

ТТК

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



№5
(55)

СЕНТЯБРЬ-
ОКТАБРЬ

2019

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ

Традиционный
краевой чемпионат
профессионального
мастерства
дорожников-2019



За рулем
автобусов —
профессионалы



Новые принципы и подходы
в работе КруДор
ИННОВАЦИИ КрайдЭО

Бережливое производство
Балахтинского ДРСУ

Издается
при информационном
содействии
министерства
транспорта
Красноярского края

Учредитель
и издатель
ООО «Автомобильно-
транспортная газета»

Главный редактор
Э.З. Алборов

Заместитель
главного редактора
Л. Ерофеева

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 40А4.
Тираж – 2300 экз.
Транспортный комплекс
Красноярья
№5 (55)
сентябрь–октябрь 2019
Время подписания
в печать:
по графику 18.00
фактически 18.00
Дата выхода 24.10.2019
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

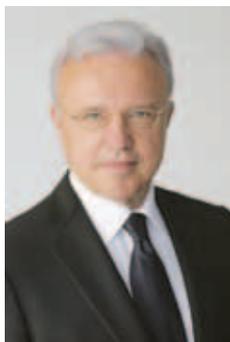
Использование
материалов
журнала
без письменного
разрешения
запрещено.



СОДЕРЖАНИЕ

Мила Владимирова Новые принципы и подходы	4
Заслуженная награда	6
Сергей Чурилов Виват, дорожники! Виват!	7
Людмила Ерофеева Андрей Иванов: «Задача КрайДЭО – не снижать взятый темп»	10
Глеб Серов Инновации – в тренде	13
Тамара Лавриненко Борьба за качество	16
Алена Кротова Благодарность за мастерство	18
Людмила Соловьева Работа в усиленном режиме	20
Нина Зимина Вектор на оптимизацию	21
Людмила Шеваникова Только вперед!	22
Григорий Соколов Качество и безопасность	27
Сергей Колин За рулем – профессионалы	28
Евгений Кутаков Главная гордость – коллектив	30
Дмитрий Светлов Одна семья	31
Роман Дорожкин Важно не место, а человек	32
Владимир Несяев Трудовая династия – весь коллектив	34
Андрей Володин Николай Лукьянов: «Через мои руки «прошли» уникальные мосты края»	36
Надежда Кубрак Работа, которая вдохновляет	38
Сергей Ручкин Без ям и ухабов	39
«Я рисую работу папы и мамы»	40

С Днем дорожника!



УВАЖАЕМЫЕ ДОРОЖНИКИ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ!

Поздравляем вас с профессиональным праздником!

Ваш труд всегда в центре внимания. Каждое новое достижение в дорожном хозяйстве способствует повышению транспортной доступности территорий, обеспечивает пространственное развитие региона, позитивно сказывается на повседневной жизни людей.

Наш край ждет от отрасли постоянного роста стандартов качества, широкого применения новых материалов и технологий, комплексного подхода к обустройству всех магистралей.

В последние годы в развитии дорожного хозяйства Красноярья произошел заметный сдвиг. Выросли масштабы и темпы обновления дорог. Все больше внимания уделяется повышению надежности трасс, безопасности движения, благоустройству прилегающих территорий.

В этом году мы обновили 400 километров дорожной сети региона, и больше половины из них отремонтирова-

лись в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Работы велись более чем на ста больших и малых объектах – в Березовском, Ачинском, Минусинском, Енисейском, Емельяновском, Ермаковском и многих других районах края. Специалисты использовали инновационные материалы покрытия, повышающие долговечность магистралей. Большой объем дорожных работ был выполнен в краевой столице, при этом основной упор переместился на правобережье.

Благодарим всех работников дорожной отрасли Красноярья за нелегкий и очень востребованный труд. Дорогие друзья! Желаем вам новых профессиональных достижений, крепкого здоровья и благополучия!

Губернатор Красноярского края
А.В. Усс

Председатель Законодательного Собрания края
Д.В. Свиридов



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ И ВЕТЕРАНЫ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА!

Искренне поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем работников дорожного хозяйства!

В этот день мы с радостью чувствуем тех, кто посвятил свою жизнь такой важной и такой нужной отрасли.

Мы живем в одном из самых крупных регионов, и дороги для нас имеют особое значение. Вместе с вами нам удастся эффективно решать важнейшие задачи дорожной отрасли.

Уже сейчас мы можем отметить высокое качество строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог, интенсивное внедрение современных материалов и технологий, повышение безопасности дорожного движения и успешное участие в масштабных, инфраструктурных проектах.

Сердечно благодарю и поздравляю ветеранов отрасли. Именно вашим самоотверженным, упорным трудом произошло становление и развитие краевого дорожного хозяйства. Дорогие коллеги! От всей души желаю вам благополучия, счастья и долгих лет жизни. С праздником!

Министр транспорта Красноярского края
К.Н. Димитров

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС С ДНЕМ РАБОТНИКОВ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА!

Это праздник людей, посвятивших свою жизнь важному и ответственному делу.

Хорошая дорога – это залог того, что у территории есть перспективы, есть будущее. Красноярский край – развивающийся регион, а это значит, что у дорожников всегда будет много работы!

Желаю вам крепкого здоровья, дальнейших успехов в нашей нелегкой работе по созданию современной и

благоустроенной дорожной сети, стабильности и благополучия, хорошего настроения и удачи во всех начинаниях!

Председатель Ассоциации организаций, осуществляющих дорожную деятельность «Дорожники Красноярья»
Н.Ф. Минахметов





НОВЫЕ ПРИНЦИПЫ И ПОДХОДЫ

20 октября – День работников дорожной отрасли. Накануне профессионального праздника мы поговорили с руководителем краевого Управления автомобильных дорог Андреем Журавлевым о развитии отрасли, новых технологиях и подходах в работе.

– Андрей Вячеславович, в этом году приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» был трансформирован в национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Расскажите, пожалуйста, о первых результатах.

– Благодаря завершению проекту БКАД, в порядок были приведены дороги краевой агломерации, которыми пользуется огромное количество жителей края. Теперь настала очередь и региональных дорог, которые вошли в нацпроект БКАД. Согласно проекту, итоговый показатель количества региональных дорог в нормативном состоянии по стране должен быть не меньше 50% от общей протяженности автодорожной сети. У каждого региона эти цифры разные и, соответственно, разное финансирование в рамках программы. В нашем крае, по данным ежегодной диагностики, в нормативном состоянии находится порядка 63-65% автомобильных дорог, поэтому по объему средств, выделенных на ремонт региональных дорог в рамках БКАД, по стране мы не в лидерах. Ежегодно до 2024 года из федерального бюджета наш край будет получать миллиард рублей, столько же будет выделяться и из краевой казны. В этом году по проекту

«Безопасные и качественные автомобильные дороги» у нас было отремонтировано 79 объектов, около 300 км дорожного покрытия. Все заложенные показатели выполнены. Однако этого все равно недостаточно. Ведь с учетом естественного износа сети ежегодного восстановления требует около 700 км дорожного покрытия. Мы стараемся минимизировать потери за счет работ по содержанию дорог. Так, только в этом году в рамках содержания было восстановлено еще 130 км различного типа покрытия региональных дорог сплошным слоем, не говоря о текущих, регламентных работах по устранению локальных дефектов. В следующем году по проекту БКАД продолжится ремонт на 40 переходящих с прошлого года дорогах. И примерно столько же запланировано вновь начинаемых объектов. Стараемся охватить всю территорию края, все районы.

Благодаря нацпроекту, более динамично в этом году отработали с общественными контролерами в районах. Конечно, пока нам до активности городских общественников далеко, однако есть положительные подвижки, работа с общественностью будет продолжаться и в следующем году.

Кроме того, думаю, в скором времени предстоит переход на новый принцип организации торгов – феде-

рация движется в этом векторе. Сейчас мы завершаем все торги к концу мая-началу июня, после чего подрядчик сразу же приступает к ремонту. Новая схема предполагает завершение всех торгов ремонта на следующий год – до сентября текущего года, чтобы дать возможность фирме-победителю за зимний период подготовиться к предстоящей работе, закупить все необходимые материалы.

– Какие еще изменения, обновления в дорожной сфере произошли за последние годы?

– Одним из таких принципиально новых этапов можно назвать произошедший в 2017 году переход на новые межремонтные сроки – с 6 до 12 лет для обычного ремонта и до 24 лет для капитального. Этот переход повлек за собой и другие важные изменения. В прошлом году была пересмотрена классификация дорожных работ. Значительно расширился спектр работ по содержанию. Были введены такие работы, как: устройство поверхностной обработки, устройство слоев износа, ранее относившиеся к ремонту.

– Смогут ли краевые дорожники обеспечить такие сроки эксплуатации автодорог без ремонта?

– Знаете, это, конечно, не повод для гордости, но, к примеру, возвращаясь

недавно из командировки, проезжал по участку дороги в районе деревни Михайловка. После окончания института в 2002 году я участвовал в его строительстве, и с тех пор ремонта на нем не было, однако состояние дороги вполне приличное. Исходя из своего опыта работы, думаю, наши дорожники готовы к таким изменениям. Более пристальное внимание к содержанию дорог, наряду с использованием качественных материалов при ремонте, позволят выдерживать новые межремонтные сроки.

– Андрей Вячеславович, как вы считаете, не будет ли споров, кто виноват в плохом состоянии дороги, между организациями, которые проводили ремонт, и теми, в чьем ведении последнее содержание?

– На самом деле это вечный спор. И в этой связи в рамках нацпроекта БКАД активно воплощается идея заключения договоров, основанных на принципах «контракта жизненного цикла». Это даже зафиксировано в одном из показателей программы – уже в текущем году таких контрактов должно быть не менее 10% от общего числа. Ключевая идея таких контрактов заключается в том, что подрядчик, осуществляющий ремонт, еще несколько лет продолжает заниматься содержанием отремонтированного участка дороги. Таким образом, подрядная организация, зная, что позже будет эксплуатировать дорогу, заинтересована в ее качественном ремонте. Но как это воплотить в жизнь? У нас уже заключены контракты на содержание дорог с организациями. Изымать у них отдельные ремонтные участки и передавать другим подрядчикам? Я считаю, что было бы правильнее заключать контракты на одновременное содержание и ремонт отдельных участков этих дорог.

У нас в крае, по большому счету, это так и происходит. Зачастую организации, занимающиеся содержанием дорог, их же и ремонтируют. Конкуренция на торгах отмечается только в крупных городах края – Красноярске, Ачинске, Минусинске, Канске, там, где сосредоточены производственные мощности. А заниматься ремонтом отдаленных участков, перегонять туда технику, создавать базы мало кто хочет.

– Давайте поговорим об изменениях в технологии работы, технических новинках...

– В этом году на трех ремонтных объектах: автодорогах Ачинск-Ужур-Троицкое, М-53 «Байкал» – Кедровый и Саяны впервые было использовано модифицированное полимерами дорожное покрытие. В верхний слой

асфальтобетона вместо обычного битума добавлено полимерно-битумное вяжущее. Такое покрытие более долговечное, его применение позволяет снизить колеобразование летом и обеспечивает трещиностойкость асфальтобетона зимой.

Более привычным для наших дорожников становится использование битумной ленты для холодной стыковки швов, применение геосетки и т.д. На дорогах переходного типа применяем разные составы для обеспыливания.

Если говорить о технических новинках, то в первую очередь хочется упомянуть недавно введенный в эксплуатацию автоматический весовой контроль. Мы долго к этому шли, полгода проводили тестовые работы и, наконец, запустили объект. Планируем в ближайшее время установить подобную рамку на 280-м км автодороги Красноярск-Енисейск (на въезде в Лесосибирск). Кроме того, в течение двух лет посты весового контроля должны появиться на направлении Канск-Абан-Богучаны. Отмечу, что основная цель этих мер – не оштрафовать водителей, а сохранить дороги.

– Андрей Вячеславович, расскажите, как обеспечивается безопасность дорожного движения на краевых дорогах?

– Важную роль в обеспечении безопасности движения играет установка камер видеofиксации. Комплексы устанавливаются на аварийно-опасных участках дорог. Сейчас мы занимаемся тестированием камер видеofиксации нарушений на нерегулируемых пешеходных переходах. В планах следующего года приобрести прибор фиксации скорости в движении (он будет установлен на машину, передвигающуюся по улицам города). Здесь особо хочу подчеркнуть, что перед нами не стоит задача «поймать» как можно больше нарушителей. Сотрудник, обслуживающий камеру видеofиксации, получает почасовую оплату, не зависимо от количества зафиксированных нарушений. Это исключает мотивированность подрядчика на выявление большего количества нарушений.

Также для обеспечения безопасности используем катафоты для обозначения поворотов и на осевой линии

опасных участков дороги, монтируем продольные и поперечные шумовые полосы для того, чтобы водители не выезжали на встречную полосу и в кювет. Устанавливаем на пешеходных переходах макеты с изображением детей в полный рост со световозвращающими элементами, размещаем предупредительные надписи, дублируем дорожные знаки на проезжую часть, делаем разметку желтого цвета.

В этом году на всех ремонтных участках в пределах населенных пунктов оборудовали приподнятые пешеходные переходы (Еловая, Зыково, Енисейск – всего выполнено около 30 объектов). В случае, если пешеходные переходы на ремонтных участках находились вне населенных пунктов, осуществляли установку г-образных опор со знаком «пешеходный переход» над проезжей частью. Активно занялись освещением пешеходных переходов, в том числе возле автобусных остановок. Но здесь возникает много сложностей в вопросах подключения электричества, особенно когда остановочные пункты удалены от населенных пунктов на большое расстояние. В этом году подвели освещение к 20 пешеходным переходам. В следующем году будем освещать транзитный участок обхода Лесосибирска, проект уже разработан.

– А как обеспечивается мониторинг за обстановкой на дорогах?

– Это целый комплекс мероприятий. Мониторингом актуального состояния дорог и обстановки на них занимается Единый диспетчерский центр. Информация поступает от пользователей объектов дорожного движения, от организаций, выполняющих работы по содержанию автодорог, и сторонних организаций, таких как МЧС, ГИБДД. Значительная часть информации поступает с помощью дорожных метеорологических станций. Сейчас по краю у нас их 13. В текущем году мы планируем добавить еще 4 в Абанском, Курагинском, Богучанском и Минусинском районах. Последние две метеостанции мы получили как наследие Зимней Универсиады.

Миля ВЛАДИМИРОВА

Желаю дорожникам и их семьям благополучия, здоровья и долголетия, а нашей отрасли в целом – стабильности, планомерных положительных перемен, направленных на повышение качества и увеличение количества дорог. Хотелось бы, чтобы все наши дороги, даже до отдаленных населенных пунктов были в таком состоянии, чтобы поездку водитель воспринимал не как утомительную задачу, а как удовольствие.

**Андрей ЖУРАВЛЕВ,
руководитель КГКУ «КрУДор»**



Юрий Архипов и Евгений Михалев



Виктор Собилин и Юрий Васильев



Александр Огер и Николай Шапоренко

Заслуженная награда

В преддверии Дня работников дорожного хозяйства, 18 октября в Краевом Управлении автомобильных дорог наградили сотрудников.

На торжественном мероприятии присутствовал Юрий Васильев, заместитель министра транспорта Красноярского края. Он вручил сотрудникам Управления почетные грамоты и благодарственные письма. Почетной грамоты Законодательного Собрания края и нагрудного знака – герб Красноярского края – удостоен Владимир Голубев. Благодарственные письма Законодательного Собрания края были вручены Игорю Боярских, Наталье Прониной, Ирине Тюменцевой. Благодарствен-

ными письмами Министерства транспорта Красноярского края были награждены 13 сотрудников КрУДор: Валерий Аблаев, Анатолий Чурилов, Вячеслав Вешников, Анастасия Голубева, Ольга Каверзина, Александр Огер, Юлия Ортикова, Сергей Охременко, Николай Павлюченко, Дмитрий Смирнов, Евгения Стручалина, Людмила Хакимова, Виолетта Чушникова. Кроме того, были вручены Благодарственные письма администрации Красноярска и администрации Октябрьского района,

а также Благодарственные письма Канского района Красноярского края.

Почетные грамоты от Краевого Управления автомобильных дорог сотрудникам вручил Евгений Михалев, заместитель руководителя по содержанию автодорог. Признательность за достижения в труде получили двадцать сотрудников Управления.

Активистов КрУДор наградил Николай Шапоренко, председатель профсоюза Управления, который вручил им Почетные грамоты и медали от профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства.

В завершение мероприятия грамотами и подарками были награждены участники конкурса детских рисунков.



Евгений Михалев и Антонида Вигулярова



Юрий Васильев и Александр Антонов



Поздравления принимает Ирина Тюменцева



Виват, дорожники! Виват!

Краевой чемпионат профессионального мастерства дорожников-2019, организованный министерством транспорта Красноярского края и Ассоциацией «Дорожники Красноярья», посвящен 85-летию со дня образования Красноярского края.

Открыл чемпионат министр транспорта Красноярского края Константин Димитров:

– Уверен, что здесь собрались самые сильные профессионалы дорожной отрасли, которые прошли отборочные туры. И сейчас вы покажете свои лучшие результаты. А потом победители, которые будут определены сегодня, отправятся на российские чемпионаты, чтобы доказать всем: красноярские дорожники – одни из лучших в России!

Отметим, что состязания в мастерстве направлены на повышение качества повседневной работы не только участников – в каждой организации все равняются на лучших сотрудников. А в итоге повышается качество работы, улучшается состояние дорог.

– Участники приезжают сюда, смотрят, как работают другие – у каждого водителя, у каждого механизатора есть свои «фишки», которые он использует в работе. Потому что процесс этот – творческий, – уверен министр транспорта края Константин Димитров. – Несмотря на то, что грейдер или экскаватор

выглядят довольно сурово, работа на них имеет очень много тонкостей, которые специалисты здесь «подсматривают» и потом используют в работе. И профессионализм, скажем так, «растекается» по регионам. Такие конкурсы очень важны для развития профессии дорожника и привлечения молодежи в нашу сферу деятельности.

Судебную коллегию доверено возглавить Юрию Варфоломееву, заместителю директора по учебно-производственной работе Емельяновского дорожно-строительного техникума. Юрий Дмитриевич пояснил, насколько сложны конкурсные задания:

– Каждый участник должен знать свою технику досконально, уметь ювелирно управлять ею. Все задания подготовлены таким образом, чтобы человек мог показать не только то, как он может делать массовую работу, но и индивидуальное умение. Истинное мастерство показали участники! Например, как можно разбить сырое куриное яйцо ковшом экскаватора, не затронув стопку, в которой оно находится? Оказывается, можно!

Грейдеристы должны были аккуратно сбить кубик 5х5 сантиметров. Участникам необходимо было завязать нервы в узел, проявить собранность, умение и профессиональные навыки. Большинство, да, пожалуй, все показали ювелирное владение техникой и прекрасное знание вверенных им мощных машин. Впрочем, это не мудрено – сюда приехали лучшие из лучших, победители соревнований в своих организациях. Свой опыт, приобретенный и подтвержденный здесь, передадут коллегам.

– Подготовка к соревнованиям не заняла много времени, не отняла ни сил, ни средств. У нас работают профессионалы, потому никакого напряжения перед состязанием не было. Но сегодня ребятам было непросто, здесь собрались самые сильные мастера своего дела, – отметил генеральный директор АО «Балахтинское ДРСУ» Александр Сиротинин.

Один из участников состязания – машинист экскаватора и грейдера из Балахтинского ДРСУ Александр Скрипальщиков уже 13 лет трудится в дорожной организации, не первый



год участвует в конкурсе профмастерства и всегда – среди призеров. Вот и в этом году у него второе место в категории «машинист экскаватора». Сейчас Александр учится в Назаровском строительном техникуме по специальности «мастер», есть желание пойти по карьерной лестнице в родном предприятии. Вместе с женой воспитывают двоих детей: сына и дочь.

– Сейчас они учатся в училище в Балахте, а когда закончат учебу, сами решат, где и какую строить карьеру. Но по себе знаю: когда выбранное дело по душе – и работать хочется! Надеюсь, мне удалось вложить в своих детей эту аксиому, – поясняет Александр Скрипальщиков.

Соревнования профессионального мастерства среди дорожников проходят на площадке Емельяновского дорожно-строительного техникума, причем уже в восьмой раз.

– Перед началом конкурса мы поговорили с руководителями дорожных организаций. Пришло время менять стандарты соревнований, – считает директор Емельяновского дорожно-строительного техникума Владимир Калачев. – Выясняется, что

люди работают на одной технике, а соревноваться им зачастую приходится на другой. Хотя специалист высокого класса по идее должен уметь работать на любой машине, я полагаю, что участники чемпионата должны хотя бы за день до соревнований потренироваться именно на этом полигоне, на этой технике. Везде так принято: есть день соревнований, а есть день подготовки к соревнованиям.

Владимир Калачев подчеркнул, что полигон, где проходит конкурс, лицензирован и соответствует всем требованиям и нормативам проведения подобных состязаний. Через некоторое время здесь состоятся зональные соревнования WorldSkills

– Емельяновский дорожно-строительный техникум, предоставивший свой полигон для проведения чемпионата, имеет феноменальные успехи в соревнованиях WorldSkills: три года подряд студенты занимают первые-вторые места в компетенции «экскаваторщик», – отметил глава Ассоциации «Дорожники Красноярья» Наиль Минахметов. – Сегодняшнее соревнование ничуть не хуже. Все проходит празднично и красиво, без

сбоев – в том числе и техники. От года к году растет мастерство и профессионализм участников, чему мы очень рады.

После завершения всех состязаний и объявления победителей, своими эмоциями от участия поделился чемпион в категории «машинист экскаватора» Владимир Таскин, представляющий Ачинское ДРСУ: «Хотя я 20 лет работаю на экскаваторе – было трудно, задания сложные и конкуренты серьезные! Я участвую в четвертый раз – до этого лишь один раз занял второе место! Но нынче не поддался волнению, показал все, что умею – и стал победителем в своей квалификации! Для меня это приятный сюрприз, ведь соперники, еще раз подчеркну, настоящие профессионалы, мастера своего дела. И, что показательно, в разговоре все отмечали, что им нравится работа. Все так же, как и я, гордятся своей специальностью. А как иначе? Дорога – это наше все!»

Виват, дорожники! Успехов вам и новых побед!

Сергей ЧУРИЛОВ
Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА





ПОБЕДИТЕЛИ

МАШИНИСТ ФРОНТАЛЬНОГО ПОГРУЗЧИКА:

Диплом за I место, подарок и вымпел «Лучшему по профессии» получил Александр Авдашкин, Ачинское ДРСУ; 2 место — Сергей Гисвайн, Лесосибирск-Автодор; 3 место — Евгений Меньшиков, ДРСУ-10;

МАШИНИСТ ЭКСКАВАТОРА:

Победитель — Владимир Таскин, Ачинское ДРСУ; «серебро» у Александра Скрипальщикова, Балахтинское ДРСУ; «бронзу взял» Владимир Латков, ДРСУ-10;

МАШИНИСТ АВТОГРЕЙДЕРА:

1 место у Дмитрия Латышева, САТП; 2 стал Андрей Вовняк, Лесосибирск-Автодор; 3 место у Юрия Васильева, Большемуртинское ДРСУ;

ВОДИТЕЛЬ КОМПЛЕКСНОЙ ДОРОЖНОЙ МАШИНЫ:

Победу одержал Антон Мищенко, Балахтинское ДРСУ; 2 место досталось Александру Наместникову, КрайДЭО; 3 ступень пьедестала у Дениса Никитина, Большемуртинское ДРСУ.

Призы победителям были предоставлены партнером проведения праздника — компанией «Карьерные машины», лидером на рынке дорожной строительной техники Сибири и Дальнего Востока.

Андрей Иванов:

«Задача КрайДЭО

– не снижать взятый темп»



Летний ремонтно-строительный сезон для дорожников плавно подошел к концу, и уже можно говорить о его первых итогах. О проделанной работе, успехах и сложностях 2019 года мы поговорили с Андреем Ивановым, генеральным директором АО «КрайДЭО», сотрудники которого выполнили весомую часть из всего проведенного в текущем сезоне в нашем крае дорожного ремонта.

– Андрей Сергеевич, на ваш взгляд, 2019 год стал для предприятия удачным?

– Окончательные итоги мы подведем чуть позднее, когда полностью завершим запланированные ремонтные работы, но уже сейчас можно сказать, что нынешний год стал для АО «КрайДЭО» рекордным и по объемам, и по выручке. Если говорить в цифрах, то это работа на более чем 30 объектах по всему краю, ремонт 161 км федеральной и территориальных дорог, из которых 121 км – с асфальтобетонным покрытием. Для того чтобы получить такие показатели, мы провели неплохую работу на торговых площадках, отслеживали и участвовали во всех возможных тендерах. К счастью, в

этом году заказчики имели достойное финансирование, которое позволило выставлять на торги большое количество участков ремонта дорог как территориального, так и федерального значения. При этом мы не ограничиваемся только государственными заказами, активно ищем предложения на частном рынке. К примеру, выиграли тендер ООО «Газпром геологоразведка» на устройство зимника, сумма контракта – 120 млн рублей. К тому же работа по этому объекту будет проводиться в зимний период, что для нас является дополнительным плюсом, поскольку в этот сезон традиционно объемов не хватает. Активно занимаемся выпуском и реализацией асфальтобетона, щебня с собственных карьеров. Кстати, цифры по этим позициям также для предприятия по сравнению с прошлыми годами значительно выросли. В этом году было произведено 340 145 тонн асфальтобетонной смеси и 901 054, 00 м куб. инертных материалов.

При этом надо отметить, что рост показателей работы АО «КрайДЭО» произошел на фоне достаточно напряженного, наполненного разными событиями года.

Во-первых, наше предприятие прошло процедуру акционирования. Этот процесс потребовал больших временных и трудовых затрат, поскольку проходил в сжатые сроки. Огромное количество отчетных документов, несколько инвентаризаций, переоформление имущества, техники – с чем только нам не пришлось столкнуться, но коллектив достойно справился с задачей, и с 1 июля 2019 года КрайДЭО стало акционерным обществом, начав новый этап в истории. А если взять все правопреемство, то история предприятия насчитывает уже 80 лет.

Во-вторых, в этом году наш город принимал Всемирную зимнюю универсиаду. В подготовке и проведении этого значимого спортивного мероприятия было задействовано огромное количество организаций и служб, в том числе наше предприятие, поскольку обеспечение транспортной доступности было одной из приоритетных задач. Так называемая «гостевая трасса» – дорога к международному аэропорту «Красноярск» – находится на содержании КрайДЭО, и коллектив сделал все возможное, чтобы обеспечить безопасное и комфортное передвижение спортсменов

и гостей города. Из филиалов была дополнительно доставлена снегоуборочная техника, позволявшая в течение 20-30 минут полностью ликвидировать последствия возможных снегопадов. К счастью, нам повезло с погодой, и работы в авральном режиме не потребовалось.

Сложным было и начало лета – наводнение в Тулуне, ЧП в Каменке. Мы, разумеется, не смогли остаться в стороне. Вместе с коллегами-дорожниками в первую смену снарядили колонну техники: самосвалы, погрузчики для устранения последствий разбушевавшейся в Тулуне стихии. В течение 20 дней работники КрайдЭО находились там, разгребали завалы. Коллектив с пониманием отнесся к этой работе.

– Акционирование КрайдЭО официально состоялось 1 июля этого года, можно ли уже оценить первые результаты?

– Мы отмечаем большую мобильность в принятии решений, стало проще участвовать в торгах, «отпали» некоторые бюрократические моменты. Поскольку теперь нам не требуется тратить много времени на различные согласования, мы можем подавать заявку на контракты, которые необходимо выполнить в очень сжатые сроки. Раньше мы себе такого позволить не могли, поскольку около 40-50 дней тратилось только на организацию торгов по закупке необходимого для контракта материала или привлечению субподрядчиков.

– Андрей Сергеевич, давайте немного подробнее остановимся на объектах работ в текущем

году, тем более, их так много – больше 30. Были ли среди них особо интересные?

– Одним из наиболее значимых для нашего предприятия объектов стал капитальный ремонт участка дороги Р-255 «Сибирь» в Нижнеингашском районе, протяженностью чуть более 10 км. Работа предполагает не только ремонт асфальтобетона, но более масштабную реконструкцию – от замены земляного полотна до асфальтирования.

Еще одним знаковым с точки зрения инженерного подхода, проектных решений объектом стала реконструкция участка дороги «Красноярск-Солонцы». Несмотря на незначительную протяженность – 1,3 км – нам пришлось выполнить целый комплекс работ: перенос инженерных сетей и сетей связи, устройство ливневой канализации, строительство подземного перехода и т.д. Сейчас рабочие заканчивают укладку асфальта, установку барьерных ограждений. Останется нанести разметку, установить знаки и высадить деревья. С некоторыми работами по этому объекту мы сталкивались впервые, зато получили хороший опыт, который можем использовать в дальнейшем.

– Расскажите о коллективе, на что направлена кадровая политика предприятия?

– Для меня как руководителя важна, в первую очередь, стабильность коллектива, ведь именно грамотные специалисты – основа успеха предприятия. Приятно отмечать, что коллектив КрайдЭО молодеет.

Филиалы предприятия расположены, в основном, в небольших городах и населенных пунктах края, где найти молодые кадры – задача не из легких, молодежь старается переехать в краевую столицу. Однако мы прилагаем усилия, чтобы изменить эту ситуацию. Активно сотрудничаем по привлечению выпускников с Емельяновским дорожно-строительным техникумом (где, кроме того, повышаем квалификацию своих сотрудников), с ФГУ – принимаем студентов на практику, проводим целевое обучение в университете выпускников школ с последующим предоставлением рабочих мест.

При этом важно, на мой взгляд, сохранить баланс в возрасте сотрудников – молодежи передавать опыт должны старшие коллеги. Поэтому работу по привлечению молодежи совмещаем с созданием соответствующих условий, при которых более опытные сотрудники дорожат рабочим местом. Здесь используем комплекс мер: как материальное, так и нематериальное стимулирование. Достойная заработная плата, различные премии, особенно в строительный сезон, социальные льготы и гарантии, культурно-массовые, спортивные мероприятия, организация отдыха сотрудников и ветеранов предприятия, коллективные выезды на природу, возможность бесплатного посещения тренажерных, спортивных залов – все это помогает нам сохранять стабильность и высокую эффективность коллектива.

Разумеется, ежегодно в профессиональный праздник отмечаем достижения лучших сотрудников



С профессиональным праздником!

Как обычный житель Красноярска хочу выразить слова благодарности всем дорожникам Красноярского края за их тяжелый труд. Я не понаслышке знаю, как сложно работать на дороге и летом, и зимой, зачастую в авральном режиме, жертвуя своим личным временем и отдыхом. Хочу пожелать своему коллективу и всем коллегам-дорожникам стабильности, достойной заработной платы, роста потенциала предприятий, безаварийной, слаженной работы, здоровья и благополучия. Пусть погода всегда нам благоволит, а работа приносит только удовлетворение. Процветания, достойных результатов в труде и уважения от пользователей дорог, ведь для каждого дорожника это очень важно.

**Андрей Иванов,
генеральный директор АО «КрайдЭО»**



вручением различных наград. А для меня самая лучшая награда – стабильно работающее предприятие и благодарность пользователей дорог.

– Читаете отзывы жителей края о работе предприятия в соцсетях?

– Конечно, мы внимательно следим за обратной связью, у КрайдЭО есть свой сайт, где можно оставить отзыв или пожелание, странички предприятия есть в Фейсбуке и Инстаграме. На все обращения мы реагируем, если действительно есть какие-то недочеты, оперативно их устраняем. Мы профессионалы, поэтому не боимся нести ответственность за качество работы, которую делаем. Активно работаем с общественными контролерами. Мне как руководителю важна такая обратная связь пользователей дорог, потому что это помогает иногда посмотреть на ситуацию под разными углами.

– КрайдЭО часть объектов ремонтирует в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», который в этом году был трансформирован из приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Отметили ли вы какие-то отличия?

– В целом, особых различий в проектах нет, расширился только список участвующих дорог, помимо агломерации включили территориальные. Это, на мой взгляд, важное изменение. Появляются новые ремонтные объекты не только в Красноярске, но и в территориях края, где стоит задача привести дороги в нормативное состояние. Например, в Кежемском районе давно не было ремонтов, в этом году по программе БКАД стартовал, а в следующем году будет завершен ремонт подъезда к аэропорту. И так во всех районах. Хорошо и для местных жителей, и для дорожников.

– Согласно нацпроекту часть контрактов должна быть основана на принципах контрактов жизненного цикла. Как вы к этому относитесь?

– Считаю, что это положительный момент. Поскольку филиалы нашего предприятия располагаются по краю, иногда в самых отдаленных территориях, мы сохраним большой объем дорог – около 9 тысяч км. Зачастую именно наши же филиалы занимаются ремонтом участков дорог, которые находятся на их содержании. И мы относимся к таким тендерам, как к контрактам жизненного цикла, даже если это не прописано на бумаге. В нынешнем году были объекты, при ремонте которых улучшали конструктив, беря на себя затраты сверх контракта, например, меняли тип асфальта с «Б» на «А». Благодаря этому мы сможем в будущем избежать части затрат на эксплуатацию такого объекта.

– Андрей Сергеевич, расскажите о принципах работы, позволяющих КрайдЭО оставаться в списке лидеров отрасли?

– Один из главных принципов, который мы для себя ставим – делать свою работу качественно, не экономия на материалах или технике. Коллектив с гордостью несет имя своего предприятия, и просто не имеет права выполнять работу плохо. КрайдЭО – это не фирма-однодневка, мы полностью несем гарантию за свою работу, стараемся свести к минимуму аварийность на дороге и прилагаем максимум усилий для качественного ежедневного содержания своих участков трасс.

– В дорожной сфере, как и в любой другой, есть свои «узкие места». На ваш взгляд, удалось ли за последние годы решить какие-то проблемы отрасли?

– Основная проблема – недофи-

нансирование, не позволяющее содержать весь объем дорог в нормативном состоянии. И если на федеральные дороги денежные средства выделяются в 100% объеме, то на территориальные лишь малая часть от необходимого. Раньше работа часто была выстроена по принципу «сделаем, где совсем худо». Сейчас, благодаря реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», в этом вопросе появилась системность. Финансирование территориальных дорог пусть не 100%, но позволяющее привести в порядок больше километров, чем раньше. Кроме того, решаются вопросы не только ремонта дорожного покрытия, но и устраняются очаги аварийности разными методами: установка светофора, знаковой информации, камер видеонаблюдения и т.д.

Отдельное внимание уделено финансированию содержания краевых дорог. Раньше лимит едва дотягивал до 20–30% от норматива. Сейчас финансирование увеличили до 40%, в будущем обещают довести до 50%. Цифра, вроде бы, не слишком большая, но для дорожников ощутимая. Эти дополнительные средства позволяют зимой чаще убирать снег, летом делать больше ямочного ремонта и т.д. А чем лучше и качественнее содержатся дороги, тем меньше в дальнейшем требуется средств на их ремонт.

– Андрей Сергеевич, вы уже определили для себя задачи на ближайший год?

– Главная задача – не снижать взятый в этом году темп. Для этого мы постоянно наращиваем производственную базу, обновляем оборудование и технику. В этом году, например, пополнили технический парк на внушительную сумму. Дополнительно приобрели для Красноярского филиала асфальтобетонный завод и дробильно-сортировочный комплекс. Есть планы освоить собственное производство минерального порошка, который сейчас мы покупаем у сторонних организаций. Хотелось бы решить проблему с поставкой битума в летний период, когда заводы по его производству встают на ремонт. Для этого просчитываем идею поставить свой битумный терминал-накопитель объемом до 10 тысяч тонн. А в целом и дальше, как всегда, – будем работать, засучив рукава.

Людмила ЕРОФЕЕВА

Инновации – в тренде

Ежегодно в дорожной отрасли появляются десятки разработок новых материалов, технологий ремонта и строительства автомобильных дорог. Но далеко не все из них получают «дорогу в жизнь» и дальнейшее развитие. О новых технологиях и их применении мы поговорили с главным технологом АО «КрайДЭО» Александром Хохловым.



– Александр Пантелеймонович, расскажите, какие новые технологии КрайДЭО взяло на вооружение за последние годы?

– Дорожники выбирают то, что, во-первых, дает экономический эффект от внедрения, а во-вторых, обеспечивает выполнение современных требований к качеству работ. К нашему сожалению, рост требований значительно опережает рост финансирования отрасли. И здесь необходим некий компромисс между запросами Заказчика и возможностями Подрядчика. Инновации должны не только «работать», но и, по возможности, приносить экономический эффект и как можно скорее окупаться.

Одной из важных проблем является перерасход строительных материалов. Обычно при устройстве земляного полотна или основания с

заданным проектным уклоном и отметками для достижения желаемого результата требуются многократные проходы грейдера. На наш тяжелый грейдер «CASE» установлена модульная система автоматического нивелирования фирмы Topcon. Такая система позволяет обеспечить формирование проектной поверхности с высокой точностью. Производительность работы грейдера при устройстве основания из ПЩС увеличивается практически в три раза, а качество устроенного основания в части его высотных отметок, продольных и поперечных уклонов полностью соответствует требованиям проектов с учетом допустимых нормативами отклонений. Благодаря этому исключается перерасход асфальтобетона при последующем устройстве слоев покрытия. При этом необходимо отметить, что требования к опыту работы и профессиональному мастерству машиниста грейдера носят не столь принципиальный характер, как при работе грейдера без автоматизации. Кроме того, ускоряется окупаемость техники и, тем самым, повышается конкурентоспособность предприятия. Система полностью себя оправдала при работе на участках реконструкции автодороги «Красноярск-Солонцы» и капитальном ремонте автодороги Р-255 «Сибирь» (км П65 – км П76).

Подобная система автоматического нивелирования немецкой фирмы MOBA установлена и работает на широкозахватном асфальтоукладчике «Volvo». Она дает возможность идеально соблюдать проектную геометрию покрытия и не допускать перерасход асфальтобетонной смеси при устройстве слоев дорожной одежды.

Для скоростной укладки обочин приобретен и повсеместно используется укладчик обочин Hugrog DG-1500 (Польша). Как результат – высокая

производительность (300 м³/час), идеальная геометрия земляного полотна и высокая культура производства работ. Практика показала, что укладчик обочины только за счет экономного расхода ПЩС окупился уже в первый сезон работы. В 2019 году приобретены еще три укладчика обочин отечественного производства.

Большой проблемой содержания автомобильных дорог является утилизация порубочных остатков в полосе отвода. Вывозить их невыгодно, да и некуда, а оставить на месте в первоначальном виде нельзя. Очевидный выход – использование рубильной машины. АО «КрайДЭО» приобрело канадскую рубильную машину для веток Wagner Woods CH2606 и ее российский аналог «Торнадо» с гидравлической подачей, которые работают от вала отбора мощности трактора МТЗ. Древесина диаметром до 160 мм с помощью гидравлической системы безо всяких усилий подается на ножи и измельчается в щепу. Разгрузочный раструб позволяет выгружать щепу в любое удобное место, а проще всего, замульчировать полосу отвода толстым слоем щепы. Это создаст препятствия для роста травы и кустарников. В настоящее время эта техника работает в Богучанском и Кежемском районах.

Для высокоскоростной укладки асфальтобетонных покрытий приобретены современные укладочные комплексы, включающие три tandemных виброкатки фирмы «Hamn»: HD75, HD90+ и HD120+, широкозахватный асфальтоукладчик «Volvo» и автогудронатор «Massenza». Комплексом успешно выполнены работы в Нижнеингашском, Березовском и Емельяновском районах края. Работы по уплотнению ПЩМА выполняются тяжелыми тандемными катками BW 161 AD-50 и BW 202 AD-50 фирмы Bomag. Эти катки оснащены датчиками температуры асфальтобетон-

ного покрытия и экономайзерами, которые сигнализируют о достижении максимально возможной плотности асфальтобетона и, соответственно, отсутствия необходимости дальнейших проходов.

Для выполнения высококачественной подгрунтовки оснований при устройстве асфальтобетонных покрытий в филиалах КрайДЭО используются десять прицепных установок РЭП (распределитель эмульсии прицепной) производства НПФ «Бастион» (С.Петербург). У Заказчика вопросов к качеству подгрунтовки не возникает.

Для качественного уплотнения асфальтобетона в покрытии тандемный виброкаток фирмы «Hamn» HD120+ оснащен системой контроля уплотнения. Благодаря этой системе удается не только обеспечить нормативную степень уплотнения асфальтобетона, что прямо влияет на срок службы покрытия, но и избежать лишних проходов, экономя топливо и снижая нагрузку на экологию.

Для качественного выполнения больших объемов работ по устройству земляного полотна и оснований автомобильных дорог приобретен 16-тонный высокопроизводительный грунтовый каток Bomag. Каток оснащен съемным кулачковым банджом для уплотнения скальных и глинистых грунтов, а также системой контроля качества уплотнения.

В АО «КрайДЭО» проводится планомерное оснащение геодезической службы инновационным геодезиче-

ским оборудованием – электронными тахеометрами, GPS-приемниками, GPS-станцией. Специалисты проходят повышение квалификации в ведущих учебных центрах.

Также осуществляется планомерная модернизация асфальтобетонных заводов. Горелки сушильных барабанов заменяются на более экономичные и экологически безопасные, АБЗ переводятся на автоматизированные системы управления. Все заводы оснащены линиями подачи минерального порошка, основные высокопроизводительные заводы – Ermont, Тельтомат и ДС-168 – линиями подачи целлюлозных добавок и модификаторов для производства щебеночно-мастичного асфальтобетона.

Приобретен и в первом полугодии 2019 года заработал новый асфальтобетонный завод производительностью 120 т/ч LB-1500 (Производство КНР).

За последнее время при устройстве дорожных одежд широко применяются геосинтетические материалы, адгезионные добавки, современные эмульгаторы, асфальтобетонные пропитки, добавки для приготовления теплого и холодного асфальтобетона, стыковочные ленты БРИТ, различные модификаторы битума, фибра Forta и т.п. Практически все наши асфальтобетонные заводы оснащены дозаторами добавок для улучшения свойств битума.

– Какой положительный эффект приносят эти новинки?

– Благодаря внедрению новых технологий и использованию инновационных материалов улучшаются потребительские качества автомобильных дорог, организуется более эффективно и безопасно дорожное движение и уменьшаются затраты на эксплуатацию и последующие ремонты дорожного полотна. Наибольший экономический эффект от применения прогрессивных технологий достигается в том случае, если этот процесс распространяется на все стадии жизненного цикла автомобильной дороги – от ее проектирования до строительства и дальнейшей эксплуатации.

– Александр Пантелеймонович, расскажите, проводятся ли в КрайДЭО свои разработки, усовершенствования технологий и материалов?

– Дорожно-строительная отрасль сама по себе довольно консервативна. Основные технологии отработаны многими десятилетиями и практически не подвержены изменениям. Мы постоянно следим за развитием инновационного рынка, отбирая и апробируя наиболее эффективные с экономической и технологической точки зрения новинки, поскольку это позволяет нам прогрессировать и обоснованно рассчитывать на определенные конкурентные преимущества в конкурсах. Это очень важный и по-своему творческий процесс. Говорить о каких-то собственных оригинальных разработках и инновационном «творчестве», наверное,



будет не очень скромно и корректно. Да и времени на такую деятельность практически не остается. Другое дело, что некоторые технологии и материалы иногда приходится переосмысливать и приспособлять под наши технические и интеллектуальные возможности.

– КрайДЭО стало площадкой для экспериментального использования полимерасфальтобетона. Это перспективное направление?

– Анализ развития дорожного строительства в разных странах показал, что технологии и материалы ориентированы, прежде всего, на продление срока службы дорожного покрытия, минимизацию затрат на поддержание его в нормальном состоянии в течение длительного срока.

Обычные дорожно-строительные материалы не обеспечивают получение долговечных асфальтобетонных покрытий в регионах с температурным режимом, подобным нашему. Традиционный асфальтобетон при понижении температуры переходит в упруговязкое, а затем в упругохрупкое состояние. Из-за этого при отрицательных температурах на дорожном покрытии при периодических переходах температуры через 0°C образуются шелушения, выкрашивания, а затем и выбоины, обусловленные недостаточной водо- и морозостойкостью асфальтобетона. Когда зимой битум в асфальтобетоне переходит в хрупкое состояние, то первые же динамические воздействия от колес автомобилей быстро приводят сначала

к микротрещинам в объеме асфальтобетона, а затем и к поперечным трещинам на дорожном покрытии.

Асфальтобетон, приготовленный с применением полимерно-битумных вяжущих или, другими словами, полимерасфальтобетон широко применяется за рубежом уже не один десяток лет. Наиболее показательной характеристикой, отличающей полимерасфальтобетон от традиционного асфальтобетона, является то, что полимерасфальтобетон значительно менее чувствителен к изменению температуры.

В России он используется с конца прошлого века. И мы не без гордости можем заметить, что Красноярский край одним из первых стал применять такой материал. Это произошло как раз двадцать лет назад. На тот период стоимость полимерно-битумного вяжущего в два-три раза превышала стоимость обычного дорожного битума, отсутствовали доступные установки по его приготовлению. Поэтому, несмотря на очевидные преимущества, полимерасфальтобетон в то время не получил широкого распространения. Несколько лет назад ситуация изменилась. Появились удобные в применении полимеры, пластификаторы и установки для приготовления ПБВ. Но, самое главное, полимерасфальтобетон стал Заказчиками закладываться в проекты. Так, например, в этом году по контрактам КГКУ «КрУДор» мы уложили полимерасфальтобетон на двух объектах. Сегодня это еще единичные случаи, а

завтра такой материал станет использоваться повсеместно. Поэтому мы всерьез рассматриваем вопрос приобретения установки для приготовления полимерно-битумного вяжущего.

– Есть ли в КрайДЭО планы по внедрению новых материалов, технологий, методик работы в ближайшие годы?

– Реальность такова, что внедрение новых технологий и материалов практически невозможно без появления новой техники. Поэтому АО «КрайДЭО» регулярно разрабатывает и реализует программы инновационного развития организации с учетом фактических экономических условий и текущих задач. В таких программах мы стараемся запланировать приобретение техники, максимально соответствующей как современным требованиям дорожного рынка, так и насущным проблемам наших филиалов. К сожалению, наши финансовые возможности ограничены и не позволяют в полной мере осуществить все благие намерения. Но быть, что называется, в тренде и не отстать от жизни мы стараемся.

Надо понимать, что ссылки многих организаций на тяжелое финансовое положение, по сути дела, являются показателем их несостоятельности. Сегодня, как никогда, активный поиск и внедрение в практику дорожного строительства смелых инновационных решений позволяет не только поддерживать, но и развивать свою деятельность.

Глеб СЕРОВ



Борьба за качество

Одним из важных направлений работы КрайДЭО являются испытания материалов, применяемых при ремонте и строительстве автомобильных дорог. С этой задачей успешно справляется строительная лаборатория АО «КрайДЭО», работой которой предприятие по праву гордится.

- История лаборатории уходит в славные и далекие времена создания Красноярскавтодора, - рассказывает начальник лаборатории Анна Курносова. - По воспоминаниям ветерана организации Зинаиды Петровны Вешниковой, дорожно-строительная лаборатория была организована в 1965 году на базе Красноярского дорожно-строительного треста по ул. Сурикова. При этом тресте была организована первая в крае дорожная лаборатория. Возглавлял ее Максим Иванович Свирицкий. В то время оборудование было сложно найти и купить. Но, несмотря на все трудности, лаборатория была оснащена всем необходимым для проведения испытаний асфальтобетона, бетона, грунтов и инертных материалов, применяемых при ремонте и строительстве автомобильных дорог. Все испытательное

оборудование, как и сейчас, поверялось в центре метрологии.

Шло время, проводились различные реформы в отрасли, менялись руководители, но лаборатория по-прежнему боролась за качество выполняемых работ. И по сей день среди подрядных организаций края она считается первой.

На протяжении всей своей деятельности лаборатория совершенствует парк измерительного и испытательного оборудования, осваивая новые методики проведения испытаний, постоянно расширяя область деятельности. Сотрудники - а штат лаборатории сейчас составляет 8 человек - ежегодно проходят повышение квалификации в передовых учебных центрах России.

- В этом году мне посчастливилось попасть в группу российских специалистов-лаборантов и прой-



ти бесплатную стажировку по работе с современными приборами в одной из лабораторий Германии, - отмечает Анна Анатольевна. - На сегодняшний день лаборатория имеет лучшее оборудование в крае для осуществления операционного контроля качества, а также подборов составов асфальтобетонных смесей. Комплектация лаборатории позволяет работать в рамках регламента таможенного союза.



Секторный уплотнитель. Изготовление образцов-плит для определения глубины колес



Виброгрохот. Определение зерновых составов каменных материалов



Асфальтоанализатор. Определение состава асфальтобетонных и щебеночно-мастичных смесей

Подчеркну, на сегодняшний день не многие подрядчики могут сказать так же.

При производстве лабораторных испытаний, помимо прочего, широко используются: просеивающая машина с комплектом сит диаметром 300 мм с функцией мокрого отсева (INFRATEST) (трехмерное движение сит просеивающей машины гарантирует более точное и быстрое отсеивание, а функция «мокрый сев» избавляет от пыли в помещении); печь для определения старения битума RTFOT(INFRATEST) в комплекте с компрессором и 8 испытательными стаканами; установка для испытания на колееобразование (INFRATEST), по результатам испытаний на такой установке можно оценивать соответствие испытываемого асфальтобетона требованиям современных нормативов; секторный уплотнитель (INFRATEST) моделирует процесс уплотнения асфальтобетонных и щебеночно-мастичных смесей гладковальцовыми катками и позволяет подготавливать образцы для испытаний на колееобразование; ударный уплотнитель Маршалла (INFRATEST) дает возможность оперативно подготовить образцы из асфальтобетонных и щебеночно-мастичных смесей для определения объемной плотности и водостойкости. Наличие верхнеприводной мешалки HT-120AX-Set позволяет моделировать в малых масштабах процессы

приготовления ПБВ, мастик, модифицированного битума, битумных эмульсий.

- Наше предприятие не стоит на месте и идет в ногу со временем. За последние несколько лет существенно изменился подход к проектированию асфальтобетонных смесей, изменились требования к инертным материалам, - объясняет начальник лаборатории. - Новый подход к проектированию асфальтобетонных смесей, щебеночно-мастичных смесей подразумевает обязательный учет климатических факторов региона, а также грузоподъемность дорог. С учетом новых требований теперь асфальтобетонная смесь проверяется в обязательном порядке не только на соответствие требованиям ПНСТ, но и на соответствие согласованному рецепту. Наличие нового первоклассного оборудования позволяет это делать быстро и точно, практически исключая человеческий фактор и не допуская брака. Ежегодно лаборатория исследует большое количество различных добавок для улучшения качества вяжущего, поскольку все понимают, что хорошее вяжущее - это уже 50% успеха. Применение новых стандартов предусматривает использование битума высокого качества, вот мы его и улучшаем, подводим к показателям ПБВ.

За строительный сезон 2019 года (по состоянию на 1 октября) строительной лабораторией выполнено 1279 различных видов испытаний

инертных, вяжущих, противогололедных материалов, грунтов, асфальтобетонных смесей и вырубок асфальтобетона. Разработано и согласовано с Заказчиками 74 рецепта асфальтобетонных и щебеночно-песчаных смесей.

- Наши коллеги могут подтвердить, что это колоссальный объем работы. Поэтому можно утверждать, что возможности лаборатории используются не только на полную мощность, а даже больше, - уверена Анна Курносова. - Этот год для нас выдался очень трудным, поскольку объемы работ, выполняемые нашими филиалами, увеличились, а следовательно, забот у лаборатории стало гораздо больше. Прибавились и сторонние предприятия. Повторюсь, что современное испытательное оборудование появилось в крае у нас первых. И мы помогли нашим коллегам в подборках составов асфальтобетонных и щебеночно-мастичных смесей. Проводили дополнительные испытания в рамках новых стандартов ПНСТ. Дополнительная нагрузка мобилизует и организует. Сотрудники лаборатории освоили новые методики, современное оборудование, а главное, приобрели новые навыки и уверенность в своих возможностях.

Задачи, которые ставит перед дорожной отраслью жизнь, становятся все более сложными. Объемов работ, надеемся, меньше не станет. Стоять на месте нельзя, да и не хочется. Будем развиваться дальше.

Тамара ЛАВРИНЕНКО



Универсальная испытательная машина. Определение прочностных характеристик асфальтобетона



Уплотнитель Маршалла. Предназначен для изготовления образцов из асфальтобетонных смесей.



Сушильный шкаф Merment



Андрей Иванов и Дмитрий Шиндякин



Константин Димитров, Андрей Иванов, Виктор Медведев



Награду принимает Михаил Киселев

Благодарность за мастерство

Традиционно в АО «КрайДЭО» прошло торжественное собрание коллектива в честь празднования Дня работников дорожного хозяйства.

Праздничное мероприятие открыл Константин Димитров, министр транспорта Красноярского края.

– Я считаю КрайДЭО якорным дорожным предприятием нашего края, отличающимся надежностью и высокими показателями в труде. А предприятие – это вы, его сотрудники, – обратился к собравшимся министр транспорта. – Вы ежедневно подтверждаете свою работоспособность, профессионализм и умение достигать поставленные цели. Успехов вам, жизненных сил, любви и уважения близких. С праздником!

Мероприятие продолжила церемония награждения сотрудников КрайДЭО, показавших особые достижения в работе. Константин Димитров вручил Благодарность губернатора Красноярского края Евгению Глазкову, водителю погрузчика Богучанского филиала, и Елене Соколовской, ведущему специалисту по финансовым вопросам. Андрею Иванову, генеральному директору АО «КрайДЭО», министр транспорта вручил Почетную грамоту за подготовку и проведение XXIX Всемирной зимней универсиады. Кроме того, сотрудники КрайДЭО получили Благо-

дарственные письма министерства транспорта Красноярского края.

Череду поздравлений продолжил Евгений Козин, депутат Заксобрания края. Он подчеркнул значимость труда дорожников и пожелал коллективу КрайДЭО, чтобы поставленные цели всегда достигались, а автолюбители и пешеходы вспоминали только добрым словом.

Евгений Николаевич вручил Валерию Тятенкову, водителю автомобиля Канского филиала №1, и Алексею Черепкову, заместителю директора по территориальным дорогам Березовского филиала, Благодарственные письма Заксобрания.

С особым теплом коллег поздравил Самед Юсубов, депутат горсовета Красноярска.

– С гордостью наблюдаю, как коллектив КрайДЭО с уверенностью смотрит в будущее, это радует, – отметил Самед Курбанович. – В наш профессиональный праздник хочу пожелать, чтобы надежды всегда совпадали с возможностями, чтобы появлялись масштабные цели и задачи. А мы точно не подведем!

Самед Юсубов передал коллегам награды городского совета депутатов, администрации города Красно-



Евгений Козин и Алексей Черепков



Александра Коршунова награждает



Анна Шведова и Самед Юсубов



Андрей Иванов и Антон Фрейлин получили медали «100 лет профсоюзу РОСПРОФТРАНСДОР»



ярска и агентства по управлению государственным имуществом по Красноярскому краю.

С добрыми пожеланиями вручил Благодарности КГКУ «КруДор» сотрудникам КрайДЭО Андрей Журавлев, руководитель краевого Управления автомобильных дорог.

Несколько человек были отмечены Благодарностью ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Енисей».

Большое количество профсоюзных наград коллективу КрайДЭО вручил председатель Профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Красноярского края Виктор Медведев. Часть сотрудников была отмечена Юбилейными медалями «100 лет профсоюзу РОСПРОФТРАНСДОР», Почетной грамотой и Благодарностями Красноярской территориальной (краевой) организации Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, Почетными грамотами Общероссийского отраслевого объединения работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР».

Вручение наград завершил Андрей Иванов, генеральный директор АО «КрайДЭО». Он поздравил свой коллектив с профессиональным праздником и передал сотрудникам Почетную грамоту администрации города Канска. Благодарственные письма администрации Железнодорожного района города Красноярска, регионального отделения партии «Единая Россия», Ассоциации организаций, осуществляющих дорожную деятельность, «Дорожники Красноярья». Кроме того, часть дорожников была отмечена Почетными грамотами и Благодарностями АО «КрайДЭО», а два сотрудника – Юрий Кузнецов, заместитель директора Емельяновского филиала, и Александр Самохин, водитель погрузчика Емельяновского филиала, удостоены звания «Ветеран производства».

Всего 500 сотрудников АО «КрайДЭО» получили признание и награды в честь своего профессионального праздника.

Алена КРотова

Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА



Поздравления принимает Галина Былкова



министр транспорта края



Андрей Журавлев вручает награду Татьяне Бакуменко



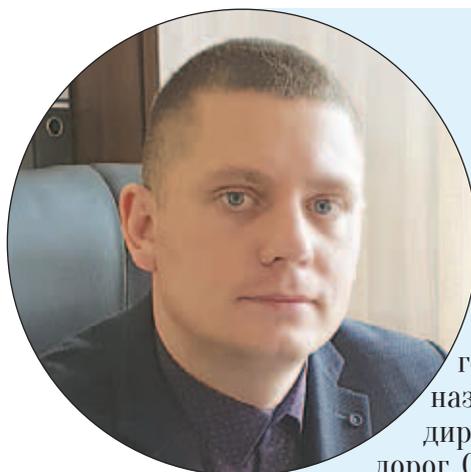
Профсоюзную награду принимает Владимир Глушинский



Марина Тимошенко (ФКУ УПРДОР «Енисей») и Денис Иконников

Работа в усиленном режиме

С марта нынешнего года Кежемский филиал АО «КрайДЭО» возглавляет новый руководитель – Иван Страдомский. Новое назначение – лишь одно из изменений, которые произошли в 2019 году в дорожной организации.



Иван Николаевич Страдомский, директор Кежемского филиала АО «КрайДЭО» – уроженец города Кодинска Кежемского района. В 2012 году, после окончания СФУ по специальности «Автомобильные дороги и аэродромы», пришел в Кежемский филиал КрайДЭО горным мастером. В 2017 году был назначен на должность заместителя директора филиала по эксплуатации дорог. С 1 марта 2019 года занимает пост директора Кежемского филиала АО «КрайДЭО».

– Впервые за долгое время наш филиал в этом году проводит в Кежемском районе ремонт дорожной сети. В рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» мы выполняли работы по асфальтированию и устройству обочин на участке 700 метров автодороги «Подъезд к аэропорту» в Кодинске. Полностью ремонт на этом объекте завершится в 2020 году, когда будут уложены еще 4,3 км асфальтобетона, – рассказал Иван Страдомский, директор Кежемского филиала АО «КрайДЭО». – Вопрос о ремонте подъезда к аэропорту подняли депутаты Кежемского района. Совместно с краевым Управлением дорог было принято решение направить финансирование на этот объект, поскольку дорога имеет для района важное значение. Это своеобразная «гостевая трасса» Кодинска, «лицо» города, а в связи с увеличением частоты рейсов самолетов, дорогой к аэропорту пользуются все больше жителей и гостей района.

Помимо этого, с прошлого года впервые наш филиал стал заниматься ремонтом улично-дорожной сети, в частности, дворовых территорий. И если в 2018 году мы только пробовали свои силы, то в нынешнем году, используя полученный опыт, уже значительно увеличили скорость работ. Планируем уделить достаточное внимание этому направлению работ и в следующем году.

Нужно сказать, что помимо содержания 350 км дорог общего пользования, 99% из которых имеют переходный тип покрытия, наш филиал устраивает и содержит 530 км автосимников, почти до границы с Эвенкийским районом. Поэтому, если у всех дорожников обычно самый «горячий» сезон – летний, то наш филиал трудится в усиленном режиме весь год. Летом – ремонт, грейдирование дорог, зимой – устройство и содержание зимников. Дорожникам приходится в зимний период работать вахтовым методом, по 9–10 дней. Но люди с пониманием относятся к такому режиму работы. При этом в последние годы в коллективе появляется все больше молодых специалистов, хотя раньше отмечалась проблема нехватки рабочих специальностей. Мы стали сотрудничать с Ангарским политехническим техникумом, принимаем студентов на стажировку, приглашаем выпускников на работу. И это принесло свой результат – в нынешнем году к нам в филиал пришли четыре молодых грейдериста, старательные ребята.

2019 год принес Кежемскому филиалу не только пополнение коллектива молодыми кадрами, но и увеличение технической оснащенности. Так, для филиала был приобретен мульчер – оборудование, предназначенное для измельчения древесины, пней и кустарника на корню.

– Благодаря новой технике мы экономим на погрузке и вывозе на полигон ТБО кустарников, которые вырубам вдоль дорог, – объясняет Иван Николаевич. – Все древесные остатки перерабатываются в мульчу прямо на месте.

Кроме того, в ближайшее время в филиале будет введен в эксплуатацию второй карьер.

– Как руководитель я считаю важным уделять достаточное внимание правильно организованной логистике и материальному снабжению предприятия, – отмечает директор Кежемского филиала. – Нужно стремиться к максимальному обеспечению нужд филиала своими силами, что позволяет уменьшать себестоимость материалов. Для этого у нас есть асфальтобетонный завод, функционирует карьер с дробильным комплексом. Скоро запустим в работу второй карьер, запасов которого хватит примерно на 30 лет. Потребность филиала в инертных материалах с каждым годом растет, и нужно ее удовлетворять. С открытием второго карьера мы сможем обеспечить Богучанский и Кежемский районы необходимым объемом щебня.

Людмила СОЛОВЬЕВА



Вектор на оптимизацию

Как улучшить экономику предприятия, не совершая огромные вливания, а лишь минимизируя расходы и используя существующие резервы? Опытom делится Балахтинское ДРСУ

Бережливое производство

По итогам оценки Федерального центра компетенций Балахтинское ДРСУ выбрано в качестве кандидата для участия в реализации нацпроекта «Производительность труда и поддержка занятости» в Красноярском крае в 2020 году.

Основная цель проекта – обеспечение роста производительности труда на средних и крупных предприятиях базовых несырьевых отраслей экономики России не ниже, чем на 5% в год к 2024 году за счет внедрения технологий бережливого производства.

Участие даст предприятию не только уникальный опыт, но и реальную возможность перейти на новый уровень работы. В течение трех лет участия с ДРСУ будет работать куратор – эксперт Федерального центра компетенций (оператора нацпроекта), который будет оказывать необходимую методическую и организационную поддержку, проводить консультации, совместно с предприятием разрабатывать программу повышения эффективности труда. Кроме того, для ведущих управленческих кадров ДРСУ будут организованы бесплатные тренинги и обучающие курсы. При достижении определенных контрольных показателей

предприятие также сможет получить финансовое стимулирование для дальнейшей реализации проекта. Дорожная сфера имеет свою специфику – сезонность, поэтому для предприятия показатели будут определяться индивидуально.

Производство и экономика как одно целое

Однако уже сейчас Балахтинское ДРСУ может говорить об определенных результатах повышения эффективности труда, работая на опережение проекта. Так, одним из эффективных инструментов стало внедрение с августа 2018 года на предприятии автоматизированной системы планирования, контроля и учета работ по содержанию автомобильных дорог.

Современное управление дорожным предприятием требует оперативности в управлении информационными потоками, а значит, необходима автоматизация процессов контроля, учета, анализа работ. При этом производственный процесс не может быть обособлен от экономических процессов. Чтобы получить достойные результаты, производство и экономика должны быть единым целым. Перед предприятием стояла задача объединить их в одну



Генеральный директор АО «Балахтинское ДРСУ»
Александр СПИРОНИН

структуру, двигающуюся в едином векторе. Такой объединяющей силой во многом стала автоматизация – специальный программный продукт позволяет систематизировать и автоматизировать информационные потоки системы мониторинга, который уже используется на предприятии, а это в свою очередь помогает оптимизировать расход материалов, рабочих ресурсов, осуществлять оперативный контроль за исполнением производственных заданий, исключить ошибки при организации производственных заданий, сократить трудозатраты. Иными словами, при повышении качества и эффективности работы увеличиваются и экономические показатели.

На предприятии применяется автоматизированная система «Контур», разработанная группой компаний «Антей» для решения задач управления процессами, которая, прежде всего, охватывает сферу управления дорожными машинами и механизмами, учет горюче-смазочных и других материалов, учет фонда заработной платы и объемов выполненных работ.

Объектами контроля и управления такой системы выступают технологическое оборудование, машины и механизмы, фонд оплаты труда, персонал, обеспечивающий работу машин и механизмов, дорож-

В 2019 году АО «Балахтинское ДРСУ» отремонтировало 24, 284 км дорог территориального значения. Ремонт части из них осуществлялся в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Завершается капитальный ремонт автомобильной дороги Р-257 «Енисей» на участке протяженностью 7, 9 км (км 183+000 – км 191+000). На участке этой же дороги протяженностью 9,5 км (км 247+500 – км 257+000) выполнено устройство поверхностной обработки. Кроме того, выполняются работы по содержанию и ремонту улично-дорожной сети в Балахтинском, Шарыповском, Новоселовском и Ужурском районах, по благоустройству церквей в Балахте, Ужуре, Шарыпово, дворовых территорий (Приморск, Шарыпово), по обустройству спортивных объектов. Заключены контракты на ремонт 19,075 км территориальных дорог в 2020 году

но-строительные и горюче-смазочные материалы.

Автоматизированная система управления предприятием «Контур» на данный момент является новым видом информационных систем.

Как же это работает на практике? В Балахтинском ДРСУ были установлены специальные терминалы программного комплекса «Контур», синхронизированные с системой ГЛОНАСС, с помощью которых работники утром по специальному чипу получают путевые листы с наряд-заданием на день.

Благодаря использованию терминала на предприятии значительное сокращение потерь рабочего времени из-за организационных вопросов, а также повышение трудовой дисциплины и качества работы. Утром с помощью приложения механики подтверждают исправность техники, а мастера отправляют задание на рабочую смену, которое рабочие по персональной электронной карточке водителя до 8 утра получают с терминала в виде готового наряд-задания на день и могут сразу же приступить к своей работе. Таким образом им не требуется тратить время на то, чтобы, к примеру, закрыть путевой лист прошлого дня (т.к. путевой лист закрывается автоматически) и дожидаться, пока мастер сформирует новое задание. Согласно плану-



Терминал программного комплекса «Контур»

АО «Балахтинское ДРСУ» вошло в число 482 предприятий из 35 субъектов РФ, участвующих в нацпроекте «Производительность труда и поддержка занятости». Основная цель проекта – обеспечение роста производительности труда на средних и крупных предприятиях базовых несырьевых отраслей экономики России не ниже, чем на 5% в год к 2024 году за счет внедрения технологий бережливого производства

заданию, осуществляется заправка техники нужным объемом топлива. В течение дня программа отслеживает, на сколько процентов выполнено задание. Все это помогает сокращать холостые пробеги, контролировать рабочий ход механизма, расход ГСМ, повышать качество план-заданий, адекватно распределять рабочую нагрузку. В дальнейшем планируется выдавать план-задание не поштучно, а комплексно, на определенный «куст», что также должно оптимизировать работу предприятия.

Стоит отметить, что сотрудники положительно восприняли переход на новый принцип работы. Многие уже оценили удобство терминалов.

Предприятие стало экспериментальной площадкой для «обкатки» специального программного обеспечения.

Ставка на молодежь

Отдельно стоит остановиться на кадровой политике предприятия, нацеленной, прежде всего, на создание высококвалифицированного эффективного коллектива, способного решать сложные задачи.

Здесь ставка сделана на повышение квалификации уже работающих на предприятии специалистов, а также привлечение перспективной молодежи.

Предприятие тесно сотрудничает с Назаровским аграрным техникумом, где работники получают образование по направлению «Строительство и эксплуатация автомобильных дорог и аэродромов» с присвоением квалификации техник. За 2018-2019 год диплом техникума получили пять специалистов. Кроме того, ежегодно проходят профпереподготовку работники ДРСУ по востребованным специальностям: машинист авто-

грейдера, машинист экскаватора, машинист бульдозера. Долгое время не могли найти машиниста автогрейдера и в итоге обучили по этой специальности работавшего в ДРСУ тракториста.

Особое внимание уделяется привлечению молодых специалистов. Сотрудники ДРСУ активно работают с выпускниками дорожных специальностей, приезжая на защиту дипломов и рассказывая молодежи о перспективах работы в организации. А привлечь, действительно, есть чем.

– Мы единоразово выплачиваем молодым специалистам разовые подъемные выплаты, первое время снимаем жилье, всех работников

Устраняя все потери, предприятие достигает тем же человеческим ресурсом и оборудованием нового, более высокого уровня работы

бесплатно обеспечиваем комплексным обедом, – перечисляет специалист по кадрам Виктория Корниенко. – У нас работает программа по льготному приобретению жилья – если работник берет ипотеку на покупку дома или квартиры, то он выплачивает банку только основной долг, проценты по кредиту гасит предприятие. На данный момент шесть человек пользуются этой льготой.

Неудивительно, что сейчас на предприятии работает большое количество молодежи и ежегодно это число растет. Так, в Новоселовский филиал пришел молодой специалист, дорожный мастер Сергей Ломакин, в Ужурский филиал – дорожный мастер Андрей Илюхин. В этом году коллектив ДРСУ пополнился сразу тремя выпускниками СФУ – дорожные мастера Андрей Мальцев, Сергей Бобин (сейчас он проходит срочную службу, но через год его ждут обратно), инженер ПТО Любовь Буддакова.

Секреты мастерства пришедшей молодежи передают опытные коллеги. Наставник молодежи Виктор Шефер пришел в ДРСУ в 2007 году в



качестве дорожного рабочего БЦМ. Совмещал работу с должностью тракториста и кочегара, а в 2018 году освоил новую профессию – машиниста автогрейдера. В коллективе его уважают не только как добросовестного, исполнительного специалиста, но и как доброго, порядочного человека.

Наставник молодых специалистов Николай Песегов трудится в ДРСУ трактористом уже 17 лет, совмещая эту работу с обязанностями машиниста укладчика асфальтобетона. Технику содержит в образцовом порядке, избегая серьезных поломок. Круг обязанностей Николая Анатольевича широк: на нем ремонтное

профилирование гравийных дорог, планировка обочин, очистка проезжей части от снега и наката, уборка снежных валов с обочин, нарезка кюветов, а в летнее время – укладка асфальта на дорогах. В этом году в ДРСУ дорожным рабочим пришел сын Николая Песегова – Денис.

Также еще один молодой работник – дорожный рабочий Иван Кузнецов пришел в ДРСУ по стопам своего отца – опытного машиниста фрезерно-зачистной машины, машиниста укладчика асфальтобетона, машиниста котельной Романа Кузнецова.

– Сейчас в ДРСУ нет кадрового голода, коллектив стабильный, рабо-

тоспособный, – подчеркивает специалист по кадрам.

– За время моего руководства в коллективе ДРСУ, пройдя необходимые этапы карьерной лестницы, выросли талантливые специалисты – заместитель генерального директора по производству Андрей Орехов, начинавший начальником ПТО, заместитель генерального директора по экономике Юлия Рогова, пришедшая к нам простым экономистом, заместитель главного бухгалтера Ирина Шабович, трудившаяся бухгалтером, и другие, – отмечает генеральный директор Балахтинского ДРСУ Александр Сиротинин. – Считаю, что подготовка достойной смены для ротации кадров – важная задача любого руководителя. Высококвалифицированные кадры, а также правильно выстроенная, эффективная организация труда, высокое качество работы и техническая оснащенность – залог конкурентоспособности любого предприятия, не зависимо от формы собственности. Поэтому переход нашей организации в акционерное общество, считаю, существенно на деятельность предприятия не повлияет – главной нашей задачей по-прежнему остается выполнение своей работы качественно и в срок.

Молодые кадры

В добрый путь!

В 2019 году в Балахтинском ДРСУ начали свой трудовой путь молодые специалисты, получившие профильное образование в СФУ.

– Я решила поступить на специальность «Автомобильные дороги» отчасти из любопытства, хотя знакомые отговаривали: «Не туда ты пошла, не туда, кем ты работать-то потом будешь?», – улыбается, рассказывая, инженер ПТО Любовь Буддакова. – Учеба давалась не слишком легко, но мне нравилось. После диплома планировала пойти по специальности, а тут как раз представители Балахтинского ДРСУ приехали к нам на защиту дипломов и позвали в ДРСУ, предложив интересные условия. Конечно, было волнительно уезжать далеко от дома (Любовь родом из Енисейска), но за годы учебы я привыкла нечасто там появляться, поэтому согласилась. Здесь организация оплачивает мне съем жилья, бытовые условия хорошие, работа интересная. Мне всегда нравилось работать с документами, душа у меня к этому

лежит, поэтому труд устраивает, а если что-то не получается, всегда можно обратиться к коллегам, они поддержат и поделятся опытом. Здесь уверена, я смогу стать специалистом, поэтому считаю, что приняла правильное решение, устроившись в Балахтинское ДРСУ.

Мнение Любви Буддаковой разделяет и другой молодой специалист ДРСУ – дорожный мастер Андрей Мальцев:

– Мне всегда хотелось заниматься в жизни чем-то значимым, важным. На мой взгляд, одна из таких необходимых специальностей – дорожное строительство, ведь, как говорится, где есть дорога – там есть жизнь. Поэтому после школы я решил непременно поступить в СФУ на специальность «Автомобильные дороги», и у меня получилось! На защите диплома представители Балахтинского



Молодой специалист Любовь Буддакова

ДРСУ предложили желающим работу по специальности. Честно, я не ожидал, что в наше время есть еще предприятия, заинтересованные в молодых специалистах без стажа. А тут еще и условия хорошие. Считаю, что мне повезло с местом работы, поскольку Балахтинское ДРСУ дает возможность молодежи набраться опыта и раскрыть свои способности.

Страницу подготовила Нина ЗИМИНА

Только вперед!

Главный принцип Александра Зайкова, генерального директора АО «Большемуртинское ДРСУ», – только движение вперед, никакого застоя. Именно этому кредо он верен и в жизни, и в работе.

«ПОЕЗЖАЙ НА СТРОЙКУ»

Александр родился в Назарово, в 1954 году в семье Александра Григорьевича и Ларисы Терентьевны Зайковых. Помимо старшего сына чета Зайковых воспитывала двух дочек-двойняшек. Мать работала бухгалтером на угольном разрезе, отец – кочегаром. Александр Григорьевич прошел Великую Отечественную войну, был награжден медалями «За отвагу», «За взятие Кенигсберга», Орденами Славы II и III степени, Орденом Великой Отечественной войны II степени и Орденом Красной звезды. Для Александра родители всегда были гордостью и примером для подражания.

После окончания школы в 1972 году Александр Зайков выбрал для поступления Политехнический институт, автомобильно-дорожный факультет.

– Сосед Виктор Елсуков годом ранее потупил в Политех и убедил меня и нескольких моих друзей учиться там

же. Сейчас, оглядываясь назад, я рад, что послушал тогда его совет, – вспоминает Александр Александрович. – У меня были замечательные учителя: Георгий Иванович Шалопаев, Игорь Яковлевич Богданов, Вадим Вячеславович Сервагинский, мы до сих пор поддерживаем связь. Я горд тем, что навсегда связал свою жизнь с профессией дорожника. К сожалению, сейчас престижным считается работа банкира или какого-нибудь топ-менеджера, но на деле это далеко не так. Рабочие, своим ежедневным трудом создающие реальные вещи – будь то дома или дороги – вот, кто действительно достоин уважения и признания.

В 1977 году, после окончания института, Александр Зайков по распределению попал в производственное объединение «Красноярскавтодор». Однако профессиональная судьба связала его с совсем другим предприятием.

– Петр Алексеевич Старовойтов, руководивший в то время Красноярскавтодором, как-то сказал мне: «Хочешь расти как специалист – поезжай на стройку». А тогда самой большой стройкой в крае было строительство автодороги «Красноярск-Енисейск» с цементобетонным покрытием, которое вело ДСУ-5 Большемуртинского района. Вот туда я и направился с моим одногруппником Геннадием Абрамкиным, в последующем моим неизменным заместителем. Устроился в ДСУ-5 мастером, затем работал прорабом, начальником ПТО, с 1982 года – главным инженером, а через 4 года – руководителем ДРСУ-3 (бывшее ДСУ-5).

Работа на такой мас-

штабной стройке, поступательный карьерный рост, начиная с нижней ступеньки, помогли мне заложить основу для профессионального развития. А еще повезло в жизни с учителями: Александр Александрович Многогрешнов, начальник ДСУ-5, научил напористости, рабочему энтузиазму; Борис Михайлович Лишневецкий, сменивший его на посту руководителя уже ДРСУ-3, – рациональному подходу к делу, умению находить компромиссы. Очень ценю работу с такими значимыми в дорожной отрасли фигурами, как Петр Алексеевич Старовойтов, Виктор Михайлович Филонов, Сергей Филиппович Зяблов, Сергей Васильевич Еремин, Константин Николаевич Димитров.

Благодаря замечательным учителям и разностороннему опыту работы я смог создать в Большемуртинском районе новую организацию ДСУ-8, которой руководил 2 года. Мы достроили в бетонном, а затем в асфальтобетонном покрытии 15-километровый участок дороги «Красноярск-Енисейск». За это время ДРСУ-3, откуда я ушел, расформировалось. Однако при поддержке Сергея Филипповича Зяблова, который возглавлял Дорожный фонд в конце 90-х годов, мне удалось опять все эти участки в Сухобузимском и Емельяновском районах собрать воедино. Таким составом мы и работаем до сих пор: обслуживаем 700 км дорог, у нас есть участки в Большой Мурте, деревне Старцево Емельяновского района, деревне Шила и селе Сухобузимо Сухобузимского района, где, кроме того, располагается асфальтобетонный завод и дробильный комплекс.

Горжусь, что за время работы удалось построить, отремонтировать сотни километров дорог, тем, что в вопросе новых технологий больше-





муртинцы были законодателями с конца 90-х и первыми в крае начали заниматься устройством тонкослойного макрошероховатого покрытия из открытых битумоминеральных смесей. Но еще больше тем, что предприятие развивается, коллектив пополняется молодежью, а ветераны не спешат покидать родное ДРСУ. У нас трудится много рабочих династий: Ивасины, Архиповы, Савичевы, Данилины и др.

Мы много внимания уделяем кадровой политике, на сегодняшний день всем без исключения руководящим специалистам и служащим (в том числе директору) подготовлена достойная смена. Можно сказать, что в ДРСУ сложилась своя школа. Мы стараемся создавать все условия для привлечения специалистов: предоставляем все социальные гарантии, бесплатный отдых в Хакасии, выплачиваем стабильную достойную заработную плату, а также стимулирующие выплаты по окончании работ на объекте, премию за выслугу лет при уходе на заслуженный отдых и др.

СУДЬБА – ДОРОГА

К слову, именно коллектив, люди здесь работающие во многом стали основной причиной возвращения Александра Зайкова в дорожную отрасль после 5 лет на политическом посту. Да, есть в биографии Александра Александровича такой интересный факт – с 2005 по 2010 годы

он был главой Большемуртинского района.

– Мой хороший знакомый Александр Михайлович Тимашков по семейным обстоятельствам ушел в отставку с поста главы района. И меня попросили возглавить район хотя бы на один срок, так сказать, как кризисного менеджера. А время тогда и правда было непростым. Однако благодаря слаженной команде и поддержке краевой власти нам удалось «завести» в район серьезное финансирование. Мы участвовали во всех возможных программах, ввели в работу долгожданный долгострой 90-х – здание Центральной районной больницы, школу в деревне Лакино. Сейчас я с теплотой вспоминаю это время, ценю полученный опыт и до сих пор поддерживаю отношения с коллегами из районных, краевых, федеральных структур, но по истечении положенного времени с радостью вернулся к своей работе в дорожной сфере, к своему коллективу, объединенному одной целью. Ведь в дорожной отрасли главное не техника и технологии, а люди. В нашей сфере достойный результат можно получить только при командной работе, когда каждый добросовестно выполняет свою часть задач. Признаком, мне очень повезло с командой. Я могу полностью положиться на начальников участков – Валерия Яковлевича Запеченко, Сергея Витальевича Казанцева, Данила Владими-

ровича Чудаева и Геннадия Николаевича Артемьева. Знаю, что они так же как и я живут заботами родного предприятия.

Повезло и с главами муниципальных районов, где находятся наши дороги – с Валерием Владимировичем Вернером, Александром Викторовичем Алпацким, Натальей Николаевной Гаженной – надежными партнерами.

А кроме того, мне, начавшему свой трудовой путь на стройке, доставляет особое удовольствие участие в строительстве, ремонте дорог. Даже когда уже сдашь объект комиссии, потом еще несколько последующих лет ревниво за ним наблюдаешь, как он живет, в хорошем ли состоянии находится?

Не удивительно, что одним из самых значимых объектов за время своей работы Александр Зайков считает строительство на заре своего профессионального пути автодороги «Красноярск-Енисейск» с 149 по 164 км.

– Можно сказать, знаковой для нашего предприятия стала и подготовка к 400-летию Енисейска в этом году, – добавляет Александр Александрович. – Коллектив в напряженном ритме выполнил большой объем работ – в сжатые сроки мы уложили 20 км асфальтобетона, оборудовали вдоль дороги остановочные площадки с инфраструктурой, которые продолжаем содержать. Хотелось бы,

чтобы еще автомобилисты ценили созданные для них комфортные условия и не нарушали порядок.

Кроме того, на этом объекте мы в очередной раз столкнулись с проблемой, ставшей уже среди руководителей дорожных организаций притчей во языцех. Суть в том, что при проектировании работ не учитывается наличие на асфальтовом покрытии колеи, выравнивать которые мы вынуждены за свой счет, если хотим получить достойный результат. А если заранее не заполнить эти ямы перед укладкой асфальтобетонного покрытия, то на только что отремонтированной дороге снова появятся те же самые колеи. На мой взгляд, этот вопрос адекватного проектирования носит не единичный, а системный характер и требует решения.

СЧАСТЬЕ – В РОДНЫХ И ЕДИНОМЫШЛЕННИКАХ

Продолжая размышления о проблемных вопросах отрасли, с которыми часто приходится сталкиваться, Александр Зайков отметил необходимость исключить передачу 15% объемов работ представителям малого бизнеса, закрепленную в контракте.

- При достаточно ограниченных объемах работ лишиться 15% для предприятия весомо. Но это лишь верхушка айсберга, - объясняет Александр Александрович. - На своей территории мы содержим

производственные базы для оперативной и качественной работы, а при передаче части объема субподрядчикам они вынуждены проставивать. И я уже не говорю о том, что не так-то просто найти исполнителя работ из представителей малого бизнеса, которые хотят, а главное, могут качественно и в срок справиться с работой. Возможно, стоило бы пересмотреть это положение контракта?

Однако есть и положительные подвижки в работе дорожников. Так, по словам генерального директора АО «Большемуртинское ДРСУ», в условиях недофинансирования руководство краевого Минтранса и Управления дорог все же находит возможности учитывать профессиональное мнение дорожников.

- В нашем районе есть дороги бывших леспромхозов, принятые на баланс еще в 90-х годах, которые просто «утонули», - рассказывает Александр Александрович. - Из гравийных они со временем превратились в грунтовку и ежегодно требуют больших средств на эксплуатацию. Отрадно, что за последние годы нам удалось решить этот вопрос. Две дороги «Малый Кантат-Айтат-Верх-Казанка» и «Раздольное-Луговское» уже восстановлены, а в следующем году запланирована работа по оставшейся дороге «Межово-Мостовской». Для нас это тем более важно, поскольку по этой до-

роге осуществляется подвоз детей в школу в деревне Лакино.

В профессии Александр Зайков более 40 лет. За это время он был удостоен множества самых разных наград: Почетных грамот губернатора, Заксобрания, руководства района. Александр Александрович – «Почетный дорожник России». Однако, по его словам, самой ценной наградой стала медаль «За труды во славу Святой церкви» от главы РПЦ Алексия II за участие в строительстве храма в Большой Мурте.

- К сожалению, в храм удается заходить не так часто, как хотелось бы, но внуков крестили там, - рассказал Александр Зайков.

К слову, внуков у Александра Александровича двое – Илья и Саша. Вместе с женой Людмилой Георгиевной, с которой они в этом году отмечают 40 лет совместной жизни, воспитали двоих детей: сын Валерий отработал в силовых структурах, сейчас вышел на пенсию, дочь Екатерина работает юристом в Красноярске.

- С годами убеждаешься, что счастье – в родных и единомышленниках, - уверен Александр Зайков. - Считаю, что мне повезло в жизни: дома со мной рядом семья: жена, дети, внуки, а на работе меня окружают близкие по духу коллеги, с которыми мы движемся вперед, объединенные общей целью. А что еще нужно для счастья?

Людмила ШЕВАНИКОВА





Качество и безопасность

4 октября министр транспорта Красноярского края Константин Димитров побывал в Березовском районе, где провел выездное совещание по осмотру дорожных объектов, отремонтированных в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

В 2019 году в рамках нацпроекта работы велись как в столице края, так и на объектах регионального значения.

В Красноярске дорожники отремонтировали 15 участков улиц, на 14 провели работы по оптимизации транспортных потоков и снижению мест концентрации ДТП, на одном – выполнили капитальный ремонт. При ремонте на улице Глинки впервые в Красноярске был применен щебеночно-мастичный асфальтобетон, способный выдерживать большегрузный транспорт и менее подверженный разрушению в сложных климатических условиях. За три месяца проезжую часть и тротуары покрыли асфальтобетоном, заменили бортовые камни, установили остановочные павильоны, светофоры, дорожные знаки, нанесли дорожную разметку. Особое внимание уделили пешеходной доступности улицы – установлен пандус на спуске в районе улицы Волгоградской, понижены бортовые камни на пешеходных переходах.

– Я доволен, что у нас добавились дороги с качественным покрытием и с новыми материалами. Мы учли все недостатки в работе, и те ошибки, которые подрядчики совершали ранее, в текущем году практически

исправлены. Сегодня подрядчики показывают высокую культуру производства, – подчеркнул министр транспорта края Константин Димитров.

В нацпроект «Безопасные и качественные дороги» в этом году вошли 79 объектов регионального значения. По словам заместителя руководителя КГКУ «КрУДор» по технической политике Виктора Сабинина, проект в регионе реализуется успешно, объекты сдаются по плану.

– В ремонтных работах мы стали использовать такой материал, как полимерно-битумное вяжущее, что позволяет сделать асфальтобетонное покрытие более устойчивым к температурным перепадам и тем самым увеличить межремонтные сроки. Также применяем светодиодное освещение, полимерные стыковочные ленты, предназначенные для обеспечения долгосрочной герметизации швов на асфальтобетонном покрытии, – отметил Виктор Сабинин.

Один из крупных объектов регионального значения – трасса «Березовка-Маганск». Эта дорога давно нуждалась в ремонте, перед дорожниками стояли большие задачи, но они справились с ними «на пять».

– В этом сезоне на автодороге «Березовка – Маганск» было уложено

13 км асфальта, укреплены обочины, отремонтировано пять водопропускных труб, одна из которых – в поселке Зыково – полностью заменена. Также на всем протяжении участка установлена новая дорожно-знаковая информация, оборудованы пять остановочных пунктов – с павильонами, освещением, разметкой. Сложная работа проделана для обеспечения безопасности пешеходов – в поселке Зыково обустроен новый пешеходный тротуар в три километра, проходящий через весь населенный пункт. Дорога стала полностью безопасной для пешеходов. Ремонтные работы велись с применением новых технологий и материалов. Нам удалось согласовать замену типа асфальтобетона на класс выше – такое покрытие используется на федеральных трассах с высокой интенсивностью движения, – при этом остаться в рамках бюджета. Замена была обусловлена тем, что на данной дороге интенсивность движения с каждым годом растет, – рассказал директор Березовского филиала АО «КрайДЭО» Антон Фрейлин.

С августа текущего года дорожные работы ведутся и на другом объекте Березовского района – дороге «Обход Березовки» протяженностью около восьми километров. Здесь дорожники восстановили водоотвод и асфальтобетонное покрытие, укрепили обочины, нанесли разметку.

В текущем дорожно-строительном сезоне из 79 объектов регионального значения будут приняты в эксплуатацию 52, в следующем году предстоит принять еще 26 участков, один из них планируется завершить в 2021 году.

Григорий СОКОЛОВ

За рулем – профессионалы



4 октября в Красноярске прошел краевой конкурс профессионального мастерства среди водителей автобусов.

В нем приняли участие 9 команд из Красноярска, Железногорска, Зеленогорска, Енисейска, Шарыповского, Манского и Канского филиалов ГПКП «Краевое АТП».

Соревнования проходили в 3 тура: проверка знаний ПДД, соревнования по скоростному маневрированию на автобусах МАЗ 103 и ПАЗ 3205, автоэстафета, в которой участвует вся команда по скоростному маневрированию.

Казалось бы, что удивительного может быть в автобусах марки ПАЗ и МАЗ, которые колятся на всех маршрутах нашего города и края? Но пришлось удивляться! Тому, как человек за рулем умеет виртуозно управлять этой весьма габаритной техникой. Ну не может громадина почти 12 метров в длину и два с половиной метра в ширину быть столь юркой. Оказывается, даже МАЗ способен на многое, если за рулем – профессионал. Что и продемонстрировали все участники нынешних состязаний. Водители прошли на МАЗах и ПАЗиках специальные фигуры. «Теща», «змейка», задний ход – все участники с заданиями справились. Однако строгие судьи оценивали не только точность, но и скорость выполнения заданий. К счастью, пассажирам, не часто выпадает случай участвовать в таких буквально каскадерских трюках. Но для нашей же безопасности водитель пассажирского транспорта должен быть виртуозом, готовым к любой непредвиденной ситуации. Вот поэтому

такие соревнования и стали традиционными в нашем крае. Как рассказал председатель региональной организации профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев, конкурсы профмастерства проводятся с 90-го года, правда, был небольшой перерыв. Главное, заметил профсоюзный лидер, что сейчас к этим конкурсам привлекается молодежь – это важно, поскольку отрасль испытывает недостаток профессиональных кадров.

Пока участники готовились к стартам, своими мыслями о соревновании поделилась неоднократная победительница конкурсов Красноярского края среди водителей автобусов, чемпионка России 2012 года и «серебряный» призер чемпионата РФ в Иванове в 2015 году Марина Тит из КПАТП-7:

– Много друзей находишь на таких соревнованиях. Для этого они и проводятся, чтобы сплотить коллективы, коллег в профессиональном сообществе. Чтобы конкуренция была только здоровой – и никаких гонок на маршрутах! А еще здесь опыт передаем друг другу. Но в этом году приняла решение – хватит уже мне наград, пора молодым дорогу уступить. Поэтому и в соревнованиях не участвую, но являюсь представителем команды. Готовлю молодых коллег.

– Что бы хотели сказать молодым девчонкам, мечтающим стать профессиональными водителями? Сейчас таких немало.

– Если у тебя душа лежит к этой работе – смело иди, ничего не бойся! Это не те времена, когда нас не допускали к рулю.

– Марина, какие чувства вы испытывали, когда побеждали в больших соревнованиях?

– Там волнения, конечно, было гораздо больше, чем здесь. Представляешь целый город, даже регион, а не только родное АТП. Но участие в крупных соревнованиях очень полезно. Общаешься с коллегами из разных городов, узнаешь что-то новое, например, как строится работа автотранспортных предприятий в других регионах России. У самарцами, тюменцами и другими участниками до сих пор созваниваемся, дружим в соцсетях. Не просто «пришел, увидел, победил», но и поделился своим опытом, взял на вооружение чужой.

Желаю всем водителям и кондукторам безаварийных смен, добрых и отзывчивых пассажиров. Дорог нам всем хороших и гладких. И поменьше сотрудников ГИБДД на пути.

Пока мы разговаривали с Мариной, откатал программу ее подопечный Федор Струков из команды КПАТП-7.

– Самым сложным для меня было пройти круг задним ходом, – рассказал Федор. – Нас заранее не предупреждали об этом задании. Но ничего, обошлось без промахов. Группа поддержки здорово помогла. Да и люблю я свою работу, с детства мечтал стать водителем автобуса. Наверное, поэтому все легко дается. Тем более, что у меня замечательный наставник – Марина Тит, у нее многому можно научиться. Она всегда подсказывает и показывает



Федор Струков и Марина Тит, КПАТП_7



тонкости в управлении автобусом, очень важные в нашей работе. Сам я уже два года отработал, могу делать выводы. Молодежи желаю не бояться нашей профессии, особенно тем, кто увлекается машинами. Это хороший выбор. Приходите к нам – не пожалеете!

Еще одна участница в этих, казалось бы, мужских соревнованиях – Любовь Никулина из КПАТП-5. За руль автобуса она попала после работы на троллейбусе.

– Переучиваться было нетрудно. Только штанги отцепили – и все, – рассказывает Любовь. – Габариты почти одинаковые. Свою работу люблю, нравится ездить за рулем, душа к этому лежит. А еще я очень люблю свой 11-й маршрут.

Пока соревнования идут своим чередом, замечаю в «группе поддержки» молодую женщину с коляской. Оказалось, Анастасия, жена участника состязаний Рамина Зама-

нова из Красноярского филиала краевого АТП, пришла с сыном поболеть за мужа.

– У мужа работа, конечно, тяжелая, но сейчас на соревновании ему все дается легко. Мы в него верим! Надеемся на победу, но, как сказал муж: «Главное – участие и новые знакомства с коллегами».

– Мы каждый год участвуем в конкурсах профмастерства для того, чтобы популяризировать работу водителя, повышать безопасность пассажиров, получая опыт, накопленный водителями со всего края, – отмечает директор Зеленогорского АТП Игорь Майер. – Сегодня профессия водителя автобуса, к сожалению, находится не на том уровне, как раньше. Молодежь идет к нам неохотно. Есть и другие проблемы в отрасли, но, я уверен, что такие конкурсы профессионального мастерства помогают решать стоящие перед нами задачи.

Слова коллеги поддержал генеральный директор АТП-7 Александр Оськин:

– Такие соревнования проводятся не для «галочки», а для сплочения коллективов, повышения профессионализма водителей, чтобы они показали знания как теоретических правил дорожного движения, так и практических навыков. Ведь работа водителя – перевозка пассажиров – очень ответственна.

Конкурсы профмастерства – добрая традиция, родившаяся еще в 90-х годах прошлого века. Наш коллектив всегда принимает в них участие. Неоднократно были призерами как краевых, так и региональных соревнований. А на нынешние состязания выставили молодую команду. Пусть учатся мастерству. Пользуясь случаем, поздравляю всех водителей

с нашим профессиональным праздником! Зеленых всем дорог!

После завершения всех этапов и подведения итогов конкурса призовые места распределились следующим образом: чемпионом по скоростному маневрированию в категории «МАЗ 3205» стал Алексей Видер (УМ АТП, г. Зеленогорск). На втором месте – Александр Павлов (ПАТП-7), «бронзу» получил Андрей Ковригин (МП ПАТП, г. Железногорск). Он удостоился Диплома ГИБДД УВД края за отличное знание правил дорожного движения. Также Андрею Ковригину вручили Почетную грамоту как самому опытному участнику нынешних соревнований. Почетной грамотой награжден и самый молодой участник – Станислав Шепер (МП «Енисейское АТП»).

В категории «МАЗ 103» победил Денис Алюшайтис (МП ПАТП, г. Железногорск), «серебра» удостоен Петр Струков (КПАТП-7). А третью ступеньку пьедестала почета заслуженно заняла Любовь Никулина, «наша Люба», как ласково зовут ее в КПАТП-5.

Эстафету выиграла команда МП КПАТП-7, вторыми стали водители из МП ПАТП Зеленогорска, на третьем месте – МП ПАТП Железногорска. В командном зачете победителями стали представители Железногорска, на втором месте – команда МП КПАТП-7, на третьем – водители УМ АТП из Зеленогорска. Командам-призерам представитель компании «Технологический сервис» – партнера чемпионата – вручил подарочные сертификаты.

Остается добавить, что в будущем году чемпионы отправятся на Всероссийские соревнования профессионального мастерства водителей автобусов. Уверен: наши не подкачают!

Сергей КОЛИН
Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА



Любовь Никулина, КПАТП-5

Главная гордость – КОЛЛЕКТИВ

Красноярское пассажирское автотранспортное предприятие №5 (КПАТП-5) было образовано в ноябре 2008 года. Этому предшествовала забастовка коммерческих перевозчиков, которая на три дня парализовала автобусное сообщение в городе. Тогда стало очевидно: чтобы не зависеть от частников, Красноярску нужен свой общественный транспорт, и с подачи губернатора Александра Хлопонина, в городе началась организация муниципальных перевозок.

В настоящее время на балансе КПАТП-5 находится 135 автобусов, 24 из них – новые. Двенадцать единиц обслуживали Всемирную зимнюю универсиаду и после её завершения были переданы предприятию. Ещё двенадцать автобусов взяты в лизинг. Кроме того, здесь два десятка легковых машин и дежурный автобус, так что в общей сложности набирается больше полутора сотен единиц подвижного состава.

Сейчас КПАТП-5 обслуживает семь городских маршрутов: 11-й, 26-й, 49-й, 52-й, 64-й, 83-й и 87-й, на которые ежедневно выходят 108 единиц транспорта. Не меньше пятнадцати автобусов должны находиться в резерве, а остальные – на техобслуживании или в ремонте.



Команда КПАТП-5 на конкурсе профмастерства

Коммерческие перевозчики работают только на тех маршрутах, которые приносят прибыль. Однако не все маршруты рентабельны, а людей возить нужно. Вот тут без муниципального транспорта не обойтись. Кроме того, предприятие подключается в случае возникновения экстренных ситуаций.

Предметом гордости директор КПАТП-5 Виктор Ляхов называет коллектив своего предприятия. В основном люди работают здесь на протяжении всех десяти лет, от момента создания КПАТП-5, текучки кадров нет. Уже появились свои династии. По стопам отцов и старших братьев сюда пришли Андрей Садыков, Антон Пустошило, Сергей Чижов, Максим Исаев, Алексей Хорхорин. Но в целом молодёжь составляет не более десяти процентов.

Трудятся в коллективе предприятия водителями не только мужчины, но и женщины, хотя чаще мы привыкли видеть их в кабине троллейбуса или трамвая. Как пояснил заместитель директора Виталий Леднёв, девушек-автобусниц в КПАТП-5 больше двадцати, и некоторые из них по качеству работы могут дать фору парням. Все они – бывшие троллейбусницы, прошли переобучение и пересели на автобус. Каждый год в обязательном порядке



Виталий Леднев

водители проходят повышение квалификации.

Зарплата у водителей средняя по краю, а вот напряжение и ответственность – очень высокие. Ведь водитель автобуса отвечает за жизнь и здоровье своих пассажиров, а на забитых машинами дорогах города может произойти всякое.

Частые споры у жителей краевого центра вызывают изменения маршрутов. Как отмечают специалисты автотранспортного предприятия, удовлетворить абсолютно все пожелания красноярцев невозможно, общие закономерности выявляются постоянно, путём мониторинга. В прошлом году было много жалоб по поводу сложностей с проездом от мясокомбината, теперь эта проблема решена с помощью продления 11-го маршрута до улицы Норильской.

В Красноярске действует программа развития городского транспорта, которая предусматривает улучшение экологической обстановки. Это значит, что со временем отслужившие свой срок автобусы будут заменены на новые, категории «Евро-5».

Конечно, как признается директор КПАТП-5 Виктор Ляхов, хотелось бы поскорее заменить старые автобусы на экологически чистые и привлечь в автотранспортное предприятие больше молодых водителей, которых необходимо обучать категории «Д». Эту функцию могли бы взять на себя красноярские средние учебные заведения, а не только КПАТП-5, которое сейчас занимается подготовкой водителей.

Евгений КУТАКОВ

Одна семья

С МАРИНОЙ САВКОВОЙ, КЛАДОВЩИКОМ В АО «ДРСУ-10», МЫ ВСТРЕТИЛИСЬ НА ОТРАСЛЕВОЙ СПАРТАКИАДЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА. НЕСМОТРЯ НА ТО, ЧТО В ЭТОТ РАЗ МАРИНА НЕ ПРИНИМАЛА УЧАСТИЕ В СОСТЯЗАНИИ, ВСЕ РАВНО ПОЕХАЛА – ЧТОБЫ ПОДДЕРЖАТЬ СВОИХ КОЛЛЕГ, КОТОРЫХ СЧИТАЕТ ВТОРОЙ СЕМЬЕЙ.

– У нас очень хороший, дружный коллектив, все друг друга знают, хорошо относятся, мы как одна большая семья. Этим наше предприятие меня и подкупило, когда я пришла в ДРСУ-10 семь лет назад, – делится Марина Владимировна. – Вообще, по профессии я бухгалтер, но работа кладовщика не менее интересна. Конечно, объем работы большой, у нас 4 филиала и Минусинский участок, но для меня это не является проблемой. Даже нахожу время, чтобы спортом позаниматься. Особенно помогает держать себя в спортивной форме 4-лет-

ний внучок Максимка, с которым надо и поиграть в подвижные игры, и побегать.

В работе мне помогает напарница – второй кладовщик Наталья Шурда, замечательная девушка, мы с ней отлично ладим. Вообще, я легко нахожу общий язык с коллегами, наверное, поэтому мне комфортно работать на своей должности.

Работа в дорожной организации имеет свою специфику – на дороге может произойти любая ситуация – снежные заносы, гололед, причем, погода зачастую непредсказуема, снегопад может пойти ночью, поэтому каждую минуту нужно быть наготове. Нужно выполнить свою работу не зависимо от того, как ты себя чувствуешь. Дорожники очень ответственные люди. Если надо ночью выйти – выходим на работу и ночью. Причем все должны быть одной командой, один человек ничего не сделает.



Дорожник, как отец



ОЛЕГ АВХАДЕЕВ, ДОРОЖНИЙ МАСТЕР В РЫБИНСКОМ ФИЛИАЛЕ «КРАЙДЭО», В ПРОФЕССИЮ ПРИШЕЛ НЕ СЛУЧАЙНО – КОГДА ПОДАВАЛ ДОКУМЕНТЫ В ВУЗ, ДРУГИЕ ВАРИАНТЫ ДАЖЕ НЕ РАССМАТРИВАЛ.

– Мой отец, Рауф Авхадеев, заместитель директора в Рыбинском филиале «КрайДЭО», работает в дорожной сфере очень давно, и меня к дорогам с детства приучил, – поясняет Олег. – Еще маленьким я часто бывал с ним на укладке асфальта, на АБЗ, на дорожных участках, поэтому, когда

встал вопрос выбора будущей профессии, у меня даже тени сомнения не было – буду как отец, дорожником. Окончил инженерно-строительный институт СФУ, дорожно-строительный факультет по специальности «Автомобильные дороги и аэродромы», затем отслужил в армии и устроился в Рыбинский филиал «КрайДЭО». И вот уже 6 лет я занимаюсь любимым делом. Нравится все: и сам процесс ремонта, и результат, когда сдаем дорогу. Отмечу, что у нас в районе дороги хорошего качества. Поэтому испытываю гордость за то, что мы делаем.

В коллектив молодой специалист влился сразу – до этого он не один год по два-три месяца проходил в филиале производственную практику в качестве дорожного рабочего, так что с коллегами не просто был уже знаком – трудился плечом к плечу.

– За 6 лет, что прошли с первого моего дня работы, труд дорожников изменился, – считает Олег Авхадеев, – не скажу, что кардинально, но чтобы успевать за всеми изменениями, нужно постоянно быть «в тонусе», повышать свою квалификацию. В последние годы идет много обновлений ГОСТов, стандартов, ужесточаются критерии приемки дорог. Меняются и технологии. Напри-

мер, когда я еще проходил практику, в нашем филиале стали использовать аппарат БЦМ -241 для струйно-инъекционного метода ямочного ремонта (применяется для небольшого ямочного ремонта, заделки неглубоких трещин и выбоин) вместо классического, когда карта обрабатывается фрезой. Сейчас в работе мы используем оба метода.

Нынешнее место молодого специалиста полностью устраивает, так что о смене работы даже не думает.

– Мне предлагали работать в Красноярске, друзья до сих пор спрашивают, почему я не перееду, – признается Олег. – Не вижу для этого причин, мне нравится Заозерный, у нас уютно, зелено, воздух свежий...

Из родного города Олега Авхадеева ненадолго унести может разве что только ветер путешествий.

– Я увлекаюсь лыжами, поэтому стараюсь при возможности вырваться покататься на склонах в Шерегеш или Бобровый Лог. Вообще, люблю больше путешествовать именно по России, стараюсь каждый раз находить новые места, но есть самое любимое, куда возвращаюсь вновь и вновь – загадочный, притягательный Байкал.

Страницу подготовил
Дмитрий СВЕТЛОВ
Фото автора

Важно не место, а человек

Машиниста асфальтоукладчика Антона Каретникова мы с главным инженером АО «ДРСУ-10» Владимиром Вахрушевым застали в городе – его бригада производит благоустроительные работы в одном из микрорайонов Минусинска. На предприятии он с 2007 года. Коренной сельчанин переехал в город и, устроившись в ДРСУ, начал с дорожного рабочего. Потом три года управлял катком, затем стал помощником машиниста асфальтоукладчика и, наконец, машинистом. Однако не это самое интересное в его биографии – Антон Владимирович без отрыва от производства окончил Сибирский федеральный университет, получил диплом инженера по строительству автомобильных дорог.

– Дважды в год приходилось ездить на сессии в Красноярск, что было не просто, – вспоминает Антон Каретников, – ладно зимой, а в разгар сезона надо было меня кем-то заменять. Благо, высококвалифицированных специалистов и толковых ребят у нас хватает. Начиная с весны и до осени я – бригадир и машинист укладчика. В зимний же период исполняю обязанности либо диспетчера, либо дорожного мастера, занимаюсь содержанием трасс.

О работе Антон Владимирович рассказывает увлеченно – чувствуется, человек занимается делом, которое ему по душе. Говорит, что техническое оснащение у его бригады отличное, чего стоит, к примеру, один новый асфальтоукладчик Фогель – 1600, обошедшийся предприятию в круглую сумму – порядка 20 миллионов рублей. Машина надежная, современная и высокопроизводительная – на участке в 20 километров асфальтобетон уложили всего за два месяца с отличным качеством. Каток в бригаде тоже новый, ему всего два года. По образному выражению Антона Владимировича, техника стоит «серьезных денег», зато на его функциональные возможности грех жаловаться.

Здесь же, с бригадой, прораб Минусинского участка Дмитрий Кармаев – сын руководителя Минусинского межрайонного отдела КрУДор Сергея Кармаева.

– Выходит, став профессиональным дорожником, вы пошли по стопам отца?

– Отец всю жизнь этому посвятил,

в семье только о дорогах и говорили. Ну и я после школы поступил в Красноярскую архитектурно-строительную академию. Окончил в 2001 году, месяц отдохнул и устроился в ДРСУ-10, – рассказывает Дмитрий Сергеевич. – Сначала три года трудился дорожным рабочим. Только потом назначили мастером по содержанию трасс. Зато теперь работу знаю «от» и «до». Летом я прораб, а в зимний период подменяю мастеров, их у нас четверо, даю возможность коллегам сходить в очередные отпуска. Мы, дорожники, отдохнуть себе можем позволить только зимой, в межсезонье. У меня самого отпуск, как правило, в январе – феврале.

– Со старшим Кармаевым на производстве встречаетесь?

– Обязательно, когда работаем на объекте, где заказчиком выступает КрУДор. Сергей Петрович контролер и приемщик строгий, если что не так, спуска не даст, тем более сыну...

Дмитрий Сергеевич перечисляет, что и сколько сделал коллектив участка за минувший сезон в одном только Минусинске. В частности, в рамках реализации муниципальной программы «Формирование современной городской среды» меняли бордюрные камни, укладывали асфальт, обустроили дворы, улицы, площади. Работать старались на совесть, ибо труд дорожника публичный, если где-то некачественно выполнено, жители сразу же привлекут к ответу.

Кстати, реализация муниципальной программы еще продолжается. Так, в одном из дворов по улице Тимирязева трудится бригада Андрея Шадрина. На объекте он в одном лице и дорожный мастер, и машинист асфальтоукладчика. Биография Андрея Викторовича в чем-то схожа с биографией Антона Каретнико-

Именно так считает руководство Минусинского участка АО «ДРСУ-10», ведь за всеми производственными показателями стоят в первую очередь работники, эти показатели обеспечившие.

ва. Тоже сельчанин, также начинал трудовой путь на сельхозпредприятии, но затем 12 лет назад перешел в ДРСУ-10, где его зачислили в штат дорожным рабочим. Тоже был помощником машиниста, затем машинистом асфальтоукладчика. И также без отрыва от производства окончил ВУЗ. Правда, не СФУ, а Красноярский аграрный университет.

– Дело в том, что до армейской службы я получил специальность техника-механика в Минусинском сельхозколледже, – поясняет он. – Вот и решил получить высшее инженерное образование по этой же специальности. У дорожной техники с сельскохозяйственной много общего, принципы работы одни, матчасть схожа, автомобили и тракторы в сущности те же, а механик – он ведь и в Африке механик. Руководство предприятия это мое стремление поддержало, у нас вообще приветствуется, когда человек стремится повышать квалификацию и образовательный уровень.

По словам главного инженера



Машинист автогрейдера Владимир Глушков

АО «ДРСУ-10» Владимира Вахрушева, Андрей Шадрин – один из лучших работников предприятия.

– В основном все молодые специалисты, ветераны на предприятии мало? – интересуюсь у Владимира Григорьевича.

– Есть ветераны, трудовой стаж которых 25, 30 лет и более, – отмечает главный инженер. – Если человек – знающий специалист, у него присутствует стремление добросовестно работать и порядок с дисциплиной, зачем с ним расставаться? Попробуй, к примеру, подыскать достойную замену 62-летнему грейдеристу Владимиру Глушкову, если он профессионал от бога? Машинистом грейдера в принципе может стать любой, но выполнять работу настолько филигранно, как это делает Владимир Ислыбаевич, способны считанные единицы. Никого из молодых парней с ним даже рядом не поставит.

Действительно, Владимир Глушков в ДРСУ-10 – человек-легенда. На предприятии с 1994 года, а общий стаж работы на грейдерах 41 год! В 2005 году признавался лучшим рабочим дорожной отрасли края, дома грамот целая стопка. Владимир Ислыбаевич не коренной минусинец. Из родной деревни Глушково, что в Кировской области, после окончания школы забрали в армию. После демобилизации пару лет поработал в Ленинграде, на легендарном Кировском заводе. А затем уехал в Сибирь, в Минусинск. Как записали в трудовой книжке «принят машинистом автогрейдера», так с тех пор ничего не менялось, кроме профессионального разряда. У Владимира Ислыбаевича он сейчас самый высший, шестой, мастерский.

– Примечательно, что за все годы у Владимира Ислыбаевича ни единой поломки на трассе не случилось. Когда почувствует, что машина забарахлила, никогда на дорогу не поедет, сразу к механику подойдет, предупредит – мол, разреши денек-другой постоять в гараже, подремонтиться. Понимает, что случись нежданная авария на трассе, километров за двадцать-тридцать от базы, предприятию это обойдется гораздо дороже, принимая во внимание буксировку и прочее. Сделает профилактику и вперед – на объект. Не только наверстает упущенное, но еще и график опередит. Такие, как Владимир Глушков в наше время редкость, – характеризует грейдериста Владимир Григорьевич.

С Владимиром Вахрушевым нельзя не согласиться. Как-то в ДРСУ срочно потребовался опытный экскаваторщик – во всем городе не могли отыскать. В конце концов еле нашли. По документам вроде опытный специалист. Решили проверить его в деле. А он как-то совсем равнодушно к работе относился, не «болел» душой за дело. Не то, что Владимир Ислыбаевич, который даже курить бросил, чтобы от дела не отвлекаться. И не местом дорожит водитель несуразной на вид машины, а своей рабочей честью. За это ценят, уважают и по заслугам воздают.

Кстати, о себе Владимир Вахрушев скромно умалчивает, а ведь он тоже ветеран предприятия и вообще дорожной отрасли края. Шутка ли – без малого 32 года главным инженером в ДРСУ-10 работает! В ноябре у Почетного дорожника России 65-летний юбилей.

В заключение хочется процити-

ровать слова руководителя межрайонного отдела КрУДор Сергея Кармаева: «Кроме традиционного обслуживания и содержания 216 километров дорог на юге региона, АО «ДРСУ-10» активно участвует во всех отраслевых аукционах и, как следствие, имеет солидный портфель заказов. И вообще Минусинску в определенном смысле повезло с наличием в городе столь мощного предприятия с грамотными и опытными инженерами и механизаторами, имеющего в арсенале обширный парк современной строительной и дорожной техники, позволяющей выполнять самые разнообразные и сложные виды работ. Не будь ДРСУ-10 с его Минусинским участком, муниципалитету было бы нелегко решать многие первоочередные вопросы жизнедеятельности городского округа».

Роман ДОРОЖКИН
Фото автора



Машинист асфальтоукладчика и дорожный мастер Антон Каретников



Прораб Минусинского участка АО «ДРСУ-10» Дмитрий Кармаев



Машинист асфальтоукладчика и дорожный мастер Андрей Шадрин

Трудовая династия – весь коллектив

Наша беседа с директором Курагинского филиала АО «ДРСУ-10» Владимиром Ортиковым состоялась в преддверии профессионального праздника, однако началась не с «праздничных» тем.



– Да, скоро День работников дорожного хозяйства, только есть такая хорошая народная поговорка: «Праздник помни, а будни знай», – заметил Владимир Алексеевич, – поэтому сначала давайте о том, что у меня, как у руководителя, наболело. Хотел бы обратить внимание на два момента. Первый – это основные фонды предприятия. Которые давно устарели как физически, так и морально, а по-крупному их обновить за счет собственных средств у нас нет никакой возможности. Конечно, руки не опускаем, что-то ежегодно приобретаем, но исключительно в лизинг. Иначе не получается. На сегодняшний день у нас три таких лизинга. Как только по одному из них рассчитываемся, сразу берем следующий, сознательно идем в кабалу. Назвать нормальным такое положение дел нельзя, а причина в том, что реальные производственные мощности филиала используются процентов на пятьдесят, не более того. Хотя у нас в Курагинском районе на содержании без малого 600 километров региональных дорог, причем, добрая половина трасс с асфальтобетонным покрытием.

По словам Владимира Ортикова, почти все дороги в районе построили еще в советские годы (и хорошо построили!), но сейчас, десятилетия спустя, многим участкам требуется капитальный ремонт. Однако средств на это не выделяется. Нет государственного заказа, для выполнения которого, собственно, и создавалось в свое время Курагинское дорожное ремонтно-строительное управление. Если даже всем известная автомагистраль «Саяны» «Курагино – Красноярск» через Выезжий Лог финанси-

руется недостаточно, что говорить о такой «рядовой» дороге, как, например, «Курагино – Детлово»? Об отдаленных трассах в зоне Артемовского рудника лучше и не вспоминать.

Дополнительные подряды, которые руководство ищет на стороне, тесно сотрудничая с местными органами самоуправления и предпринимателями, позволяют что-то зарабатывать, но это несравнимо мало.

– Разумеется, все дороги мы стараемся поддерживать в надлежащем, рабочем состоянии, чего бы это нам не стоило, – продолжает Владимир Алексеевич, – но тут имеет место второй негативный момент. Мало того, что наш Курагинский район один из самых крупных территорий в Красноярском крае. Он еще и по климатическим условиям существенно отличается от Минусинского или, скажем, Шушенского районов. Снега у нас выпадает в разы больше, чем у соседей, однако зимнее содержание финансируется для всех одинаково. Раздают поровну «всем сестрам по серьгам». Мы расчеты свои предоставляли, диаграммы, аргументированно убеждали, доказывали, что это не справедливо. К сожалению, нас так и не услышали. Отсюда дефицит на предприятии оборотных и прочих средств и невысокие зарплаты работников. А ведь коллектив филиала – 130 человек, у всех семьи, дети, у многих внуки...

И все же грядущий праздник есть праздник, тем более профессиональный, и наш разговор логично перешел к этой теме. Спрашиваю директора, кого бы он хотел отметить в первую очередь, и Владимир Алексеевич не раздумывая называет фамилию – Хитяев.

Как живет сегодня в сельской глубинке простой среднестатистический рабочий, а не чиновник, не коммерсант. Тот, который денно и нощно за рычагами, за баранкой. Трудно. Средний годовой заработок механизаторов Курагинского филиала, непосредственно занимающихся ремонтом и содержанием региональной дорожной сети, как уже подчеркивал Владимир Ортиков, невелик. Содержать семью на такие деньги весьма непросто, на дополнительный доход тоже особо рассчитывать не приходится – производственный график не позволяет.

Так вот, у машиниста автопогрузчика Николая Хитяева, отработавшего на предприятии 21 год, напряженный рабочий график круглый год. Как только запускают асфальтобетонный завод, Николай Павлович обеспечивает его непрерывный рабочий цикл, подвозит к загрузочному транспортеру сыпучие материалы. Зимой в обязанности механизатора входит бесперебойная загрузка комбинированных дорожных машин.

Но не только... В районе имеется один уникальный, а точнее – чрезвычайно сложный участок автотрассы «Курагино – Черемшанка», где ежегодно сходит с горы на полотно несколько снежных лавин. Бывает, по два раза в месяц громадные сугробы перекрывают движение автомобилей. Вряд ли еще где в Красноярском крае происходит нечто подобное.

Как только случается такое ЧП, в доме Николая Хитяева раздается звонок, и он, быстро собравшись, спешит на главную базу филиала к своему погрузчику. Запускает двигатель и вперед, на трассу.



Водитель КАМАЗа Дмитрий Турчанов и оператор АБЗ Александр Пузанов



Водитель автопогрузчика Николай Хитяев



Линейный механик Сергей Захаров



Дорожный рабочий Николай Шнабель

- Я уже героем Интернета стал, - шутит механизатор, - пока расчищая проезд, с двух сторон собираются вереницы транспортных средств, люди подходят, здороваются, снимают на телефоны, как я работаю, и тут же выкладывают в Сеть. Хотя, признаться, мне в эти авральные моменты не до фотосессий - дорогу надо освободить как можно быстрее, ведь ликвидации затора ожидают не только легковушки с грузовиками, но и рейсовые автобусы с пассажирами, а на улице, сами понимаете, не лето.

Разговариваем с Николаем Павловичем возле асфальтобетонного завода, где оператором или, как он сам выражается, варщиком трудится Александр Пузанов. Работает с 1995 года и очень доволен тем, что пять лет назад на площадке смонтировали новенький современный АБЗ с компьютерным управлением технологического процесса.

- В результате и производительность у нас резко возросла, и качество продукции тоже, - констатирует Александр Викторович, - в иные дни за час производим до 40 тонн асфальтобетона. В операторской тепло, светло, чисто. Сидишь за компьютером, смотришь на дисплей и перед тобой как на ладони все производственные операции отражены, любой сбой сразу виден.

Здесь же, у завода ожидает погрузки асфальтобетона водитель КАМАЗа Дмитрий Турчанов. На предприятии сравнительно недолго, пять лет, однако его не пугают ни частые командировки за сто с лишним километров, ни иные трудности, связанные с профессией дорожника.

- Я до этого в другой организации работал, - говорит молодой че-

ловец, - но затем перешел сюда, о чем нисколько не жалею. Сейчас вот готовимся ехать на две недели в поселок Щегинкино. У нас ведь район громадный, одних производственных баз не меньше пяти разбросано по разным местам. С гаражами, с техникой. Где-то жители местных населенных пунктов работают, а где мы приезжаем и трудимся.

На трассе «Саяны» в районе села Березовка знакомлюсь с поистине уникальным человеком, дорожным рабочим Николаем Шнабелем. Вы только представьте: все 26 лет в предприятии он трудится на трассах. Летом и зимой. Ремонтует и устанавливает знаки, красит отбойники, чистит снег, окашивает обочины, убирает мусор. Неважно, мороз на улице или жара.

- Иначе у меня никак не получается, - смеется Николай Яковлевич, - все на природу тянет, на свежий воздух.

Удивленно интересуюсь, не возникло ли за столько лет желание сменить род деятельности, найти должность «потешней», покомфортней?

- Даже мысли не было, - отвечает собеседник. - А чем плоха моя служба? Как писал когда-то русский поэт: «Всякий труд благослови удача...»

Так и служит Николай Шнабель своей дорожной отрасли. Служит верно, о чем свидетельствуют многочисленные грамоты и другие поощрения, значащиеся в его послужном списке. Не зря же начальство о нем говорит: «Выдали Николаю Яковлевичу задание на смену, и дальше можно не беспокоиться, не проверять, не стоять над душой. Непременно выполнит. Не хандрит, не ленится, не

равнодушничает. Мол, отбыл денек и ладно. За это коллектив его очень ценит».

Ремонтный сезон еще не завершен, а поэтому на главной производственной базе Курагинского филиала людей практически не видно - все на трассах. За исключением ремонтной службы, руководит которой линейный механик Сергей Захаров. Руководит вот уже 24 года. Работа хлопотная, разбедная, ну и, само собою, ответственная. Встал, к примеру, где-то на дороге грейдер, Сергей Михайлович мчится туда, выясняет, в чем причина поломки, что необходимо предпринять для ее оперативного устранения.

И еще не было случая, чтобы механик не нашел выхода из положения. Если нужно, привлечет сварщика, электрика, слесаря, задействует моториста или токаря. А не подлежит деталь либо узел восстановлению, садится в автомобиль и едет, как он сам выражается, «заниматься шопингом». Потребуется, до Минусинска и Абакана доберется, а нужную запасную часть непременно отыщет.

Кстати, сын Сергея Михайловича Андрей после демобилизации из армии тоже пришел работать в Курагинский филиал - таким образом, на предприятии образовалась маленькая трудовая династия Захаровых.

Впрочем, от поездки в Курагинский филиал у меня сложилось впечатление, что трудовая династия - это весь его коллектив. Дружный, спаянный, способный решать любые самые сложные производственные задачи. И это, наверное, самое ценное.

Владимир НЕСЯЕВ
Фото автора

Николай Лукьянов:

«Через мои руки «прошли» уникальные мосты края»

Николай Лукьянов, заместитель руководителя по строительству автомобильных дорог КГКУ «КрУДор» является одним из тех, кто стоял у истоков создания отдела искусственных сооружений краевого управления дорог.



- Я родом из Гусь-Хрустального района Владимирской области, - рассказывает Николай Михайлович. - Когда был еще маленьким, семья переехала в Нижнеингашский район. Школу закончил здесь же. Потом была служба в армии, в погранвойсках. Служил сначала на Дальнем Востоке, в Приморском крае, а затем на Украине в Закарпатье. После демобилизации ехал в Красноярск с решением поступать на рабфак КПИ, по окончании которого хотел обучиться на автомеханика. Судьба распорядилась по-другому. После рабфака мне предложили отучиться на автодорожника, стать инженером-строителем. Решил, что мне подходит эта специальность и поступил на автотранспортный факультет КПИ. В процессе обучения из КПИ были выделены строительные факультеты и образован КИСИ, наша специальность вошла в состав дорожно-строительного факультета. Закончил КИСИ в 1986 году, причем защитил диплом по мостам.

Так, в 1986 году по распределению попал мастером в мостостроительное управление при Красноярскавтодоре. До сих пор помню свой первый мост - через реку Пойма в Нижнеингашском районе на федеральной дороге. Он как раз строился

в 1987-1988 году. Нужно сказать, знаковый объект, но в то время мы над этим не задумывались, просто честно выполняли свои трудовые обязанности, поскольку понимали, что нашим трудом еще долгие годы будут пользоваться люди.

Одно время был мастером-бригадиром, совмещаая рабочую специальность с должностью ИТР. В то время это поощрялось. В 1992 году я был уже заместителем главного инженера в МСУ. А дальше начались реорганизации, перестроения предприятия.

1 ноября 1994 года пришел в Краевой государственный дорожный фонд. В то время в Дорожном фонде еще не было мостовых подразделений. В составе отдела эксплуатации автомобильных дорог был сформирован подотдел искусственных сооружений, который я и возглавил. Пришел - а передо мной чистый стол, ничего нет, никого нет, я один

и никакой информации, все приходилось с нуля начинать. Весь 95-й год был посвящен только тому, чтобы уточнить наличие и расположение мостов в крае. Изменения начались с приходом в январе 1995 года к руководству Сергея Филипповича Зяблова. 5 октября 1995 г. приказом по Дорожному фонду был образован отдел ремонта и содержания мостов.

Признаюсь, я очень рад, что моя профессиональная жизнь оказалась связана с мостами. Мне нравится моя профессия. Здесь нет места однообразию, каждое сооружение отличается от другого. И потом, это так интересно - создавать что-то новое. Особенно повезло, что я попал в сферу мостостроения в такой период, когда через мои руки, как представителя заказчика, «прошли» такие уникальные объекты, как мост через Енисей на обходе Красноярска, мост через Ангару в Богучанском районе, Четвертый мост...

Кстати, по словам Николая Лукьянова, именно Четвертый мост оказался самым затратным из всех объектов в крае за последние десятилетия. По ПСД финансовые затраты прогнозировались в районе 14 миллиардов, по результатам торгов строительство моста обошлось в чуть меньшую сумму – 12 миллиардов рублей. Мост достаточно широкий – по три полосы движения в каждую сторону, по длине около одного километра. Работа по строительству этого моста была проведена огромная, он стал одной из достопримечательностей нашего города. Однако самыми запоминающимися и, можно сказать, любимыми объектами для Николая Михайловича все же стали другие мосты – через Енисей на обходе Красноярска и через Ангару в Богучанском районе.

– Для моста через Енисей в большей степени важна была эстетичность внешнего вида – город рядом, объект хорошо просматривается, необычная расцветка привлекает дополнительные взгляды. Поэтому для моста разработали оригинальную конструкцию – сухоходный пролет из арки с ездой по середине, – объяс-

няет Николай Лукьянов. – А вот мост через Ангару, наоборот, был построен так тихо, что никто и не заметил, хотя строили его в суровых северных условиях круглый год. Кстати, здесь применялись некоторые новшества. Например, для того чтобы не завозить по железной дороге очень большой объем тяжелых железобетонных облицовочных блоков для опор, мостостроители прямо на месте строительства сделали специальный теплый модуль с оборудованием и сами делали блоки. А чего стоит строительство зимой, в 40-градусный мороз! Иногда прямо «со льда» приходилось работать. Огромные опоры, которые рассчитаны не только на авто, но и на ж/д полотно, полностью закрывали в тепляки, как в рубашку, чтобы бетон не замерзал. Пошли на это, иначе на всю зиму пришлось бы закрывать объект.

Как отметил Николай Михайлович, раньше часто приходилось ездить в командировки по всему краю – контролировали работу едва ли не еженедельно, проводили штабы, сотрудники отдела иногда месяцами жили на месте стройки. Самый дальний объект был в Богучанском районе. Сейчас таких командировок

меньше – строительные объекты находятся в основном в Красноярске или недалеко от города. За годы работы Николая Лукьянова в нашем крае было построено и введено немало мостов, его большой вклад в это дело оценила даже федерация. В 2012 году Николай Михайлович был награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени. Есть у него и многочисленные краевые, отраслевые награды.

Как для любого моста, так и для любого человека важна опора. Для Николая Лукьянова такой опорой уже долгие годы является семья: супруга Елена, с которой они вместе уже более 30 лет, и дочь Аня, врач-кардиолог.

– Свободное время стараюсь проводить с близкими, – делится Николай Михайлович. – Когда удастся, вместе приезжаем в деревню на дачу, где я люблю заниматься огородом. Конечно, строить мосты интересно, но и клубнику выращивать ничуть не хуже. Семья, домашние заботы и радости дают тот необходимый заряд энергии, который помогает двигаться вперед и в работе.

Андрей ВОЛОДИН

Умелый координатор

Санию Мухаметзянову, диспетчера Большемуртинского ДРСУ, смело можно назвать старожилом предприятия – здесь она работает уже больше 30 лет.

– Я пришла в ДРСУ 14 апреля 1987 года по направлению, сразу после автотранспортного техникума. Поначалу где только не работала: и геодезистом, и в столовой – молодую девчонку «кидали», куда придется, – вспоминает начало своего трудового пути Сания Саматовна. – Потом работала инженером по безопасности движения в автоколонне 1340, но все равно в итоге через пару лет вернулась в ДРСУ, уже нормировщиком, затем меня перевели диспетчером. И вот уже много лет я тружусь диспетчером по водительскому составу. Работы хватает: выписываю путевые листы, проверяю водительские удостоверения, оформляю все необходимые документы, работаю на заправке, контролирую работу во-

дительского состава, даже зарплату им считаю. Под моим началом около 30 водителей. Мне нравится, что с каждым удастся найти общий язык. Кто-то говорит, что я их в строгости держу, но где-то и с улыбкой, с шуткой к людям.

Муж Сании Саматовны тоже работал водителем в ДРСУ, сейчас трудится на свинокомплексе «Красноярский». Вместе воспитали сына Рамиля, он военный, сейчас служит на Алтае. Редко, но удается вырваться в родные места, навестить родителей. А вот Сания Саматовна с мужем еще ни разу не ездили в гости на Алтай.

– Я вообще не люблю путешествовать, хотя в молодости, еще до замужества, была в Болгарии, – признается диспетчер. – Мне милее здешняя природа, лес. Да и дом как бросишь? Развожу цветы, огород сажу, занимаюсь садоводством. Особая моя гордость – виноград. Каждый год приносит по 8–10 кистей. За всем надо смотреть, ухаживать, не всегда времени



хватает. Только вот на Шира удастся вырваться, стараемся с мужем каждый год выделить 3–4 дня на отдых, чтобы поправить здоровье и немного сменить обстановку. Хорошо, что руководство ДРСУ предоставляет такую возможность всем желающим.

Артем ГОВОРОВ

Работа, которая вдохновляет

Василий Ельшин, начальник планово-производственного отдела в Большемуртинском ДРСУ, больше двадцати пяти лет трудится в дорожной отрасли, но сумел не растерять интерес к работе. Профессиональная мечта Василия Николаевича – принять участие в масштабном проекте, требующем сложных инженерных решений.



– Я родился и вырос в Большой Мурте. Здесь же школу закончил, до армии немного поработал печатником высокой печати в местной газете, тогда она называлась «Маяк коммунизма», – рассказывает Василий Николаевич. – Затем была срочная служба в Вооруженных Силах. Служил в Монголии в инженерных войсках поваром. Поэтому дома, когда бывает свободная минутка, могу чем-нибудь побаловать семью, особенно люблю готовить плов.

После демобилизации встал вопрос, кем быть. Мама у меня была заведующей в детском саду, кстати, сестры пошли по ее стопам и трудятся в детских дошкольных учреждениях. Отец был юристом, следователем. Но, честно, такая профессия не для меня. В общем, подумал-подумал и поступил в Красноярский инженерно-строительный институт, на специальность «инженер-строитель автомобильных дорог». Окончил его в 1993 году и сразу пришел в Большемуртинское ДРСУ. По моей специальности свободных мест не было, поэтому устроился дорожным рабочим. Зато узнал, как делается дорога, месил бетон, укладывал асфальт, делал бетонные трубы, лотки, перепады, оголовки искусственных сооружений. Примерно через год стал мастером «на землеройке» (бригада а/скреперов, экскаваторы, бульдозеры, автосамосвалы), мы занимались возведением земельного полотна. Работали на дорогах «Большая Мурта-Юкеево», «Еловка-Бузуново», объезд Росийки, там поднимали насыпь до II метров. Какое-то время работал прорабом, а с 2000 года меня перевели геодезистом. Тогда я много поездил по всем объектам ДРСУ. Работал начальником отдела контроля качества, начальником производственно-технического отдела. По-

сле объединения производственно-технического и планово-экономического отделов, возглавил вновь образованный планово-производственный отдел.

Работа мне нравится, другую и не представляю себе. Каждый раз новый объект. Строить вообще интересно. Особенно хотелось бы поработать на каком-то крупном объекте, где нужно принимать сложные инженерные решения. Может, доведется.

Но и сейчас в обычной работе Василию Николаевичу приходится применять инженерную мысль, принимать нестандартные решения, в том числе даже в готовых проектах, конечно, через техсовет. Василий Ельшин уверен, что в его профессии нужно быть на острие знаний, поскольку технологии совершенствуются, меняются требования, предъявляемые к ремонту и содержанию дорог. Необходимо держать руку на пульсе.

Помимо основной работы Василий Николаевич ведет активную общественную деятельность – он уже два года возглавляет общественную приемную «Единой России» по Большемуртинскому району, а также с прошлого года является председателем профсоюзного комитета Большемуртинского ДРСУ.

– Главную свою задачу вижу в поддержке работников предприятия, в решении возникающих социальных, материальных вопросов и организации культурно-массовой деятельности, – пояснил Василий Николаевич. – Скоро мы будем принимать новый коллективный договор, поэтому сейчас я много времени уделяю общению с работниками предприятия, слушаю и фиксирую их пожелания, которые можно будет внести в новый коллективный договор. К слову, многие высказывают пожелание разнообразить досуг – проводить

больше спортивных мероприятий, организовывать выезд семьями в Красноярск в театры, цирк, зоопарк. Хотелось бы оказывать материальную поддержку семьям, ожидающим пополнения. Руководство ДРСУ прислушивается к пожеланиям коллектива, стараемся выработать совместные решения, которые устраивают все стороны.

Свободное время, которого у начальника планово-производственного отдела не так и много, Василий Николаевич старается проводить с семьей – женой Ольгой и дочерью Юлией, которая сейчас учится в медицинском институте.

– Вместе за грибами сходить, за ягодами, просто по лесу прогуляться – это же так здорово! – считает Василий Ельшин. – Иногда на рыбалку езжу, а если есть свободная минутка – сразу берусь за книгу. За всю жизнь прочитал уже очень много книг, а сейчас вот для меня особенно интересна серия «Сибиряда». Особенно понравился автор Владимир Топилин, наш земляк из Минусинска. Первое его произведение захлеб прочел, вечером начал и утром закончил. На его книги «Тропа бабьих слез» и др. у нас в местной библиотеке буквально очередь.

Завершая наш разговор, Василий Николаевич отметил, что ему повезло и с семьей, и с любимой работой:

– Я считаю, что здесь, в ДРСУ я нашел себя. Я занимаюсь важной и нужной работой, многие в районе знают меня. А недавно на праздновании юбилея района депутат Заксобраний Владимир Демидов вручил мне Почетную грамоту губернатора края за высокие производственные показатели и вклад в экономическое развитие района. Такая высокая оценка моего вклада очень вдохновляет.

Надежда КУБРАК

**Артем Понарин, мастер
Большемуртинского
ДРСУ, уже больше
двадцати лет
приводит в порядок
дороги родного
Большемуртинского
и близлежащих
районов края.**

Без ям и ухабов

- Официально я работаю в Большемуртинском ДРСУ с 2000 года, а вообще мое знакомство с этим предприятием и профессией началось еще раньше, когда восемнадцатилетними парнишками мы с одноклассником устраивались на летний сезон в ДРСУ дорожными рабочими, - вспоминает Артем Владимирович. - Работа понравилась, дорога тоже, поэтому, когда окончил институт нефти и газа, устроился в ДРСУ. Благо, и образование позволяло - у меня была специальность «подъемно-транспортные механизмы, специальные дорожные машины и газонефтепровод». Начал свой трудовой путь с дорожного рабочего, потом, когда в 2007 году у нас появилась метеостанция, работал там диспетчером. Затем меня перевели мастером на укладке асфальтобетонной смеси.

Работу свою считаю отличной, особенно нравится, когда заканчиваешь объект и понимаешь, что это сделано и твоими руками. Даже толика гордости присутствует, что благодаря нашему труду люди ездят по нормальным дорогам, без ям и ухабов. Приятно, когда водители останавливаются и хвалят нашу работу, мол, молодцы, как ровно. В такие моменты испытываешь удовлетворение от проделанного. Правда, погода иногда подводит, дожди и ненастье, приходится наверстывать при благоприятных условиях.

Еще один несомненный плюс моей работы - это замечательный коллектив. Мы друг друга знаем уже не первый год, со многими трудился плечом к плечу, вместе махали лопатой, когда я работал дорожным рабочим. Все относится с большой ответственностью к труду, знают, что требования к нашей работе предъявляются серьезные. Таким коллективом легко управлять.



Нужно сказать, что и жену Артем Понарин нашел в родном коллективе ДРСУ.

- Жена Наталья инженер I категории, возглавляет метеостанцию в ДРСУ. Познакомились с ней на работе, и уже долгие годы вместе. Воспитали сына Никиту, ему 21 год. После срочной службы в морской пехоте поступил в техникум на слесаря-механика, уже заканчивает образование. Пока еще не определился с работой, мы с женой, конечно, хотели бы, чтобы он пошел по нашим стопам, но не настаиваем, это будет его выбор.

Не так давно семья переехала в новый дом, где сейчас кипит ремонт. По словам Артема Владимировича, строительство, отделка дома отнимают все свободное время, на любимое увлечение - рыбалку и сбор грибов - и минуты не остается. А еще ведь есть сад, забота о котором, правда, в основном на плечах жены. Яблони, вишни, сливы, груши, черешни, крыжовник, смородина - что только не растет на 20 сотках земли, прилегающей к дому. Уход за садом отнимает много сил и времени, но, как признается с улыбкой Артем Владимирович, уж больно вкусные компоты

и заготовки из урожая получаются.

Раньше Артем Понарин много времени отдавал спорту, занимался регби, дзюдо, сейчас из-за рабочей загруженности не выходит, но спорт все равно не оставил. Мастер уже больше 6 лет является капитаном команды Большемуртинского ДРСУ. Спортсмены участвуют во всех отраслевых спартакиадах, готовятся к соревнованиям, летом играют в футбол, зимой бегают на лыжах. Первого общекомандного места пока не было, а вот призовые в активе большемуртинцев есть: в футболе, перетягивании каната, армрестлинге.

- Такие спортивные мероприятия очень полезны, - уверен Артем Владимирович. - Во-первых, это приятное общение с коллегами, во-вторых, это полезно для здоровья, а в-третьих, спортивный дух и азарт очень поддерживают, настраивают стремиться выше к чему-то большему. Мы и стремимся. Вот в этом году, к примеру, за сезон уложили больше 20 км асфальта, такого объема в нашем ДРСУ давненько не было. Надеюсь, что и следующий год будет не хуже. Были бы объемы, а уж с работой справимся.

Сергей РУЧКИН



Конкурс детского творчества

«Я РИСУЮ РАБОТУ ПАПЫ И МАМЫ»

В Управлении автомобильных дорог прошел конкурс детских рисунков, посвященных теме дорожной деятельности. В конкурсе приняли участие дети сотрудников от 4 до 11 лет. Ребята рисовали то, как они представляют работу своих родителей.

