

ТТК

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

№6
(44)

НОЯБРЬ-
ДЕКАБРЬ 2017

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ

СОБЫТИЕ ГОДА:

ОТКРЫТ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА «КРАСНОЯРСК»



ВЕРНЫЕ поклонники **ВОЛЕЙБОЛА**

ПЛЮСЫ нового подхода к работе
ГП «**КРАЙДЭО**»: **ПРЕДПРИЯТИЕ** и **ЛЮДИ**
ВСЕ ЭТО построили **МЫ**
Счастливое **ЧИСЛО** тринадцать

СОДЕРЖАНИЕ

Андрей ЖУРАВЛЕВ Плюсы нового подхода к работе	5
Елена АВРАМОВА Андрей Иванов: «Мы стараемся бережно относиться к людям»	6
Елена ВЛАДИМИРОВА Филиал полного цикла	8
Мария КЛИМОВА Обычная дорожная работа	10
Анна ИЛЬИНА Профессия, знакомая с детства	11
Александр ШЕСТЕРЯКОВ Зимние заботы первого филиала	12
Вероника СЕМЕНОВА Все это построили мы...	14
Владимир НЕСЯЕВ Сезон завершен – сезон продолжается	16
Антон ТОПОЛЕВ Двойной юбилей Инны Тиганик	17
Марина СТЕПАНОВА Валерий Агарин: «Без любви к профессии в нашей работе невозможно»	18
Группа компаний «БРИЗ» Испытания для дорожной разметки	20
Андрей ВЛАДИМИРОВ Дети одной реки	22
Анатолий КАСАТКИН Верные поклонники волейбола	24
Алина ВАСИЛЬЕВА Счастливые число тринадцать	26
В каждом рисунке – праздник!	27



В номере использованы фотографии Андрея АФАНАСЬЕВА, Вячеслава ПЕНЕРОВА, Владимира НЕСЯЕВА.

ТК

Издается при информационном содействии министерства транспорта Красноярского края

Учредитель и издатель
ООО «Автодорожно-транспортная газета»

Главный редактор
Э.З. Алборов

Адрес редакции и издателя:
660049,
г. Красноярск,
пр. Мира, 30,
а/я 25533.
Тел./факс
(391) 227-27-27,
e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан в ООО «Полиграф-Аванта», 660028, г. Красноярск, ул. Телевизорная, 1, стр. 26
Объем 24А4.
Тираж – 2300 экз.
Время подписания в печать: по графику 18.00 фактически 18.00
Дата выхода 27.12.2017
Цена свободная

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

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

16+

R Рекламный материал

Использование материалов журнала без письменного разрешения запрещено.





Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

От всей души поздравляю вас с наступающим Новым годом и Светлым Рождеством!

Оглядываясь назад, можно с уверенностью сказать, что минувший год стал для нас плодотворным, немало сделано для сохранения и развития всех отраслей дорожно-транспортного комплекса Красноярского края. Хочу выразить огромную благодарность каждому работнику нашей большой команды, потому как в достигнутых успехах заложена частичка вашего труда.

Совместными усилиями нам удалось не только поддержать все отрасли в рабочем состоянии, но и предпринять ряд шагов, позволяющих по некоторым направлениям продвинуться вперед. Достигнутое нами в этом году – хорошая мотивация для того, чтобы достойно продолжить наше общее дело в будущем.

Предлагаю оставить в уходящем году все сомнения, трудности и с новыми силами уверенно шагнуть в новый, 2018 год.

Желаю вам и вашим близким здоровья, благополучия и уверенности в завтрашнем дне. Пусть наступающий год принесет с собой перемены к лучшему, пусть каждый новый день будет насыщен созидательной работой, наполнен хорошими эмоциями, добрыми поступками и счастьем.

*Константин ДИМИТРОВ,
министр транспорта Красноярского края*



Плюсы нового подхода к работе

Проектный подход как метод достижения поставленных целей в дорожной отрасли нашей страны является относительно новым. Долгое время исполнительные органы государственной власти в своей работе использовали программный подход, но когда необходимо установление четкого фокуса и приоритетов при распределении ресурсов, детальное планирование, непрерывный мониторинг и активное решение возникающих проблем, именно управление проектами позволяет достичь требуемых результатов в конкретные сроки и стимулирует кураторов к детальной проработке проектов.

В красивое название «Проектное управление» заложена предельно простая суть: назначается руководитель или куратор направления, который замыкает на себе взаимодействие всех служб и организаций, работающих над реализацией проекта, и следит за тем, чтобы не было комплексных сбоев.

Возьмем в качестве примера федеральный проект «Безопасные и качественные дороги», по которому в 2017 году Красноярский край на условиях софинансирования привлек 1 млрд рублей федеральных инвестиций на раз-

витие сети автодорог регионального, межмуниципального и местного значения.

Участниками проекта являются структуры, которые подчиняются разным ветвям власти, и увязать их между собой довольно сложно. При программном методе управления все «варились» бы в своей зоне ответственности и шли исключительно к своим результатам. Реализация проектного подхода в 2017 году показала, что смежных областей много и гораздо эффективнее взаимодействовать друг с другом через единого куратора.

Так, например, по результатам торгов в 2017 году в Красноярске возникла приличная экономия денежных средств, а на уровне края, наоборот, подрядные организации выполнили работы, которые в графике финансирования на текущий год не были предусмотрены. А учитывая, что проект финансируется в комплексе, деньги были перераспределены, и все остались в выигрыше.

Результат, который был получен при реализации проекта БКД, всем понравился. Поэтому именно в проектное управление и краевые, и федеральные дорожники видят возможность грамотной и



Андрей Журавлев,
руководитель
КГКУ «Крудор»

слаженной работы. Это оказалось удобно, нужно лишь четко устанавливать критерии, на протяжении всего времени реализации проекта жестко контролировать исполнение и спрашивать результаты с ответственного за проект человека.

Не будем скрывать, было тяжело переходить на новые принципы работы, но результат порадовал, и уже сейчас можно с уверенностью сказать, что методы проектного управления позволяют эффективнее управлять дорожным хозяйством страны.

И если эти нововведения совместить с главным принципом нашей работы, выражающемся в лозунге «Системность. Преемственность. Управляемость», результат не заставит себя ждать.

2017-й. Итоги работы дорожно-транспортного комплекса края

В министерстве транспорта Красноярского края подвели итоги работы дорожно-транспортного комплекса региона в 2017 году.

На федеральных трассах отремонтировано 89 км дорог, на краевых – порядка 90 км. Проведена модернизация дорог северных территорий. Капитально отремонтировано 15 км автотрассы Епишино – Северо-Енисейский.

После капитального ремонта и реконструкции в регионе введено в эксплуатацию 20 мостов (около 300 м). В этом году в муниципальных образованиях края отремонтировано порядка 300 км дорог (на 17% выше по сравнению с 2016 годом), 9 мостов, а также 12 км подъездов к садоводческим обществам в Емельяновском районе и Дивногорске.

В рамках подготовки к Универсиаде-2019 в Красноярске идет второй этап строительства четвертого моста. Продолжается строительство автодороги в створе улицы Волочаевской (от улицы Дубровинского до улицы Копылова), которое будет завершено в

первом квартале 2018 года, и транспортной развязки в микрорайоне «Тихие зори».

В этом году Красноярский край вошел в число регионов, где начата масштабная реализация приоритетного федерального проекта «Безопасные и качественные дороги». На территории Красноярской агломерации отремонтировано порядка 150 км дорог федерального, регионального и местного значения, ликвидировано свыше 30 очагов аварийности и завершена реконструкция участка автодороги на подъезде к аэропорту «Красноярск».



Андрей Иванов: «Мы стараемся бережно относиться к людям»



На календаре конец декабря. Каким выдался уходящий год для сотрудников ГП «КрайДЭО»? Какие перспективы у этого крупнейшего дорожного предприятия края? Что ждет его в наступающем, 2018 году? Об этом, и не только, на страницах журнала «Транспортный комплекс Красноярья» размышляет генеральный директор предприятия Андрей Иванов.

вершать основные работы, а погода не дает.

Еще одна характерная особенность этого года – достаточно высокие объемы работ. Сезон ограничен по времени.

Конечно, любому руководителю хочется, чтобы все проходило спокойно, без авралов – сделали один объект, потом не спеша перешли на другой. Но не получилось – была, скажем так, трудовая суета. И мы с ней справились. Несмотря ни на какие трудности, освоили все контракты, выполнили все работы и получили прибыль.

КрайДЭО – мощная организация. 15 филиалов – от Емельяново до границ с Иркутской областью и Эвенкийей. В районах, где присутствует предприятие, мы занимались ремонтом краевых дорог и плюс ремонт улично-дорожной сети в десятках муниципалитетов края.

Также в уходящем году мы отремонтировали четыре участка на федеральных трассах и выполняли работы в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги».

Если сравнивать выручку за последнее десятилетие, то в 2016-2017 годах она оказалась значительно выше, чем за предыдущий 8-летний период. Всего же в этом году нами было освоено 3,2 миллиарда рублей.

– Вы работаете генеральным директором чуть более полугода.

За это время вы уже определили для себя, по какому пути пойдет дальнейшее развитие ГП «КрайДЭО»?

– Начнем с того, что это предприятие для меня давно уже не чужое. Я был заместителем директора Березовского филиала, главным инженером. Затем ушел в министерство, где курировал работу дорожных предприятий края, в том числе КрайДЭО, и вместе с Сергеем Васильевичем Ереминым формировал общее видение перспектив дорожной отрасли края.

Понятно, что перед такой серьезной управленческой структурой, какой является министерство, задачи стоят иного класса, нежели непосредственно перед производством. Здесь они более конкретные, злободневные. Но собственный образ будущего для КрайДЭО у меня уже выработался, и он не сильно отличается от того, что был раньше.

Мы и в дальнейшем будем планомерно внедрять в производство новые технологии, обновлять технический парк, держать курс на омоложение кадрового состава.

Лично для себя первоочередной задачей в наступающем году я определил формирование портфеля заказов. Это главное. Будет работа – будет и все остальное. В общей сложности наше предприятие уже сегодня имеет процентов шестьдесят от тех объемов,

– Андрей Сергеевич, вы можете одним словом охарактеризовать уходящий год?

– Непростой год. В первую очередь потому, что было много кадровых изменений. Например, я был назначен в мае, когда ремонтно-строительный сезон уже набирал обороты, и времени на раскачку и детальное знакомство с положением дел не оставалось. Требовалось оперативно погрузиться в производственный процесс и приступить к решению текущих вопросов.

Второй фактор связан с погодой. Начало лета выдалось жарким, а август-сентябрь заливало дождями. Да и в октябре – а этот месяц для дорожников всегда имеет особое значение – число погожих дней можно было по пальцам пересчитать. Надо за-

которые нам необходимы не просто для выживания, а для успешной работы.

Так, в конце года мы выиграли конкурсы, проведенные КрУДО-ром, на трехгодичное содержание краевых автодорог. В июне готовимся принять участие в торгах на содержание федеральных трасс и твердо намерены победить.

Естественно, в наше время невозможно «сидеть» только на тех объектах, которые оплачиваются из бюджета. Мы тесно работаем с частными заказчиками – такими, как ВСНК, содержим зимник до месторождения. Поставляем щебень и инертные материалы для «Ванкорнефти» – с ней у нас три года назад заключен многолетний контракт на 400 миллионов рублей. Одним словом, сотрудничаем практически со всеми крупнейшими компаниями, что действуют на территории края, в том числе с РЖД, СУЭК, КНП.

– Портфель заказов на будущий год – это, конечно, важно, но это краткосрочная перспектива. А в долгосрочной?

– Не все планы можно реализовать быстро – требуется и время, и финансы. Возьмем, допустим, снижение накладных расходов и транспортных затрат. Вот вам простой пример. У КрайДЭО в крае существует целая сеть карьеров, а у каждого филиала есть собственный асфальтобетонный завод, а то и два. Что сейчас на деле? Мы вырабатываем щебень, потом возем его на АБЗ, где изготавливается смесь, которая дальше разъезжается по объектам.

В большинстве случаев транспортное плечо карьер – АБЗ из логистической цепочки можно исключить. Даже если оно составляет всего 10–15 километров, все равно на перевозку 20–30 тысяч кубометров щебня в год требуются приличные деньги. А значит, в ближайшие пять лет нам необходимо по возможности перенести заводы ближе к карьерам. Это вполне реально и даст ощутимую экономию.

Еще одна задача, в том числе на перспективу, – дальнейшее наращивание выпуска инертных материалов различных фракций. Только за последние 4–5 лет их производство с 50 тысяч кубометров в год выросло практически

до 900. Примерно такая же ситуация с производством асфальтобетонных смесей. О чем это говорит? О том, что есть спрос. А значит, мы должны обеспечить предложение, которое, в свою очередь, требует переоснащения производств и обновления технического парка.

Только в этом году КрайДЭО закупила 126 единиц различной техники на общую сумму примерно 300 миллионов рублей. В 2018 году этот процесс обязательно продолжится. Пока мы планируем потратить на переоборудование порядка 100 миллионов рублей, но эта цифра зависит от объемов работ.

– Есть такая фраза: «Для того чтобы работала идея, надо, чтобы работали люди». Ваши планы должны иметь поддержку в коллективе.

Понятно, что главная задача для нас – обеспечивать безопасный и комфортный проезд по автодорогам края. Но это делается теми, кто работает на нашем предприятии и живет в нашем крае. Без заботы о своих сотрудниках мы не можем рассчитывать на то, что они будут ответственно относиться к своим обязанностям.

В этом году на проводимом АСПОР конкурсе «Дороги России – 2017» КрайДЭО получила сразу четыре награды, в том числе в номинации «Предприятие высокой социальной ответственности». Мы стараемся бережно относиться к людям, оказываем им при необходимости материальную помощь, помогаем ветеранам, в том числе тем, кто уже вышел на заслуженный отдых.

За свой труд человек должен получать достойную зарплату, и очень многое делается для стимулирования труда. КТУ, различные денежные вознаграждения за достигнутые результаты – все это есть. Сейчас мы просчитываем возможность повышения заработной платы на следующий год. Пока я не могу точно сказать, насколько она увеличится, но что увеличится – это несомненно.

Серьезный акцент делается на обучении кадров и повышении их профессиональной квалификации. Тесно работаем с СФУ, Емельяновским дорожным техникумом. Каждый из их студентов, кто умен, инициативен, старате-

лен, имеет шанс попасть к нам на предприятие. Многих обучаем за свой счет.

– Ваша забота имеет только материальное выражение?

– Разумеется, нет. Мы много внимания уделяем здоровому образу жизни. Наши сотрудники, и я не исключение, с огромным удовольствием принимают участие в спортивных мероприятиях – как отраслевых, так внутренних, проводимых среди филиалов КрайДЭО. Это летние спортивные игры, конкурсы «Папа, мама, я – спортивная семья», лыжные гонки, турниры по волейболу и футболу.

Скоро будет 15-я зимняя транспортная Спартакиада, и я верю, что наше предприятие повторит результат прошлого года и опять займет первое место. Я сам собираюсь участвовать в играх наравне со всеми, а один из самых моих любимых видов – перетягивание каната. Очень яркое и азартное зрелище.

– Там же не только канат перетягивать придется.

– Надеюсь, я внесу достойный вклад в общекомандную копилку. На прошлогодней Спартакиаде на соревнованиях руководителей я занял первые места в лыжных гонках и по стрельбе. Вообще, я большой поклонник спорта, занимаюсь хоккеем.

– Андрей Сергеевич, наверное, на тренировке, после вашего назначения генеральным директором, времени остается совсем мало?

– Вообще-то в министерстве служба тоже не для ленивых была. Хотя командировок, конечно, добавилось. Территория у нас огромная, и руководить из кабинета, если хочешь, чтобы все нормально работало, невозможно.

Постоянно езжу по району. Обязательно перед каждой поездкой созваниваюсь с главами администраций и договариваюсь о встрече – чтобы понять, как воспринимают нас жители районов, как оценивают труд дорожников и чего от нас ждут.

– Работа нравится?

– Нравится. Она одновременно и сложная, и понятная. И, что важно, нацелена на результат. Я как руководитель намерен достигать его в любом случае.

Елена АВРАМОВА

Филиал ПОЛНОГО ЦИКЛА

Красноярский филиал не только крупнейший в структуре ГП «КрайДЭО», но и одно из самых значимых подразделений в дорожной отрасли края в целом.

В состав филиала входят дорожно-строительное управление с асфальтным заводом и три карьера по выпуску инертных материалов (разно-фракционного щебня). Численность коллектива – около 300 человек. О том, чем сегодня живет предприятие, рассказывает первый заместитель директора филиала Павел Ляшок.

НЕСТАНДАРТНОЕ РЕШЕНИЕ

– Павел Григорьевич, ваш филиал – самый молодой в ГП «КрайДЭО»?

– С одной стороны, нет. Мы были организованы в 2003 году, примерно тогда же, когда и большинство филиалов, входящих в КрайДЭО. Однако в том виде, в котором мы существуем сегодня, начали работать, действительно, сравнительно недавно в 2014-м. Тогда перед руководством предприятия встал задача – обеспечить все филиалы качественными инертными материалами. Для ее решения в отдельное подразделение были выведены сразу три карьера – «Кордон» в Уярском районе, «Ловатинский» в Иланском и «Чемурайский» в Дзержинском.

Карьер «Кордон» – это месторождение гнейсов, а Ловатинский и Чемурайский – долеритов. Суммарные запасы по трем карьерам составляют более 65 миллионов кубометров строительного камня. И везде мы осуществляем полный производственный цикл – начиная с нулевого цикла, буровзрывных работ, и заканчивая переработкой (дроблением), сортировкой и отгрузкой на собственные нужды предприятия либо иным контрагентам.

– Объединить карьеры – решение нестандартное. Оно себя оправдало?

– Более чем. Хотя, конечно, далось нелегко. Дело в том, что вход в отрасль производства строительных материалов требует значительных материальных, трудовых и интеллектуальных ресурсов. Тем не менее у нас все получилось – во



многом благодаря целеустремленности нашего директора Самеда Курбановича Юсубова. Судите сами. За годы, прошедшие после объединения карьеров, выработка инертных материалов на каждом месторождении увеличилась почти в три раза. Самые яркие показатели у карьера «Кордон» – в 2014 году на нем добывали около 300 тысяч кубометров скального грунта, а в 2017 – уже свыше 800 тысяч кубометров с последующей переработкой в товарный щебень.

Такой рост производства позволил поставлять инертные ма-

териалы во все филиалы, даже такие отдаленные, как Тасеевский, Абанский и Богучанский. Причем не только в период ремонтно-строительного сезона, но и зимой, когда появляется необходимость в противогололедной подсыпке. На сегодняшний день темпы производства Красноярского филиала настолько наращены, что потребности всего предприятия в инертных материалах закрываем на все сто процентов, а также обеспечиваем коллег дорожников из ООО «НБС-Сибирь», ООО «Сибиряк» и других.

Еще через год, в мае 2015-го, к карьерам добавилось еще одно структурное подразделение филиала – дорожно-строительное управление (ДСУ) с базой в поселке Старцево, и мы стали вплотную заниматься ремонтом и капитальным ремонтом автомобильных дорог нашего родного Красноярского края.

В ПРИОРИТЕТЕ – КАЧЕСТВО

– Ваш филиал – Красноярский. Наверное, по ремонтам вы территориально привязаны к Красноярской агломерации?

– Мы территориально ни к чему не привязаны. Работали как в окрестностях Красноярска – например, ремонтировали участок дороги от микрорайона «Солнечный» до экскаваторного завода, – так и в Нижнеингашском, Иланском, Абанском районах. В общей



сложности только в 2017 году отремонтировали около 40 километров как краевых, так и федеральных автомобильных дорог.

У нас в составе ДСУ есть дорожно-ремонтный комплекс, в который, в частности, входят современный асфальтоукладчик «VOLVO», звено немецких катков «Намм», гудронатор – все, что непосредственно участвует в ремонте дороги. В этом году мы усилились: приобрели самосвалы, дорожную фрезу производства Wirtgen, «Бобкэт», а также многое другое. Практически вся техника в составе ДСУ современная и новая, что, конечно же, в работе очень помогает.

Кроме того, на базе в Старцево у нас работает очень хороший асфальтобетонный завод французской фирмы «Эрмонт». Его производительность – 120 тонн асфальтобетонной смеси в час. Если в 2016 году мы выпустили 45 тысяч тонн асфальта, то в этом – уже около 70 тысяч тонн. В 2018 году планируем еще нарастить темпы и выпустить уже около 100 тысяч тонн различных асфальтобетонных смесей. Такие объемы не только полностью перекрывают наши собственные потребности, но и позволяют снабжать соседние филиалы – Березовский, Емельяновский и Манский. Выпускает наш завод и битумные эмульсии, и «холодный» асфальт для оперативного ремонта автодорог.

– В последние годы требования, предъявляемые к автодорогам, ужесточились. К качеству асфальта – в первую очередь...

– Наш асфальт считается лучшим в крае. Во многом его качество зависит от инертных материалов. Взять, например, карьер «Кордон». Скальная порода, которую мы там добываем, очень высокого качества. Из нее мы производим кубовидный щебень. Для того чтобы обеспечить потребности ГП «КрайДЭО» и удовлетворить требования, которые наши заказчики – Байкалуправтодор и КрУДор – предъявляют к качеству асфальтобетонной смеси, мы установили на карьере дополнительное оборудование – центробежные дробилки, и теперь получаем щебень различных фракций с очень низким процентом лежачности. Он идет для производства щебеночно-мастичных асфальтов ЩМА-10, ЩМА-15 и ЩМА-20.

Также на нашем АБЗ работает линия для адгезионных добавок, есть линии по добавке минпорошка, по подаче целлюлозы и резиновой крошки. Присадки, добавки – все согласно требованиям. За качеством выпускаемых смесей следит современная лаборатория, которая работает там же, в Старцево.

Нами на 80 процентов обновлен парк грузовых автомобилей и спецтехники, контроль за работой осуществляется с помощью системы ГЛОНАСС.

Кроме этого, на «Кордоне» работает цех металлообработки, в котором установлены токарные и фрезерные станки, есть плазморез с ЧПУ. Механизмов много, все они время от времени ломаются, и теперь в случае ЧП нам нет необходимости обращаться куда-то на сторону за помощью – все можем сделать сами.

– У вас, получается, не только карьеры, но и весь филиал – полного цикла? От производства щебня до ремонта дорог и техники?

– У нас еще есть участок дорожной разметки – он выполняет работы по нанесению разметки на федеральной трассе Р-255 с 775-го по 1146-й км. Со следующего года мы начнем осваивать производство бордюрного камня.

НЕ ХЛЕБОМ ЕДИНЫМ

– Павел Григорьевич, у вас очень молодой директор – ему 31 год. Вы тоже сединами не убелены... Молодежи в филиале много?

– Много. Средний возраст работающих – около 35 лет, не больше. Зарплата хорошая, работа интересная, перспективная, стабильная. Молодежь к нам идет охотно – несмотря на все трудности, с которыми сопряжен труд дорожников. С удовольствием принимаем выпускников Сибирского федерального университета, много молодых специалистов работает на технике – экскаваторах, грейдерах, дорожных погрузчиках.

– С таким количеством молодых вы должны показывать хорошие результаты на транспортных спартакиадах.

– И показываем! Участвуем во всех спортивных соревнованиях, которые проводятся в отрасли. В этом году на XIV зимней Спартакиаде мы заняли 1-е место в общекомандном зачете. Были

лучшими на профсоюзных турнирах по волейболу и пляжному волейболу. На летних спортивных играх КрайДЭО заняла 2-е общекомандное место и 1-е – по футболу. Спорт – это тоже хороший стимул для привлечения на предприятие молодежи, и мы ему уделяем



много внимания. На базе сотрудников нашего филиала сформирована волейбольная команда ГП «КрайДЭО», которая успешно выступает на краевых и городских турнирах, занимая первые места. Кроме того, у нас в филиале работает наша гордость – Дмитрий Силаев, чемпион России и многократный победитель чемпионатов по армспорту. Наш директор Самед Юсубов уделяет большое внимание развитию спорта в филиале и его продвижению.

– Секции спортивные, наверное, свои есть...

– Своих секций пока нет, но планируем. В наступающем году, летом, собираемся устроить спортивные площадки – волейбольные и футбольные – на карьере «Кордон», в ДСУ и на территории управления филиала в Красноярске. Площади позволяют, желание заниматься спортом есть у многих – так почему бы не сделать?

Мы с огромным удовольствием участвуем во всех мероприятиях, которые проводят руководство ГП «КрайДЭО» и министерство транспорта края, а не только в спортивных. Это и конкурсы песни и агитбригад, конкурсы профмастерства. На конкурсе агитбригад среди подразделений ГП «КрайДЭО», посвященном Году отечественного кино, мы заняли первое место. Не хлебом единым жив человек.

Елена ВЛАДИМИРОВА

Обычная дорожная работа

Понедельник, разгар рабочего дня. На территории Рыбинского филиала ГП «КрайДЭО» пустынно и тихо, будто выходной. Так и хочется спросить директора Василия Зарецкого: а где люди? «Сейчас здесь человек десять максимум, – словно отвечая на наш незаданный вопрос, говорит Василий Васильевич. – Остальные на дороге. Мы же дорожники».

На дорожной карте Красноярья Рыбинский филиал отнюдь не самое крупное дорожное подразделение, в нем постоянно трудится всего 60 человек. Это вполне обоснованно и с экономической, и с производственной точки зрения: основная обязанность филиала – обслуживание территориальных дорог Рыбинского района, которых в общей сложности на балансе 330 километров. Из них 155 километров – это дороги первой эксплуатационной категории, 72 км – второй и 103 км – третьей. Впрочем, самый надежный показатель работы дорожной организации – не численность коллектива или

протяженность обслуживаемых дорог, а, конечно, качество. А к нему нареканий нет ни у жителей района, ни у головного предприятия, ни у основного заказчика – краевого управления автодорог.

Для хорошей работы в Рыбинском филиале давно созданы все условия: есть склады, теплые гаражи и боксы, мастерские, собственная котельная. Имеется и необходимая техника – автогрейдеры и КДМ, фреза, проливщик швов, БЦМ, катки, асфальтоукладчик, трактора. Есть собственный асфальтобетонный завод, который ежегодно выпускает от 10 до 20 тысяч тонн асфальтобетонной смеси, в зависимости от потребности.

Без малого 60 лет работают дорожники на рыбинской земле, успели обзавестись всем, что им нужно. Здесь, в районе, они впервые появились в конце 50-х годов, когда был образован дорожный участок. Череда лет повлекла за собой череду реорганизаций, пока, наконец, в 2003 году Рыбинское ДРСУ в качестве одного из филиалов вошло в состав дорожного гиганта края – государственного предприятия «КрайДЭО».

Уходящий, 2017 год по сравнению с предыдущими, по выражению Василия Зарецкого, для предприятия «немного просел» – ремонтов было мало. Точнее, всего два объекта: несколько участков на автодороге Заозерный – Агинское общей протяженностью примерно 4,4 км и участок длиной 1,8 км на автодороге Ново-

пятницкое – Новоалександровка.

Если же говорить в целом, то общий объем работ, выполненных рыбинцами в этом году, включая и ремонты, и содержание, чуть-чуть не дотянул до круглой цифры в 100 миллионов рублей – 98,7 млн. Основная доля здесь содержание – 59,7 млн. Ремонты дали еще 16 миллионов рублей. Это то, что было выполнено по линии КрУДора. Оставшиеся 22,8 млн рублей приходится на долю внешних заказчиков, среди которых пальма первенства принадлежит муниципалитетам Рыбинского района.

– Практически во всех селах района наши дорожники работают, – рассказывает Василий Васильевич. – Если брать каждый сельсовет по отдельности, то суммы вроде получаются и не очень большие, максимум по 2-4 миллиона рублей. Сел у нас много, около тридцати, и сотрудничаем со всеми. В основном, это ремонт, в этом году их было пять, и услуги по содержанию.

Что ни говори, а курочка по зернышку клюет. Ни от какой работы рыбинцы не отказываются, не в их это привычке, – лишь бы она была. Залог успеха, по мнению Зарецкого, – в коллективе предприятия. Пусть он и небольшой, но дружный и сплоченный.

Яркое и наглядное доказательство этих слов директора – много трофеев, добытых в спортивных соревнованиях, проводимых дорожной отраслью края. Кубками и призами чуть ли не весь кабинет заставлен. «Баловство, – улыбается Василий Васильевич. – Это в свободное от основных занятий время».



Профессия, знакомая с детства

Олег Авхадеев – достойный представитель одной из рабочих династий Рыбинского филиала ГП «КрайДЭО». О том, что станет дорожником, он знал с детства.

Еще мальчишкой частенько прибегал на работу к отцу, Роману Васильевичу. Ему нравилось то, чем тот занимается, а больше всего – на технику смотреть. Не удивительно, что после окончания школы даже вопроса не возникло, куда пойти учиться. Только в Инженерно-строительный институт Сибирского федерального университета, только на дорожника!

После получения образования, а было это в 2012 году, жизнь у нашего героя сложилась просто и понятно. И правильно. Сразу после учебы – армия, от которой Олег не прятался. Затем, после увольнения в запас, вернулся домой в Заозерный и снова, как в детстве, пришел на работу к отцу, главному инженеру Рыбинского филиала. Только уже не в гости или на технику посмотреть, а работать.

Годы учебы Авхадеев-младший считает самыми счастливыми в своей жизни. «Золотое было время, – с улыбкой вспоминает он. – Столько друзей тогда появилось». Улыбка добрая, искренняя, открытая. Такая, от которой все вокруг сразу начинает светиться радостью и хорошим настроением.

Со многими из университетских друзей Олег поддерживает отношения до сих пор, а с некоторыми вместе работает в одной организации – ГП «КрайДЭО», правда, в разных филиалах. Олег – в Рыбинском, а они кто в Кежемском, кто в Емельяновском, кто в Красноярске.

Большинство его бывших одноклассников, как и он сам, учились не ради «корочек», а ради знаний, и к диплому отнеслись не как к необходимому атрибуту современной жизни, а как к документу, определяющему судьбу. И так же, как он, связали свою жизнь с дорожной отраслью.

Сейчас Олегу Романовичу Авхадееву 27 лет, из которых он уже четыре года отработал мастером-дорожником.

Летом, в сезон, в сферу его обязанностей входит содержание и обустройство дорог: покраска



ограждений и павильонов, замена и установка дорожных знаков, обкашивание обочин. В бригаде, которой он руководит, три человека. Зимой же, когда самые напряженные месяцы года остаются позади, у мастеров филиала общие обязанности. По графику работают дежурными мастерами. Следят за погодой и состоянием дорог, чтобы при необходимости вызвать техников и организовать очистку и подсыпку проезжей части.

Давнее увлечение Олега – спорт. Зимой это лыжи, причем недавно к беговым добавились горные. Летом – футбол. Вместе с командой родного филиала всегда принимает участие в спортивных состязаниях дорожников.

А еще Олегу Авхадееву нравится жить в родном городе Заозерном.

– Меня сразу после защиты диплома приглашали в Красноярск на работу, – говорит он, – но я отказался. Не люблю большие города. Одно дело съездить отдохнуть, сходить куда-нибудь в кино, по магазину пробежаться. И совсем другое дело – там жить. Суета, пробки... То ли дело у нас в Заозерном – и воздух чище, и все вокруг такое знакомое и родное.

Анна ИЛЬИНА

Директор немного скромничает. Рыбинские дорожники с удовольствием принимают участие в спортивных мероприятиях, проводимых и головным предприятием КрайДЭО, и министерством транспорта края, и районной администрацией. И почти никогда домой без наград не возвращаются.

Взять ту же Спартакиаду транспортников, в которой филиал участвует уже много лет. Первые, вторые, третьи места в различных командных соревнованиях и личном зачете. А нередко оказываются в числе лучших и в общекомандном зачете, обходя крупные предприятия отрасли, в которых трудится не одна сотня человек.

– Что в спорте, что в работе, важен костяк, умение работать в команде, – считает директор филиала. – Если это есть, будут и победы, и достижения.

Человек, работающий в филиале, всегда в центре внимания. С огромным уважением здесь относятся и к тем, кто вышел на заслуженный отдых из стен предприятия. Среди них Тамара Спиридоновна Краус, отработавшая в организации 31 год, и Виктор Константинович Ладыжский, чей дорожный стаж – 32 года. О ветеранах всегда помнят, оказывают им при необходимости помощь, поздравляют с праздниками – с Новым годом, Днем Победы, Днем дорожника.

К слову сказать, со своим профессиональным праздником у рыбинцев отношения особенные. Не балует погода дорожников, и каждый год, в третье воскресенье октября, как специально выпадает в Рыбинском районе снег. А значит, праздник уходит на второй план, а на первый, как всегда, обычная дорожная работа. Чистка, подсыпка, грейдирование...

– Василий Васильевич, через несколько дней наступит новый, 2018 год. Вы как в будущее смотрите?

– С оптимизмом, – уверенно отвечает Зарецкий. – Главное, чтобы объемы работ были – а они будут. У нас заключены переходящие контракты на содержание. Оба ремонтных объекта этого года – тоже переходящие: в этом году начали, в следующем будем заканчивать. А раз есть работа, то все остальное приложится.

Мария КЛИМОВА

Зимние заботы

В конце уходящего года мы побывали в гостях в Канском филиале № 1 ГП «КрайДЭО». Несмотря на разгар зимы, деньки у дорожников стояли жаркие. Декабрь выдался щедрым на осадки, и на дорогах полно работы: надо чистить снег, грейдировать, проводить противогололедную подсыпку. Конечно, в другие зимы работники предприятия тоже без дела не сидят, тем более что на них, как говорится, вся Россия смотрит. В буквальном смысле слова – в числе дорог, которые они обслуживают, есть и участок

федеральной трассы. Он всегда загружен транспортом, который движется с запада страны на восток и обратно. Кто тут только не едет! А значит, дорога должна соответствовать всем современным требованиям, предъявляемым к безопасности движения.

При участии директора Канского филиала № 1 Сергея Дворникова нам удалось пообщаться с двумя работниками предприятия. Именно их порекомендовал руководитель. Это одни из лучших.

Ветеран производства



Иван Шалатонов трудится в дорожной отрасли более 20 лет, из них без малого полтора десятка, с 2003 года, – в Канском филиале № 1.

Вначале, когда только Иван Иванович устроился сюда на работу, он был задействован на строительстве домов для работников филиала. Потом, по его собственному выражению, «пошел по дороге». Начал с замены огражде-

ний – на федеральной трассе, от Канска и на восток, меняли бетонные ограждения на металлические. В дальнейшем герой нашего рассказа много чего перепробовал в дорожном деле, трудился на очистке ограждений, знаков, на укладке асфальта.

Даже сейчас, выйдя на пенсию, Шалатонов не хочет расставаться со ставшим ему родным пред-

приятием и работает в котельной машинистом водогрейных котлов. Однако душой Иван Иванович по-прежнему на дороге. К настоящему дорожнику, к его мнению прислушиваются молодые кадры, с которыми Иван Иванович охотно делится опытом. Как о самом дисциплинированном и добросовестном своем работнике отзывается о Шалатонове мастер Канского участка.

К сложностям, которые сопровождают дорожный труд, Шалатонов относится философски. Какая бы жара ни стояла летом, какие бы лютые морозы ни трещали зимой, дорожники всегда на боевом посту. «Такая работа. Надо трудиться», – говорит Иван Шалатонов.

И это не пустые слова. Не считаясь с личным временем, Иван Иванович всегда готов работать и внеурочно. А у руководства и среди коллег Иван Иванович известен своим безотказным характером и тем, что мотивирован не только зарплатой, но и производственной необходимостью. Тем более что времени свободного теперь стало много – дети выросли и разъехались. Почему бы не поработать?

За добросовестный и безотказный труд Иван Иванович Шалатонов неоднократно поощрялся денежными премиями, ему объявлялись благодарности руководителя филиала, в 2007 году он был награжден Почетной грамотой Ассоциации «АСПОР». В 2008 году он получил Почетную грамоту ГП «КрайДЭО», в 2011-м ему присвоено звание «Ветеран труда».

первого филиала



40 лет на дороге

Валерий Тятенков пришел в коллектив Канского филиала № 1 в 2007 году. А в общей сложности водительский стаж нашего собеседника составляет 40 лет. Всю жизнь «ЗиЛы» и «КамАЗы», легковая машина только дома.

Когда пути прирожденного шофера привели его к дорожникам, он стал водителем «КамАЗа» (ДМК-40). Осенью и зимой занимался очисткой дорог и обочин от снега, производил россыпь противогололедного материала на опасных участках автотрассы. А весной и летом перевозил инертные материалы (щебень, ПЩС и другие), которые необходимы для ремонта автомобильных дорог.

В то утро, когда мы встретились с Валерием Зиновьевичем, он готовился к очередному выезду. Его рабочее место – КДМ, комбинированная дорожная машина. Летом работает «под самосвалами», зимой – ПГМ.

– Сейчас цепляем отвал и идем чистить, – объясняет Валерий Зи-

новьевич. – Обслуживаем дорогу с 1061-го километра до 1176-го, до границы с Иркутской областью, и объезд вокруг Канска.

На вопрос о времени года, которое напрямую определяет жизнь дорожника, Валерий Тятенков не смог остаться равнодушным по отношению к зиме:

– Зимой приходится работать и по 10-12 часов, когда обильные снегопады. Меняемся, конечно. Работаешь то в день, то в ночь. Суббота и воскресенье постоянно на колесах. В такой период, даже если ты дома, то должен держать форму, не расслабляться и не позволять себе лишнего, потому что в любой момент могут вызвать на работу: где-то снегопад, где-то завал или гололед. Федеральная трасса ждет нас! Садимся на руль, чистим, съедем... Мы знаем, что нужны людям, и это очень приятно. А как иначе – фуры идут сплошным потоком, как железнодорожные составы. Наш долг – обеспечить нормальную дорогу.

Особенно на самых ответственных участках, подъемах, поворотах.

Наступившая зима прибавила работы нашим доблестным дорожникам. По их словам, таких снегопадов не было давно. Валит день и ночь. И так – на очень протяженных участках трассы. Дальнбойщики, с которыми дорожники поддерживают связь по радиации, утверждают, что и в Иркутской области, и в Хабаровске снега не меньше. А впереди еще два зимних месяца и март, который у нас в Сибири порой бывает не по-весеннему снежным. Впрочем, когда наступит лето, времени сидеть сложа рукава все равно не будет. Начнутся другие работы, ремонт, укладка асфальта.

Опыта у Валерия Зиновьевича на троих хватит. КДМ первому встречному не поручат, а Тятенков, водитель 1-го класса, может при необходимости работать на любом виде транспорта.

Между прочим, в Канском филиале № 1 сложилась династия Тятенковых. По крайней мере, ей уже положено начало: здесь трудится сын нашего собеседника, Евгений. Наверное, он получил здесь аванс доверия, и часть авторитета, заработанного отцом, передалась ему. На предприятии Валерий Зиновьевич заслуженно пользуется уважением, его знают как доброго и отзывчивого человека. За время работы он поощрялся за добросовестное отношение к труду, его награждали Почетной грамотой директора филиала и Почетной грамотой Управления автомобильных дорог Красноярского края.

Возможно, будет продолжение у династии, ведь у Тятенкова трое внуков и внучка. Они – самое большое «хобби» Валерия Зиновьевича и самое любимое «увлечение», с ними он любит проводить каждую минутку свободного времени. Если, конечно, опять не выпадет снег и не придется чистить «белое покрывало». Сугробов Тятенков точно не допустит – ни в собственном дворе, ни на дороге.

Александр ШЕСТЕРЯКОВ

Все это построили мы...

Уходящий, 2017 год для ГП КК «Большемуртинское ДРСУ» юбилейный. 40 лет назад, в апреле 1977 года, в Большой Мурте была организована самостоятельная дорожная организация, из которой, собственно, впоследствии предприятие и выросло. В отличие от многих, оно сумело пережить все реформы и экономические пертурбации новейшего времени и сохраниться на дорожной карте края как самостоятельная единица. Но обо всем по порядку.



Немного истории

Один из старейших работников ДРСУ – заместитель директора Геннадий Абрамкин. Он, можно сказать, ровесник предприятия: стаж его работы 40 лет. Трудовой путь Геннадий Васильевич начал на большемуртинской земле и все эти годы оставался верен и ей, и Большой Мурте, и ставшей родной организации, к которой он давно уже прикипел всем сердцем.

– Тогда ничего этого не было, – Абрамкин разводит рукой, словно очерчивая стены своего кабинета. – Здесь тогда только стройка начиналась. Контора находилась в центре села, и была такая маленькая, что в коридоре два человека разойтись не могли. Из всего, что у нас есть сейчас, – складов, гаражей, вспомогательных помещений – были только ремонтно-механические мастерские. Да и ДРСУ тоже не было. Было ДСУ-5, которое занималось строительством Енисейского тракта. Тракта тоже все равно что не было – грунтовая трасса, которая

в межсезонье частенько оказывалась непроезжей. Да и в самом районе дорог тоже фактически не было – грунтовки, которые шли, как мы тогда говорили, «ниже полей». Большая Мурта – Юксево, Барта – Еловка – Пакуль, Верх-Подъемная – Лакино – Межово. Все это построили мы.

Прежде чем стать заместителем директора, семь лет отработал Геннадий Васильевич мастером на возведении земполотна. Затем еще 16 лет – начальником крупнейшего участка в ДРСУ – Большемуртинского.

На крупное дорожное строительство Абрамкин с однокурсниками приехал по направлению Петра Алексеевича Старовойтова сразу после получения диплома о высшем образовании – окончил автодорожный факультет Красноярского политехнического института. Вуз за эти годы тоже пережил не одну реорганизацию, но дорожная специальность в нем осталась, и он так же продолжает готовить молодых специалистов

для отрасли. Всего выпускников было девять. Остались работать на предприятии двое – Александр Александрович Зайков, ставший директором ДРСУ, и Абрамкин.

В 1982 году, когда большемуртинцы закончили строительство своего участка Енисейского тракта, ДСУ-5 реорганизовали в межрайонное ДРСУ-3. Первым руководителем нового предприятия стал Борис Михайлович Лишневецкий. Спустя четыре года на этом посту его сменил Александр Зайков.

– Должность мне предложил Петр Алексеевич Старовойтов, а вскоре после этого он предложил мне создать и возглавить ДСУ-8, которое бы достраивало Енисейский тракт, – вспоминает о тех далеких временах Александр Александрович. – А ведь в 1986 году мне только исполнилось 32 года. Петр Алексеевич не боялся принимать нестандартные решения, доверял молодежи, а нас, молодых руководителей, которых он назначил, называли «птенцами Старовойтова». Нас был целый «выводок» – тех, кому он дал крылья. Это был гигант человек, и я очень благодарен судьбе за то, что она подарила мне возможность работать с такими легендами дорожной отрасли, как Старовойтов и Борис Михайлович Лишневецкий.

День сегодняшний

В 2001 году ДРСУ приобретает статус крупного зонального дорожного подразделения края, которое, кроме дорог в Большемуртинском районе, начинает обслуживать часть Емельяновского и Сухобузинский район.

Сегодня ГП КК «Большемуртинское ДРСУ» – это 175 человек работающих (практически каждый из которых владеет двумя-тремя смежными специальностями), 752 километра обслуживаемых дорог, два асфальтобетонных завода (один в Большой Мурте, другой в Сухобузимо), цементно-бетонный завод, три карьера по добыче гравийно-песчаной смеси, три мастерских участка, собственный карьер «Каленгинский», месторождение «Сосновское», четыре дорожные метеостанции.

Еще 112 километров – протя-



Заместитель директора
ГП КК «Большемуртинское ДРСУ»
Геннадий Абрамкин

женность улично-дорожной сети в муниципалитетах Большемуртинского района, которую также обслуживает ДРСУ. Солидное предприятие, что и говорить.

В числе ветеранов предприятия, чей стаж насчитывает несколько десятилетий, кроме директора и его заместителя, – начальник Старцевского участка Михаил Смолин и начальник Большемуртинского участка Валерий Запеченко, заведующая складом Галина Гриц и водитель Владимир Ивасин, глава известной на весь край дорожной династии.

Экономические показатели работы предприятия стабильные. О ее эффективности можно судить хотя бы по такой цифре: выработка на одного человека только за последние пять лет, начиная с 2012 года, возросла практически в 2 раза.

Есть здесь в наличии и вся необходимая для качественной работы техника.

– Когда я был начальником участка, у нас были только два прицепных грейдера ДР-710 да ЗИЛы, – говорит Геннадий Васильевич. – Еще в те годы я понял, что дорожники без техники значат мало, одной лопатой даже при всем желании ничего не сделаешь. И теперь у нас есть все, что только требуется. Средние и тяжелые грейдеры, комбинированные дорожные машины на базе КамАЗа, на которые при необходимости можно установить и два, и три отвала. Асфальтоукладчик, оборудованный немецкой системой нивелирования МОБА, катки. Освоили мы и технологию «Новачип», которая позволяет распределять битумную эмульсию непосредственно перед укладкой асфальта. Широко применяем малую механизацию.

Еще одно новшество большемуртинские дорожники освоили нынешним летом. На асфальтоукладчики были установлены видеокamеры, которые транслировали изображение на сайт КрУДора в режиме реального времени, и любой желающий мог собственными глазами увидеть, как работают дорожники.

Особая гордость Большемуртинского ДРСУ – Каленгинский карьер, который находится всего в 47 километрах от головного предприятия. На нем дорожники добывают очень качественный материал, гранитогнейсы, отлично подходящий как для устройства земполотна, так и для производства асфальтобетонов. Изъятую скальную породу доставляют на дробильно-сортировочный комплекс, где из нее изготавливают кубовидный щебень и различные виды песчано-щебеночной смеси.

В 2016 году, когда карьер от-

крылся, на нем добыли около 60 тысяч кубометров породы, а в уходящем, 2017 году – уже свыше 100 тысяч кубов. Карьер обеспечивает оба асфальтобетонных завода, позволяя не тратить дополнительные средства на приобретение инертных материалов.

Благодаря разработке этого месторождения большемуртинским дорожникам удалось еще выше поднять качество производимых ими работ. Это подтверждает не только собственная сертифицированная лаборатория, действующая в ДРСУ, но и лаборатории организаций-заказчиков – краевого управления автодорог ФКУ «Байкалуправтодор».

Год уходящий

– Этот год для нас прошел удачно, – считает начальник производственного отдела ДРСУ Василий Ельшин. – Конечно, основные объемы нам дало содержание автодорог, но хорошим подспорьем стали два ремонта, которые мы производили в рамках национального приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Первый участок – 30–33-й километры трассы Красноярск – Енисейск. Здесь нами проведен весь комплекс дорожно-ремонтных работ: произведено устройство асфальтобетонного покрытия, отсыпаны и укреплены обочины, нанесена разметка, установлены ограждения и знаковая информация. Такие же работы мы производили на следующем участке – он находится на автодороге Миндерла – Сухобузимо – Атаманово, 5–9-й километры, в районе развилки и поворота на Миндерлу. Несмотря на повышенные требования к качеству работ, мы смогли уложиться в отведенные нам сроки, а участок на атамановской дороге сдали с двухнедельным опережением графика.

По признанию большемуртинских дорожников, им, по большому счету, не так и важно, чем конкретным они в данный момент занимаются – ремонтом или содержанием. Главную задачу они определили для себя еще 40 лет назад – обеспечить комфортный и безопасный проезд для всех, кто пользуется «их» дорогами. И с ней они, как бы ни было им трудно, стараются справляться на «отлично».

Вероника СЕМЕНОВА



Сезон завершен – сезон продолжается

В 2017 году Шушенским филиалом ГП КК «Дорожное ремонтно-строительное управление № 10» произведено работ, оказано услуг и реализовано товаров более 77 миллионов рублей, рост составил 7,1 процента.

По сравнению с прошлым, 2016 годом на 4,45% в денежном выражении увеличены объемы содержания территориальных автодорог, почти в шесть раз больше отгружено продукции собственного производства. На 1500 тонн больше перевезено грузов, на 622 кубометра надроблено щебня и отсевов.



Водитель Василий Раздол'ев

Отдельно остановимся на ремонте улично-дорожной сети в населенных пунктах. Дело даже не в том, что нынче объемы здесь возросли на 31 процент. В муниципальной администрации Шушенского района не скрывают, что, не будь на территории филиала ДРСУ-10, местным властям вряд ли удалось отремонтировать столько улиц на выделенную из краевого бюджета сумму в 17,5 миллиона.

В натуральном выражении это выглядит так. Новое дорожное покрытие взамен изрядно изношенного появилось на отрезках сразу шести улиц в поселке Шушенском и селе Казанцево. Солидный ямочный ремонт УДС выполнен в поселке Ильичево, селах Каптырево и Сизая, в том же Шушенском.

– Работали не только в нашем районе, – дополняет директор филиала Анатолий Лямин. – В качестве субподрядчика заасфальтировали левобережную пристанционную площадку у Саяно-Шушенской ГЭС, отремонтировали набереж-

ную в поселке гидроэнергетиков Черемушки. В получении данных объемов нам посодействовал Константин Николаевич Димитров, до недавнего времени руководитель ГП КК «ДРСУ-10», а ныне министр транспорта Красноярского края. За это ему огромная благодарность от коллектива.

Анатолий Георгиевич знает, о чем говорит. Не сторонние бы заказы, в том числе в соседней Хакасии, предприятию пришлось нелегко. У филиала на содержании 235 километров региональных автодорог и всего 35 км федеральной трассы Р-257 (М-54) «Енисей». Так вот, на этот участок «федералки» выделяется практически столько же средств, сколько на все краевые трассы вместе взятые.

Иными словами, содержание километра региональной дороги финансируется лишь на треть от реальных затрат, однако нормативные требования к условиям безопасной эксплуатации предъявляются аналогичные Р-257, и попробуй их не выполнить. А если нет никаких поблажек и денег нет тоже, дефицит средств приходится покрывать за счет выполнения других, самых разнообразных видов работ. Картина, характерная не только для Шушенского филиала – для всех государственных дорожных предприятий нашего края.

Сейчас на юге чрезвычайно сложная погодная обстановка: обильные густые снегопады, каких давненько не случилось, накрывают трассы с завидной периодичностью. Особенно в подтаежной зоне, в районе сел Субботино, Веселые Ключи, Иджа и т. д. В результате накат, гололедица и прочие «сюрпризы», негативно влияющие на безопасность дорожного движения. Приводить дороги в божеский вид приходится порой круглые сутки, и можно себе представить, какие это материальные затраты.

Тем не менее, предприятие живет, успешно работает и развива-

ется. Кадрового дефицита, как и повсюду у дорожников, здесь не испытывают, на освободившиеся рабочие места моментально находит несколько претендентов. Просится большей частью молодежь, но вот с ней-то как раз проблемы. Квалификация, как правило, у новичков не очень высокая, приходится их учить-переучивать.

Поэтому основной костяк специалистов, на которых всегда может рассчитывать Анатолий Лямин, – это ветераны, проработавшие на предприятии по многу лет. У большинства возраст солидный, если не сказать пенсионный, зато знаний и опыта им не занимать. И, разумеется, высокой ответственности за порученный участок работы.

С 1996 года трудятся в Шушенском филиале ДРСУ-10 водитель Николай Григорьевич Соколов, машинист экскаватора и автопогрузчика Дмитрий Иванович Родионов. С 2004 года работает машинистом трактора и автогрейдера Сергей Михайлович Бакулин. С 2000-го водит любые марки автомобилей Василий Александрович Раздол'ев, который уже несколько лет на заслуженном отдыхе, однако, по его словам, пороха в пороховницах у механизатора предостаточно, иного молодого за пояс заткнет.

Тем временем на предприятии который день безлюдно: кроме ИТР и ремонтников, все механизаторы авралят, заняты расчисткой дорог от снега. В очередной раз. Для этих самоотверженных людей трудовой сезон 2017-го как бы и не заканчивался, он просто незаметно переходит в новый, образца 2018 года. Такая уж у дорожников планида.

Владимир НЕСЯЕВ



Машинист экскаватора Дмитрий Родионов

Двойной юбилей Инны Тиганик

27 ноября главный специалист административного отдела КГКУ «КрУДор» Инна Тиганик отметила свое 50-летие. Накануне юбилея корреспондент «Транспортного комплекса Красноярья» встретился с Инной Александровной.



– Мне посчастливилось появиться на свет и воспитываться в хорошей, дружной семье, где все любили и уважали друг друга, знали историю своих предков, чтити семейные традиции, – рассказывает Инна Александровна. – Моя бабушка по материнской линии Людмила Иосифовна Мержеевская была, на мой взгляд, просто уникальной женщиной. Маму она родила в 1942 году, мой дед погиб на фронте, бабушке пришлось испытать все тяготы военного времени. Потом она второй раз вышла замуж, родила еще троих детей, все выросли достойными людьми, получили высшее образование. Людмила Иосифовна имела сильный характер, но при этом была чутким, отзывчивым человеком. Работала завучем Красноярского педагогического училища, преподавала русский язык и литературу, и у нас дома всегда жили приезжие преподаватели и студенты училища, которые не могли получить жилье в Красноярске. Разумеется, бабуш-

ка с детства мне привила любовь к родному языку, чтению, искусству. Я с удовольствием училась в школе, занималась народными танцами.

Родители Инны Александровны – известные в крае хирурги. К сожалению, отец, Александр Петрович Тиганик, ушел из жизни рано, когда ему было всего 50 лет. Маме, Нине Олеговне Войцеховской, в этом году исполнилось 75, но, несмотря на возраст, она продолжает работать в краевой больнице. Об этом самом близком ей человеке Инна Александровна говорит с особой теплотой.

– Я никогда не устану повторять: если есть ангел на земле, то это моя мама. Женщина редкой доброты и, что называется, врач от бога. Можно быть плохим инженером и не любить свою работу, но плохим врачом, от которого зависят жизни и судьбы людей, – никогда. Считается, что с годами у медработников проявляется так называемая профессиональная деформация: они начинают относиться к пациентам формально, становятся черствыми, бездушными. Этого не случилось с мамой, она не утратила чуткости. Например, положат в больницу совсем одинокую бабулю, а мама начинает за ней ухаживать: навещает ее, приносит домашнее угощение и т.д.

Окончив красноярскую среднюю школу № 33 с углубленным изучением английского языка в 1985 году, Инна Тиганик поступила в Красноярский педагогический институт на факультет иностранных языков. Вышла замуж, родила дочь Наталью. В 1993 году устроилась работать помощником директора унитарного предприятия «Красноярсквнешпромтехобмен», затем около девяти лет работала администратором гостиницы «Красноярск». В административный отдел КрУДора пришла в декабре 2007 года.

– Получается, в этом году у меня двойной юбилей – мое 50-летие и 10 лет с того времени, как я начала трудиться в КрУДоре. Тогда в канцелярии освободилось место, и я решила попробовать себя в этой должности. Сфера обслуживания и управление автомобильных дорог – совершенно разные направления деятельности, опыта у меня не было никакого, и сначала приходилось трудно. Коллеги, к которым я обращалась за разъяснениями, никогда не отказывали мне в помощи. Спасибо им за это. Особенно я благодарна тогдашнему руководителю управления Сергею Зяблову. Жесткий и волевой руководитель, Сергей Филиппович всегда требовал от подчиненных четкого выполнения поставленных задач, научил нас быть ответственными и дисциплинированными. Он любил повторять: «Все мы – производственные отделы, бухгалтерия, канцелярия – делаем одно общее дело. И во всем должен быть порядок». Я всегда буду помнить его слова. Ведь в нашем канцелярском деле не может быть никакого творчества, главное – содержать документы в полном порядке.

Дочь Инны Тиганик Наталья окончила аэрокосмическую академию. Внучке Миле два года, родителям и бабушке с ней хватает забот. В свободное время Инна Александровна любит ходить в театр, старается следить за новинками отечественного и зарубежного кино. Но главное ее увлечение – путешествия.

– В нашей семье все любили и любят путешествовать. Я бывала в Европе и Азии, объездила почти все бывшие республики Советского Союза. Очень люблю Болгарию, Швецию, Эстонию, Грузию. Однако мне не нравится ездить куда-то по туристическим путевкам. Любая страна и любой город имеет свой неповторимый характер, и для того, чтобы его узнать и понять, нужно путешествовать одной, быть предоставленной самой себе.

Как водится, в день юбилея Инна Тиганик принимала поздравления коллег, слушала добрые пожелания. Редакция «Транспортного комплекса» присоединяется к поздравлениям и желает ей и ее родным счастья, здоровья, успехов.

Антон ТОПОЛЕВ

Валерий Агарин: «Без любви к профессии в нашей работе невозможно»

Работа автотранспортных предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки, для нашего региона имеет стратегическое значение: именно они делают огромное количество различных сел, деревень и городов единым краем, не позволяя ему превратиться в лоскутное одеяло из несвязанных между собой населенных пунктов.

О том, чем живет и дышит одно из таких предприятий, а именно Заозерновский филиал ГП КК «Краевое АТП», рассказывает его директор Валерий Агарин.



С ЗАБОТОЙ О БАБУШКАХ

– Валерий Александрович, сколько лет вашему предприятию?

– Оно существует с 1958 года. Сначала это была небольшая автоколонна. Затем, по мере того как росла экономика района и города Заозерного и там появлялись новые производства, автоколонна укрупнялась. Впоследствии на ее базе были созданы военизированная автоколонна и большое производственное автотранспортное объединение, в которое в качестве филиалов вошли Ирбейское и Саянское АТП.

Это было в 80-е годы. Мы занимались перевозкой грузов, осуществляли городские, пригородные и междугородные пассажирские перевозки. В 90-х, когда начались реформы в экономике страны, конечно, все изменилось. Теперь наша основная и единственная функция –

пассажирские перевозки.

Сегодня Заозерновский филиал ГП КК «Краевое АТП» – это 67 человек работающих, 35 автобусов и 18 маршрутов, в числе которых три городских по Заозерному, один междугородный – на Красноярск и 14 внутрирайонных. Этого вполне достаточно для того, чтобы решать стоящие перед нами задачи.

– Основная среди них, получается, внутрирайонные перевозки? Насколько они выгодны?

– Прибыли они не приносят, да и не могут. Расходы, которые наше предприятие несет, обслуживая их, компенсирует краевой бюджет. Одно дело рейсы на Красноярск или по городу, где всегда много пассажиров, и совсем другое – в какое-нибудь стоящее на отшибе небольшое село, где живет от силы несколько сотен человек.

В основном, бабушки и дедушки, которым время от времени требуется ездить в районный и краевой центры в больницу или Пенсионный фонд, налоговую или Сбербанк. Ведь даже банкоматов в деревнях нет, не то что отделений банка, а деньги где-то получать надо.

Но разве можно оставить их без автобусного сообщения? Все равно что бросить на произвол судьбы. Мы оптимизировали районные маршруты таким образом, чтобы один или два раза в неделю, но обязательно в каждый населенный пункт района заезжал наш автобус.

ОТ МЕДОСМОТРОВ ДО ЭКСКУРСИЙ

– Вас устраивает техническое со-

стояние вашего автобусного парка?

– Понятно, что мне как директору хочется, чтобы оно было безупречным. Но обновление подвижного состава – мероприятие дорогостоящее. В прошлом году впервые за несколько лет мы получили новый автобус – по программе оказания помощи для людей с ограниченными возможностями. Он оборудован площадкой, которая опускается, если в салон надо заехать человеку на инвалидной коляске, и специальными сиденьями.

Хотя, конечно, задача по обновлению состава – одна из важнейших, стоящих перед нашим филиалом. Новые автобусы – это и повышение качества обслуживания пассажиров, и возможность открывать новые маршруты, от чего, в свою очередь, зависят доходы нашего предприятия.

– Пассажирские перевозки – единственный ваш вид деятельности?

– Нет. Мы занимаемся много еще чем. Например, оказываем сторонним организациям помощь в ремонте и техническом обслуживании автотранспорта. Также к нам с просьбой отремонтировать автобус обращаются все, у кого они есть на балансе, в том числе школы и учреждения культуры.

Также у нас есть лицензия на прохождение предрейсовых и послерейсовых медосмотров, имеются медработники, необходимое оборудование, отдельный кабинет.

Раньше, до того как я стал директором, наши водители проходили осмотры в центральной районной больнице, на что ежеквартально приходилось тратить около 300 тысяч рублей. Теперь же им не надо куда-то дополнительно ездить перед началом работы: мы и сами предоставляем такую услугу.

Еще наш филиал организует экскурсионные маршруты, особенно во время школьных каникул, – в Бобровый лог, цирк, театр... На рынке пассажирских перевозок мы уже давно хорошо себя зарекомендовали, имеем транспорт, который соот-

ДИРЕКТОР-МИЛИЦИОНЕР

– Валерий Александрович, 2017 год для вас – юбилейный, вам исполняется 60 лет. Ваша жизнь всегда была связана с Заозерновским АТП?

– Нет. Хотя этот «заход» у меня уже второй. Я окончил Красноярский политехнический институт, получил диплом инженера-механика. Затем служба в Советской Армии. После того как уволился в запас, вернулся домой в Заозерный и первый раз устроился на работу в АТП (здесь тогда директором предприятия работал мой отец, Александр Андреевич Агарин), работал мастером по ремонту автомобилей, потом инженером по мобилизационной работе.

Через два года и по направлению перешел на службу в органы внутренних дел. Параллельно окончил Волгоградскую высшую следственную школу МВД, шесть лет проработал следователем, затем заместителем начальника управления внутренних дел Рыбинского района, начальником управления.

Вышел в отставку, и меня пригласили в ГП КК «Заозерновское АТП» на должность главного инженера. И вот уже 10 лет я здесь директорствую.

Когда после МВД устроился в гражданскую организацию, словно по ту сторону баррикады оказался. Другая специфика, другие цели и задачи, отношение ко многим вещам тоже другое. Непросто пришлось, но – перестроился.

– Бытует мнение, что если человек служил в органах хоть несколько лет, то в душе он уже на всю жизнь остается их сотрудником, как бы эта жизнь потом у него ни сложилась.

– Не знаю, не знаю, мне такого никто никогда не говорил. Люди со мной общаются охотно, постоянно приходят со своими проблемами, просьбами, и всем я, если это в моих силах, стараюсь помочь.

На периферии, в районе, мы все друг друга хорошо знаем, кто чем живет, чем дышит... Я и жену свою встретил в АТП, когда первый раз там работал, она тогда бухгалтером была. С Ириной Ильиничной мы вместе уже больше тридцати лет. Двое детей, четверо внуков.

– Можно сказать, жизнь удалась?

– Так точно.

Марина СТЕПАНОВА



ветствует всем условиям, выдвигаемым к таким перевозкам, и поэтому к нам все охотно обращаются.

О ЛЮБИ К ПРОФЕССИИ

– Ваше предприятие, пока два года назад вы не вошли в структуру ГП КК «Краевое АТП», десятилетиями было самостоятельным. Что-то изменилось с перемены статуса или все осталось по-старому?

– Понятно, что-то осталось прежним, например, отношение к работе, а что-то заметно поменялось. Объединение многих районных АТП в одну структуру позволило оптимизировать управленческую деятельность и дало больше пространства для оперативного маневра. Например, раньше в вопросах приобретения запчастей мы могли полагаться только на себя, теперь мы больше полагаемся на головное предприятие, это делается централизованно.

Также появилась возможность перенаправлять незадействованный транспорт из одного филиала в другой, где его по той или иной причине пока не хватает. Если раньше при форс-мажоре мы оставались один на один со своими проблемами, то теперь я уверен, что к нам на помощь обязательно придут коллеги из других подразделений.

– Отношение к работе, в отличие от закупки тех же запчастей, категория субъективная и зависит целиком и полностью от людей, которые эту работу выполняют.

– С этим у нас точно проблем нет. Коллектив стабильный, подавляющее большинство работают на предприятии 15–20 лет и больше. У нас много династий. Барановы, Максимовы, Красулины... На сме-

ну отцам, отработавшим в АТП не одно десятилетие, пришли сыновья и продолжают их дело. Это, принимаемая во внимание особенность нашего района, вдвойне ценно.

Рыбинский по сравнению со своими соседями достаточно развит в промышленном отношении. Работа в районе есть, и при наличии выбора далеко не каждый соискатель готов согласиться на те требования, которые предъявляет к своим работникам пассажирское автотранспортное предприятие.

– Что же такого необычного в этих требованиях?

– В принципе, у нас они точно такие же, как в других АТП. Во-первых, это повышенная ответственность. Все-таки мы с людьми работаем, с пассажирами. И на время поездки именно мы отвечаем за их сохранность и здоровье. Во-вторых, график. Наш рабочий день начинается ранним утром. Не каждый согласится вставать в 4–5 часов, чтобы уже в 6 утра выйти на линию и начать осуществлять движение.

Когда речь заходит о наших водителях, то я всегда с уверенностью могу сказать, что все они беззаветно влюблены в свою профессию. Потому что без любви к профессии в нашей работе невозможно. Это же относится к инженерно-техническому персоналу и другим нашим сотрудникам.

Все вместе мы слаженно работаем на конечный результат. Чтобы автобус вышел на линию, вовремя отвез и привез людей, качественно обслужил их во время поездки.

Я благодарен судьбе за то, что она дала мне возможность работать в таком дружном коллективе, как наш.



Испытания для дорожной разметки

Разметка – один из важнейших элементов безопасности на дороге. Она должна быть отчетливо видна в любое время суток и при самых неблагоприятных погодных условиях.

Именно линии на асфальте помогают водителям ориентироваться в потоке и соблюдать правила дорожного движения. Если их нет, падает скорость, увеличивается аварийность.

Как сделать разметку максимально заметной и долговечной – это вопрос, ответ на который постоянно ищут и производители материалов, и заказчики, и подрядчики.

Об исследованиях в этой области, которые активно ведутся в Красноярске, мы беседуем с директором независимой испытательной лаборатории «ГРАНД» Мариной МАЛЬЧИКОВОЙ.

– Марина Александровна, расскажите, какая работа проделана в уходящем году и повлияет ли она как-то на состояние разметки в городе и крае?

– Деятельность этого года – продолжение большого комплек-

са исследований, которые ведутся нами давно и по итогам которых делаются выводы, даются рекомендации, пересматриваются нормативы, выбираются оптимальные разметочные материалы.

Один из серьезнейших этапов – сравнительно-полевые испытания, которые третий год проводятся под руководством Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю с привлечением нашей независимой лаборатории. Мы проверяем материалы, которые используются разметчиками на дорогах Сибирского федерального округа.

– Что представляют собой эти испытания?

– Суть их в том, что на выбранном участке на покрытие наносится десятка тестовых линий, выполненных краской, термопластиком, холодным пластиком, спрей-пластиком. Способы нане-

сения также разные: ручной и автоматизированный.

Затем специалисты лаборатории регулярно замеряют все значимые параметры. Нас интересуют коэффициент световозвращения, светоотражения, яркость разметки, общий износ. Результаты, как правило, достаточно наглядно показывают, какие материалы стоит применять в наших сложных климатических условиях, а какие являются менее подходящими.

– Каковы основные сделанные вами выводы?

– Выводы, прежде всего, касаются общих свойств материалов. Популярнее всего на наших дорогах, конечно, краска. Ее выбор, во-первых и в главных, объясняется дешевизной.

Согласно ГОСТу, краска должна сохранять свои свойства в течение трех месяцев. По итогам наблюдений мы увидели, что краски всех исследуемых производителей этот срок выдерживают. Однако через три месяца все они, кто быстрее, кто медленнее, с покрытия сходят.

Особенно это касается полосы наката – той части дороги, которая постоянно соприкасается с колесами автомобилей. В период сентябрьских дождей, когда транспорт выезжает с полей и проселочных дорог, на покрытие попадает большое количество песка, земли и мелких камней. Эта смесь служит абразивом, и краска его не выдерживает.

– Какой же выход? Пластичные материалы?

– Конечно. Чтобы дорожная разметка держалась на покрытии круглый год, необходимо применение толстослойных материалов, которые обладают высокими износостойкими качествами. Прежде всего, это уже зарекомендовавший себя термопластик. Он применяется на автомобильных дорогах достаточно давно, чтобы оценить его по достоинству.

Основные плюсы: высокий коэффициент сцепления с асфальтобетонным покрытием, повышенная скорость отверждения, долговечность. Помимо этого есть такой фактор, как наличие шумового эффекта при наезде на разметку, что повышает безопасность дорожного движения на автомобильных дорогах.

Термопластики очень хорошо

показали себя на сравнительно-полевых испытаниях. Однако промышленность не стоит на месте, и в этом году нашей целью стало проанализировать свойства еще более современных разметочных материалов, таких, как холодные пластики.

– А в чем основные отличия холодных пластиков от термопластиков?

– Прежде всего, холодные пластики отличает стабильно высокий коэффициент яркости. После шести месяцев регулярных наблюдений при сложных погодных условиях мы можем сказать, что коэффициент яркости холодных пластиков остался высоким, в полном соответствии с государственными стандартами.

Кроме того, на них не влияет температурный режим наших жарких летних месяцев – при нагревании асфальтобетонного покрытия до самых высоких температур материал не плавится и не меняет геометрические параметры. Помимо этого, видимость разметки в любое время суток остается высокой за счет того, что этот материал обладает гидрофобными свойствами и устойчив к загрязнению.

– Давайте обратимся к объективной реальности. Насколько часто можно в нашем городе встретить разметку, выполненную холодным пластиком?

– В Красноярске холодный пластик пока широко не применяется, есть буквально на пару улиц, которые размечены им в порядке эксперимента, кроме того, холодным пластиком выполняются элементы фигурной разметки. Повсеместно у нас используются краски и термопластик, причем краски значительно больше. Термопластик нанесен только на магистральных улицах с высокой интенсивностью движения.

Важный момент – исследования дают нам огромное количество информации по всем видам разметочных материалов и позволяют проверить их с максимальной нагрузкой на линию, ведь при обычном нанесении в большинстве случаев разметка продольная, а здесь она поперечная. Тот факт, что испытания проводятся в течение всего года, дает возможность наблюдать поведение материала при различных погодных условиях.

Работы по проверке материалов на прочность продолжаются и в лаборатории. В этом сезоне пластики прошли проверку не только в полевых условиях, но и в камере ускоренного старения.

– Эта камера – ваша собственная разработка?

– Да, это так. Мы разработали и сконструировали прибор, внутри которого проводится ин-

тенсивное облучение материалов ультрафиолетом. Дело в том, что мы проводим эксперимент, в рамках которого за один цикл, длящийся двое суток, разметочные материалы испытывают смену всех времен года. 12 часов они находятся под ультрафиолетовыми лучами, затем на 12 часов помещаются в воду, еще 12 часов заморозки до -30 градусов, и следующие 12 часов – период разморозки и высыхания. По сути, это имитация наиболее разрушительных воздействий летом, осенью, зимой и весной.

После каждого этапа снимаются показания – как себя ведет материал, и насколько изменились его качества. Есть материалы, которые в результате меняют цвет от белого к желтоватому, а это значит, что их координаты цветности выходят за пределы ГОСТа, есть те, которые начинают отслаиваться от асфальта, бывают другие показатели проблем с качеством.

В целом можно сказать, что холодные пластики показали себя более стойкими, они дольше термопластиков сохраняют коэффициент яркости. Вся эта информация предоставляется заказчикам дорожных работ и является одним из факторов, влияющих на принятие решений о выборе тех или иных видов разметочных материалов.

СОВРЕМЕННЫЕ ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ ПЯВЛЯЮТСЯ ПО ВСЕЙ РОССИИ



17 инновационных пешеходных переходов с модулем дорожной безопасности КУБ NEXT появилось в четырех регионах России за 2017 год. КУБ NEXT – это запатентованная разработка компании «КРАСДОРЗНАК».

Такие пешеходные переходы имеют ряд особенностей, но са-

мое явное новшество – необычный внешний вид. Металлические стойки и ограждения облицованы пластиковыми кубами, сразу обращающими на себя внимание водителей.

Пешеходные переходы установлены в местах повышенной аварийности в Иркутской области, а также в Алтайском, Забайкальском и Красноярском краях. Два перехода недавно появились в Красноярске. Один обычного желто-черного цвета и еще один серо-черный, экспериментальный, вариант. Установка современных переходов – это серьезный прорыв в деле повышения безопасности на дорогах.

ВЫСТАВКА «КАЗАВТОДОР-2017»

Группа компаний «БРИЗ» приняла участие в международной выставке «КАЗАВТОДОР-2017», которая прошла 28-30 ноября 2017 года в столице Казахстана

Астане. На выставке были представлены возможности компании «КРАСДОРЗНАК» по производству дорожно-знаковой информации и автономных пешеходных переходов, компании «Айтехникс» по производству световорных объектов и оборудования для подключения световорных объектов к системе АСУДД, и компании «Формула-К» – производителя разметочных материалов, адаптированных для регионов с резко континентальным климатом.



Дети одной реки



26 декабря в праздничной обстановке состоялось открытие нового пассажирского терминала международного аэропорта «Красноярск». Разумеется, это историческое для столицы региона событие привлекло большое внимание.

В церемонии приняли участие более тысячи красноярцев и гостей города: представители органов федеральной и краевой власти, почетные жители Красноярска и края, работники авиационной отрасли, а также волонтеры Всемирной зимней Универсиады 2019 года.

Еще до официального начала торжества участники праздника могли познакомиться с новым зданием аэровокзала, посетить

выставку картин нашего знаменитого земляка Василия Сурикова, посмотреть выступления творческих коллективов и зажигательный танцевальный флешмоб с участием более ста танцоров.

Напомним, официальный старт строительству нового аэровокзала был дан 13 ноября 2015 года. За это время строители вбили в основание сооружения 4178 свай, проложили около 287 километров кабеля электроснабжения,

а на изготовление металлоконструкций для каркаса помещения ушло более четырех тысяч тонн металла.

Площадь терминала составляет 58 тысяч квадратных метров, пропускная способность – от 2,5 до 5 миллионов пассажиров в год. На пунктах досмотра багажа установлены современные интроскопы, возможности которых значительно превосходят использовавшееся ранее оборудование. Высокий уровень надежности проверки гарантируют пять уровней досмотра багажа. Увеличена и пропускная способность багажной ленты.

Новый аэропорт станет воз-





душными воротами не только Красноярска, но и крупным региональным хабом. В основу концепции оформления терминала легло понимание единства природной и культурной идентичности агломерации бассейна реки Енисей, обладающей уникальными природными и культурологическими характеристиками, которые нашли свое отражение в интерьере. В здании нового терминала запланированы постоянно действующие художественные выставки, в элементах декора используются работы знаменитых сибиряков.

Для комфорта пассажиров предусмотрена удобная зона для парковки автомобилей, площадь которой в два раза больше действующей. На 30 тысячах квадратных метров смогут разместиться 700 автомобилей.

За 10 дней до официального открытия новый терминал протестировали волонтеры. Работу систем и служб аэровокзала прове-

ряли 300 добровольцев, выступавших в роли авиапассажиров. Все они получили сценарий прохождения пассажирского пути от регистрации до получения багажа, в котором были предусмотрены различные, в том числе нестандартные, ситуации: негабаритный груз, утеря документов или пронос запрещенного предмета, перевозка животных, путешествие с детьми и так далее. Сотрудникам аэропорта тестирование помогло отработать алгоритм действий на новом оборудовании при реальном потоке пассажиров. Замечания волонтеров были учтены при финальной подготовке терминала к запуску.

На церемонии открытия было официально объявлено, что аэропорт сменил свое прежнее название «Емельяново» на «Красноярск». Перед собравшимися выступили временно исполняющий обязанности губернатора Красноярского края Александр Усс, руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько, глава Республики Тыва Шолбан Кара-оол, и.о. председателя правительства Республики Хакасия Олег Нам, генеральный директор АО «Эра Групп» Алексей Васильченко.

– Это сложный объект, который был построен в рекордно короткие сроки, всего за полтора года, – сказал в своем выступлении Александр Усс. – Вы сами видите, он отличается тем, что в нем есть сибирская душа. Аэропорт условно называется «дети одной реки» и призван стать воздушными воротами в енисейскую Сибирь для тех, кто живет в Красноярском

крае, включая Таймыр и Эвенкию, в также в республиках Тыва и Хакасия. Теперь наш аэропорт станет, пожалуй, самым современным с точки зрения технической оснащённости аэропортом этой территории.

Генеральный директор АО «Эра Групп» Алексей Васильченко подчеркнул, что терминал стал первым полностью готовым объектом зимней Универсиады, которая пройдет в Красноярске в 2019 году:

– Уникальный дизайн и интерьеры нового аэропорта позволят сразу оценить масштаб, значимость и величие Сибири. Обновленный аэропортовый комплекс в качестве транспортно-логистического хаба станет драйвером развития целой агломерации – Большого Красноярска. Расширение международных грузоперевозок и увеличение турпотока позволят территориям вокруг аэропорта выступить площадкой для реализации перспективных проектов в производстве и логистике.

Глава Тывы Шолбан Кара-оол подчеркнул, что строительство нового терминала – это достойное начало проекту «Енисейский меридиан», который должен объединить в единую транспортную зону Красноярский край, Хакасию и Тыву. Появление современного авиаузла скратно возросшими пропускными возможностями становится еще одним шагом в реализации объявленного президентом России разворота страны на восток.

В заключении церемонии был дан старт работе нового терминала. Почетные гости Александр Усс, Александр Нерадько, Шолбан Кара-оол, Олег Нам и Алексей Васильченко одновременно приложили ладони к специальной сенсорной панели, и в этот момент на крыше аэровокзала загорелась надпись «Аэропорт Красноярск».

Обслуживание внутренних рейсов через новый пассажирский терминал начало осуществляться на следующий день после открытия. 27 декабря в 11.40 из Красноярска в Норильск вылетел первый рейс Y-217 компании NordStar. Международные рейсы будут запущены по завершении оснащения и оформления пункта пропуска, в третьем квартале 2018 года.

Андрей ВЛАДИМИРОВ





Верные поклонники волейбола

В ачинском ГСК «Олимп» прошел традиционный, пятый, турнир по волейболу памяти основателя дорожной отрасли Красноярского края В. Т. Архипенко. В соревнованиях уверенно выступили волейболисты объединенной команды аппарата управления и Красноярского филиала ГП «КрайДЭО», которые и завоевали Золотой кубок.

В Ачинск приехали девять команд, которые были разбиты на две группы. В первой («А», Золотой кубок) выступали команды: ГП КК «Балахтинское ДРСУ» (Новоселовский филиал), ГП КК «Минусинское ДРСУ-10», ГП КК «Большемуртинское ДРСУ», сборная команда аппарата управления и Красноярского филиала ГП «КрайДЭО», Шарыповского филиала ГП КК «Балахтинское ДРСУ». Во второй («В», Серебряный кубок) – Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю (КрУДор), Ирбейского филиала

ГП «КрайДЭО», ГП КК «Лесосибирск-Автодор», ГП КК «Ачинское ДРСУ».

После торжественного открытия команды вышли на две игровые площадки в манеже «Атлет». Особенность заключалась в том, что четыре предыдущих турнира проводились в Балахте. И вот новый адрес: Ачинск.

Мнением попросили поделиться председателя ассоциации «Дорожники Красноярья» Наиля Минахметова:

– Ачинскому ДРСУ большой почет и уважение. Идея разноо-

образить географию мест проведения соревнований актуальна. Всем хотелось принимать турнир у себя. Но когда мы начинали рассматривать варианты, возникали проблемы либо с размещением участников, либо со спортплощадками. А Балахтинское ДРСУ высоко подняло уровень организации и проведения турнира. На предложение охотно откликнулось руководство государственного предприятия «Ачинское ДРСУ». В выборе не ошиблись. В наших ближайших планах – желание объявить турнир открытым. У нас нет ограничения в регламенте. Не прописано, что участвуют исключительно только дорожники. Будем рады, если в наших соревнованиях будут принимать участие любители волейбола из других предприятий и организаций. Кстати, тем самым мы выполняем и президентскую задачу – забота о здоровье нации. Здесь собрались спортивные, увлеченные люди. Молодежь потянулась к нам. А это уже здоровье рабочие коллективы.

Волновался хозяин турнира, директор Ачинского ДРСУ Александр Петров.

– Мы учли предыдущий опыт проведения соревнований Балахтинским ДРСУ, – рассказывает Александр Александрович. – Его директор Александр Сиротинин очень ответственно относился к организации соревнований. И это правильно. Ведь мы активно пропагандируем здоровый образ жизни, любительский спорт. Показываем, что можно не только хорошо работать, но и полезно отдыхать. В итоге это консолидирует нашу отрасль. А руководитель Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю Андрей Журавлев вышел на волейбольную площадку в составе команды. Своим примером он на деле демонстрирует отношение к здоровому образу жизни.

...А соревнования становились напряженнее. Играли по круговой системе. На первой площадке без поражений двигались к финалу волейболисты сборной команды аппарата управления, Красноярского филиала ГП «КрайДЭО» и ГП КК «Балахтинское ДРСУ» (Новоселовский филиал).

Весь день длились соревнования. Свои эмоции болельщики щедро раздавали командам. Лишь к вечеру наступила развязка. В груп-



пе «А» личная встреча команд-лидеров носила очень упорный характер. Новоселовцы «неохотно» уступили красноярцам – 1:2. В итоге места в группе распределились так: 1. Сборная команда аппарата управления и Красноярского филиала ГП «КрайДЭО». 2. Новоселовский филиал ГП КК «Балахтинское ДРСУ». 3. ГП КК «ДРСУ-10» (Минусинск). 4. Шарыповский филиал ГП КК «Балахтинское ДРСУ». 5. ГП КК «Большемуртинское ДРСУ».

– Здесь в целом организация хорошая, – делится впечатлениями капитан сборной команды аппарата управления и Красноярского филиала ГП «КрайДЭО» Михаил Широков. – Немного расстраивает то, что соревнования проводятся в один день. Хотелось получить больше удовольствия. И играть до 25, а не до 15 очков. Мы молоды и сильны. Ехали с настроением. Это наш любимый турнир.

В группе «В» игры проходили не менее интересные. В глаза бросилось возросшее мастерство. Здесь к финалу без поражений пробилась две команды – Ачинского ДРСУ и Ирбейского филиала ГП «КрайДЭО». В личной встрече победили ачинцы – 2:1. Места распределились так: 1. Ачинское ДРСУ. 2. Ирбейский филиал ГП «КрайДЭО». 3. ГП КК «Лесосибирск-Автодор». 4. КруДор.

– Занимаюсь волейболом лет пятнадцать, – рассказывает капитан команды ГП КК «Лесосибирск-Автодор» водитель Дмитрий Огурцов. – Хоть и приезжаем издалека, но нет сожалений. Игры организованы отлично! Такие соревнования обязательно нужно проводить.

Впечатлениями поделился Сергей Заварзин, Минусинское ДРСУ-10, мастер битумной базы, председатель профсоюзного комитета:

– Директорам, которые, несмотря на трудности, стараются поддерживать в рабочих коллективах здоровый микроклимат, надо в ноги поклониться. У нас замечательный директор Константин Димитров. Молодой человек новой формации. Он все наши инициативы поддерживает. Поэтому мы ему очень благодарны. У нас есть совместная программа действий, цель. Он учит нас работать по-новому. Мы не пропустили ни одной спартакиады, активно участвуем во всех волейбольных турнирах. Сейчас видно, как повысилось любительское мастерство. Когда готовимся к турниру, то специально приглашаем тренера. В Селиванихе арендуем спортзал. В команде играют в основном парни рабочих профессий. Интересно, что на тренировке к нам постоянно приходят местные мальчишки. Некоторые из них выросли и теперь работают у нас. Капитан команды

– Максим Цыганков, дорожный рабочий. В прошлом году Саша Бушмакин был признан лучшим игроком турнира. Волейбол нас всех объединяет. Нам легче и на работе потом общаться. А летом на берегу Красноярского водохранилища проводим свою спартакиаду. Это настоящий праздник. С семьями, детьми. Здорово!

Итак, турнир завершился. В торжественной обстановке командам-победительницам и призерам в групповых соревнованиях вручены кубки, грамоты и ценные призы. Объединенной команде аппарата и Красноярского филиала ГП «КрайДЭО» вручен главный приз турнира – Золотой кубок. Поздравляем!

Анатолий КАСАТКИН

P.S. Буквально через несколько дней после проведения турнира Константин Николаевич Димитров с поста генерального директора ГП КК «ДРСУ-10» ушел на повышение – назначен на должность министра транспорта Красноярского края.



Дорожники – чемпионы!

Хороший подарок преподнесли накануне Нового года волейболисты сборной команды ГП «КрайДЭО». 16 декабря в красноярском спорткомплексе «Металлург» победой волейболистов команды дорожников завершился корпоративный чемпионат по волейболу «Лига чемпионов бизнеса».

Соревнования начались в ноябре. Участвовало шесть коллективов. По итогам полуфинальных игр право включиться в борьбу за первое место заслужили сборная КрайДЭО и команда «ЭКОресурс». Яркой, зрелищной и очень волнующей получилась встреча двух лидеров турнира. Причем в предварительном туре дорожники потерпели поражение от своих конкурентов – 1:2. И в финал вышли с одинаковым количеством очков.

В первой игре дорожники действовали внимательно,

но, мгновенно реагировали на резкие выпады соперников, сами переходили в контратаку. Такая тактика оправдала. Дорожники победили – 25:13.

Однако во втором сете вперед устремилась команда «ЭКОресурса». Она сразу ушла в отрыв и повела в счете – 14:6. Дорожники, не поддавшись панике, стали медленно сокращать разрыв. И это им удалось. К завершению партии на табло показались цифры – 23:23(!). Ну, кто же сможет нарушить баланс? Мячом завладели дорожники. Они сумели на последних минутах вырвать свою такую трудную победу – 24:23, 25:23. Новый чемпион родился!

– Расслабились, – говорит после игры Роман Казанцев, ведущий игрок команды КрайДЭО. – Но мы сумели все-таки мобилизовать волю. Игра получилась очень интересная. Мы стали первыми! Мы стали чемпионами!

Анатолий МИХАЙЛОВ



Счастливые число тринадцать

5 октября в Москве в торжественной обстановке прошла церемония чествования лауреатов и победителей Всероссийского конкурса «Дороги России – 2017».

Этот конкурс, давно уже ставший традиционным, учрежден Союзом работодателей «Общероссийское отраслевое объединение работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» и Общероссийским профсоюзом работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. В этом году он проходил в тринадцатый раз.

Надо сказать, что наш край на столь представительном мероприятии был представлен весьма достойно, а предприятия дорожной отрасли Красноярья – а среди них ГП «КрайДЭО», ГП КК «Балахтинское ДРСУ» и ГП КК «ДРСУ-10» – получили не одну награду. Впрочем, сейчас речь не о производственных показателях и трудовых достижениях, а о представительницах прекрасного пола, для которых число 13 стало поистине счастливым. Итак, знакомьтесь: Анна Линдер и Наталья Макаркина. Обе работают в Минусинском ДРСУ-10: Анна специалист отдела кадров, Наталья – главный бухгалтер. Обе – участницы конкурса в номинации «Мисс дорожница – 2017». И обе – победительницы! Линдер – «Мисс Очарование», а Макаркина – «Миссис Дорожница».

– Когда нам позвонили из Мо-

сквы и пригласили на награждение, мы, в общем-то, предполагали, что хотя бы одна из нас да победит, но никакой уверенности не было, – признается Анна Линдер. – Представляете нашу радость, когда и я, и Наталья Владимировна получили титул, а вместе с ним – ленту победительницы и корону!

Первым победительниц поздравили их тогдашний генеральный директор Константин Димитров, присутствовавший вместе с ними на церемонии.

– Если бы не Константин Николаевич, ничего бы этого не было, – уверена Анна Линдер. – Это он убедил нас в том, что мы должны принять участие, вселил в нас уверенность в своих силах, организовал поездку в Москву. Мы очень ему благодарны!

В общей сложности минусинские дорожники из столицы нашей Родины привезли сразу три награды. Кроме двух корон, еще и звание «Предприятие высокой социальной ответственности», которым жюри вполне заслуженно отметило одно из крупнейших и, без сомнения, лучших предприятий дорожной отрасли нашего края.

Кроме ДРСУ-10, наградами ассоциации АСПОР были отмечены



Наталья Макаркина (слева) и Анна Линдер

ГП «КрайДЭО» и ГП КК «Балахтинское ДРСУ» – их признали лучшими дорожными подрядными организациями. И сразу трое красноярцев удостоились премии имени А. А. Николаева «За выдающийся вклад в развитие дорожной отрасли»: ветеран дорожной отрасли, депутат Законодательного собрания края Сергей Зяблов, ветеран дорожной отрасли Борис Лишневицкий и директор ГП КК «Балахтинское ДРСУ» Александр Сиротинин.

Редакция журнала «Транспортный комплекс Красноярья» присоединяется ко всем поздравлениям и пожеланиям, прозвучавшим в адрес победителей этого престижного конкурса. Так держать, красноярские дорожники и дорожницы!

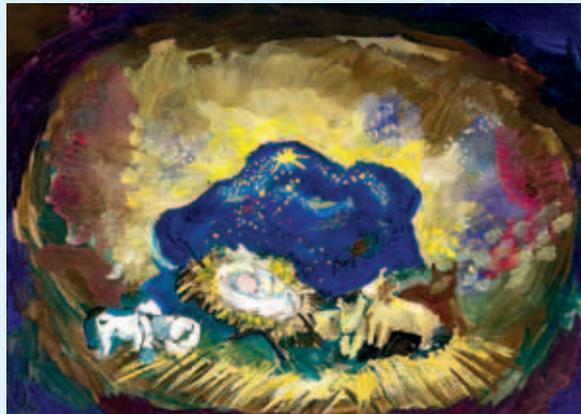
Алина ВАСИЛЬЕВА

В каждом рисунке – праздник

В Управлении автомобильных дорог по Красноярскому краю прошел ставший уже традиционным конкурс детского рисунка. В этот раз ребятишки рисовали Новый год – снег, елку, Деда Мороза. И хорошее настроение!



Софья Вешникова



Александра Братчикова



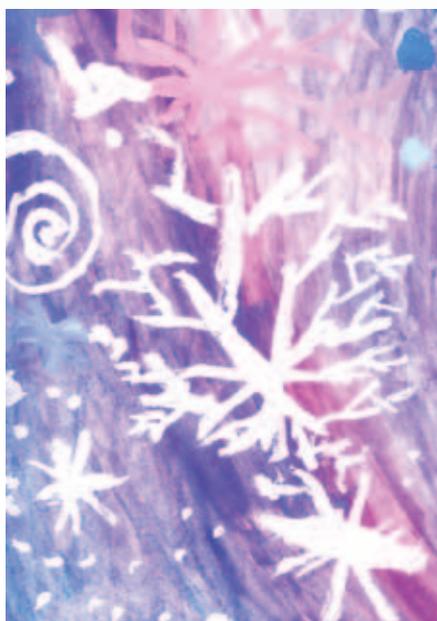
Софья Журавлева



Дарья Байкова



Александра Братчикова



Кирилл Кошелев



София Байкова



Анастасия Байкова