтеющей степи, солнце заглядывало в окно, люди шурились, улыбались друг другу, кто-то затынул песню. У всех приподнятое настроение. Наконец показалось Малое Белё.

- Это пресное озеро, останавливаемся? - вопрошает водитель.

- Не-е, мы на соленое! - подали голоса бывалые путешественники.

Едем дальше, вот и Большое Белё, которое не сильно отличается по размерам от Малого, их разделяет узкий перешеек, метра в три. Слева - пресная вода, справа - соленая.

- Как это возможно? - удивляются отдыхающие. - Чудеса природы!

Берег водоема травянистый, дно покрыто мелкой галькой с песочком, сверху припекает солнце, вокруг озера задумчивые молчаливые горы, и тишина-а-а. Кто заплывы совершает, кто по колено в воде принимает ультрафиолетовые ванны. Ачинцы объединились в дружную компанию на траве и стали вспоминать тех, кто приезжал на турбазу раньше, поэтов и частушечников, к сожалению, их уже нет в живых. Состав ветеранов обновился, значительно помолодел. За легким полдником ветеран базы Валентина Мельчакова повествовала, как несколько лет назад они на газели ездили в Кузнецкий Алатау, рыбачили, купались, варили уху из форели, пели песни у костра. Отдохнули на славу. В багаже у заядлой туристки множество занимательных историй: о том, как она газелью прыгала по скалам на Сундуках, священных горах Хакассии, как ездили по Ивановским озёрам, как посещали Туимский провал и она пыталась не-



заметно залезть в шурф, но бдительные товарищи обнаружили пропажу и вытащили спортсменку из шахты. Хотя Валентина Степановна заядлая туристка, путешествовала и по горам Крыма и Кавказа, но с Хакасией, с озером Шира у нее особая связь, хотя и плавать толком не научилась.

Побеседовали с богатолюбцами: один из них, Косых Анатолий, впервые оказался на Шира, он предавался неумемным восторгам: какой воздух, какое солнце, какая вода! А горы! А веселая компания коллег! Взахлеб он хвалил турбазу «Красноярский дорожник» и людей, ее обслуживающих.

Ещё один новичок – Маргарита Дьяченко из Красноярского ДЭО вспоминала, как в то время, когда база только строилась, она приезжала сюда и они жили в бочке. Как Диоген. Внутри железнодорожной цистерны выстроили дом, возвели коробку, разделили на спальню, кухню и коридор, и так они и жили. Гуляли по степи, вдыхали травы, тогда цвёл чабрец. Остались нежные воспоминания. Приехала на это место через 17 лет. Теперь нет, естественно, таких допотопных конструкций, организации принадлежит самый большой и красивый коттедж с большой, украшенной резьбой, верандой. И Маргарита Петровна поделилась своими впечатлениями.

– Главное – позитивное отношение, если приезжаешь не поесть, а отдохнуть, то все замечательно: воздух, солнце, озера, летняя степь, – все

чудесно. А какие здесь люди! Умные, образованные, как умеют шутить и говорить тосты! Представляете, здесь все мужчины танцуют! Молодежь смотрит на нас открытыми глазами – ай да старички! Ну, зажигают!

Хотелось бы ещё немного удобства: поставить кабинки для переодевания на пляже, а глинистую дорогу к озеру заасфальтировать, и тогда бы лучшего и не надо.

Вечером, на прощальном банкете, администратор базы Татьяна Савченко говорила о том, что ветераны за четыре дня сроднились, и она полюбила их всей душой, приглашала приезжать снова и посетовала на то, что количество ветеранов уменьшилось, по сравнению с прошлыми заездами, вдвое, – раньше

бывало даже шестьдесят отдыхающих. Очень жаль, что некоторые директора предприятий не уделяют внимание старым работникам, не предоставляют бесплатный отдых. А база «Красноярский дорожник» всегда рада новым и старым знакомым. Потом мужчины говорили тосты: за дорожников, за женщин, за любовь и дружбу. И за то, чтобы встретиться в следующем году.

21 августа, пятница. После плотного завтрака ветераны расселись по своим автобусам и отбыли по домам. С грустью расставались с гостеприимной турбазой, с благодатным озером, с летом и с жизнерадостными коллегами, надеясь на новую встречу.

Ольга СТАРЫНИНА

Виктор Орлов,

мастер Новоселовского ДРСУ

Мы все трянули стариной,
водички здесь попили,
В воде озёрной и парной
Все ножки помочили.
Тело брэнное свое
в озерке окунули,
Все накопившееся зелье
С водою враз стряхнули.
Воды солёной на вкус
В бутылочки набрали,
Кто, конечно, был не трус,
Подальше зашлывали.
День расставания настал,

Было очень клёво!
Пять денечков – срок так мал,
Ну чтоб, до встречи снова!
Спасибо вам!
Спасибо нам!
Спасибо всей службе!
Спасибо наше поварам,
Кормившим на досуге.
Спасибо всем директорам,
приславшим по заслугам!
Ветеранам отдых дан
На здешнем нашем юге!
А нам пора, пора домой!
Усталость мы здесь сняли.
По дорогам по прямой.
До расставанья – малость!!!



В Управлении автомобильных дорог прошла ежегодная выставка детских рисунков, посвящённого празднику - Дню работника дорожного хозяйства.

Полюбуйтесь вместе с нами на работы детей.

В конкурсе приняли участие дети сотрудников, от 4 до 14 лет. Ребята рисовали то, как они представляют работу дорожников. Также дети нарисовали осеннюю природу.

