

ТТ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



№1
(57)

ЯНВАРЬ-
ФЕВРАЛЬ

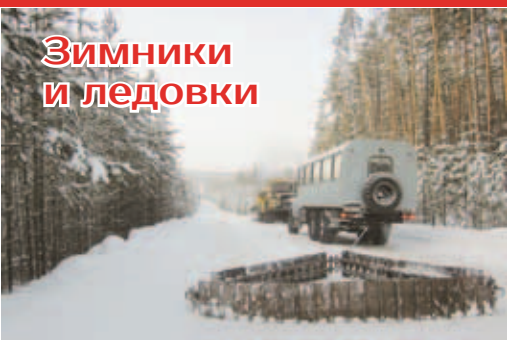
2020

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ



В Красноярском крае эксплуатируется 31 зимник, в основном, они расположены в северной и восточной группах районов. Общая протяженность зимников - 2408 км 530 метров. На их устройство и содержание ежегодно из краевого бюджета выделяется порядка 170 млн рублей.

**Зимники
и ледовки**



Дорогие **товарищи** женщины!
ДОРОГИ контролирует метеостанция
Портрет профессионала
ДЛЯ ИСТОРИИ

Мы – вместе

Здравствуйте, уважаемый читатель!

Журнал «Транспортный комплекс Красноярья» долгие годы работал для вас. За это время Вы сделали многое для отрасли и края. Все Ваши дела, как и прежде, будут отражаться на страницах журнала, который, мы надеемся, с Вашей помощью станет еще информативнее и интереснее. И думаем, что в дальнейшем, наша связь со своим читателем останется такой же будет плодотворной.

В 2020 году редакция предлагает на Ваше рассмотрение ряд новых рубрик. Нам важно знать Ваше мнение, поскольку мы должны учитывать Ваши интересы в формировании выпусков журнала. Только совместная работа принесёт взаимную пользу, ведь от мнения профессионалов, их пожеланий, тематика журнала будет только расширяться. Журналисты всегда уделяли основное внимание теме человеку труда. И в дальнейшем, материалы на эту тему будут занимать главное место.

Предлагаем Вашему вниманию несколько новых рубрик, – статьи, которые их заполняют, могут быть написаны с Вашим участием.

Говорят, жизнь интересна, когда человек путешествует. Возвращаясь из отпуска, мы ещё долго храним в памяти впечатления от увиденного. Предлагаем присылать свои заметки о поездках в города, где побывали, о странах, которые увидели, о походах и сплавах. Посвященная этому рубрика так и будет называться – «Я – путешественник».

В каждом доме хранится заветный семейный альбом, в котором бережно собраны фотографии, мы с интересом слушаем рассказы родителей, бабушек и дедушек о своей семейной истории. А почему бы не создать летопись семьи в нашей рубрике « Семейный альбом – мы помним...». Ждем Ваших писем и на эту тему.

Большинство наших подписчиков свободное летнее время проводят на приусадебных участках, где, выращивает цветы и овощи. Мы будем рады, если вы поделитесь своим опытом получения хорошего урожая и способами разведения экзотических растений, (кому это удастся), в рубрике «Шесть соток».

Планируется выход рубрик «Будь здоров», «Исторический клуб».

Среди наших дорожников немало тех, кто пишет стихи, занимается рукоделием, прикладным искусством. Поделитесь своим творчеством с коллегами – мы с удовольствием опубликуем ваши стихи, рассказы, рисунки и поделки в рубрике «На досуге». Еще раз напомним, что появление большинства рубрик, которые мы задумали, не увидят свет без Вашего участия. Мы с радостью рассмотрим Ваши собственные темы, которые, возможно, имеют право быть опубликованными на страницах журнала. Ждем ваших откликов.

Существует общее мнение, что сибирячки – самые красивые и привлекательные, а женщины – в профессии – это особая статья. Мы объявляем конкурс «Мисс «Очарование 2020». Дерзайте, присылайте свои фотографии и информацию о себе на электронную почту: atg2000@mail.ru

Принимаем заявки в течении года. В декабре 2020 года совместным не зависимым голосованием читателей будет выбрана победительница конкурса и награждена ценным подарком.

Пишите, наш адрес 660049, Красноярск,
пр. Мира, 30, а/я 25533
Звоните – тел. (391) 227-27-27;
(391) 240-84-26

ПРОИЗВЕДЕНО
В КРАСНОЯРСКЕ
по технологии
фирмы
"Rom and Хаас"

РАЗНОЦВЕТНАЯ
РЕАЛЬНОСТЬ

Krodekor

Акриловые краски
Лаки по дереву
Сухие смеси
Оптовая и розничная продажа

г. Красноярск, ул. Гладкова 22
т. (391) 236-87-60

**ИЗГОТОВЛЕНИЕ
НОМЕРНЫХ
ЗНАКОВ**

НА ТРАНСПОРТНЫЕ
СРЕДСТВА
ВЗАМЕН ПРИШЕДШИХ
В НЕГОДНОСТЬ

ул. Брянская, 23,
каб. 40,
тел. 227-39-28

СОДЕРЖАНИЕ

Мы вместе – обращение к читателям!	2
Людмила Шеваникова Зиме – дорогу...	4
новости Безопасные и качественные автомобильные дороги	7
Мила Соловьёва Погода без сюрпризов	8
Алина Неделина Портрет профессионала	10
Алина Неделина Влюблённые в профессию	12
Сергей Ручкин Когда закон – помощник	14
Иван Серов Отец сказал: «Иди, справишься»»	15
Людмила Ерофеева Дорога, длиною в 40 лет	16
Надежда Курбак Беспокойная профессия	17
Тамара Лавриненко Дорожник – профессия женская!	18
Наталья Волкова Много работы – это в радость	19
Юрий Исаков Я горжусь своей лабораторией	20
События	21
Положение о конкурсе К 85 –летию образования Госавтоинспекции	22
Сергей Колин Броня крепка!	23



ТК

Издается
при информационном
содействии
министерства
транспорта
Красноярского края

Учредитель
и издатель
ООО «Автодорожно-
транспортная газета»

Главный редактор
Э.З. Алборов

Заместитель
главного редактора
Г. Захаренко

Адрес редакции
и издателя:
660049,
г. Красноярск,
пр. Мира, 30,
а/я 25533.
Тел./факс
(391) 227-27-27,
e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан
в ООО «Полиграф-
Аванта»,
660028, г. Красноярск,
ул. Телевизорная, 1, стр. 26
Объем 24А4.
Тираж – 2300 экз.
Транспортный комплекс
Красноярья
№1 (57)
январь–февраль 2020
Время подписания
в печать:
по графику 18.00
фактически 18.00
Дата выхода 04.03.2020
Цена свободная

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

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

16+

R Рекламный
материал

Использование
материалов
журнала
без письменного
разрешения
запрещено.



Зиме – дорогу...



По правилам, основной объем работ дорожники проводят летом – это напряженный сезон капитальных ремонтов и реконструкций. Между тем, зима – не менее насыщенное для работы время. О том, какие задачи стоят перед дорожной службой в зимнее время, и как удается обеспечивать бесперебойное транспортное сообщение в сложных погодных условиях, мы поговорили с Дмитрием Яцуновым, начальником отдела эксплуатации безопасности дорожного движения КрУДор.

– Дмитрий Дмитриевич, насколько большие объемы работ зимой, и сколько на содержании в Управлении дорог зимников, ледовых переправ и паромов?

– Сеть автодорог КрУДор составляет 14 тысяч 19 километров. Помимо дорог, у нас на содержании у нас 31 зимник, в основном, они расположены в северной и восточной груп-

пах районов. Общая протяженность зимников – 2408 км 530 метров. На их устройство и содержание ежегодно из краевого бюджета выделяется порядка 170 млн рублей. Поскольку у нас в Красноярском крае много озер и рек, то зимой для безопасного передвижения через водные преграды организуются ледовые переправы. В этом сезоне их было 20 единиц про-

тяженностью 15,5 км. На создание и содержание переправ было выделено около 65 млн. рублей. Кроме того, из 13 существующих паромных переправ (на их содержание тратится порядка 180 млн. рублей) зимой у нас действует один паром – на Предивинске, в Большой Мурте.

– Кто содержит зимники и переправы?

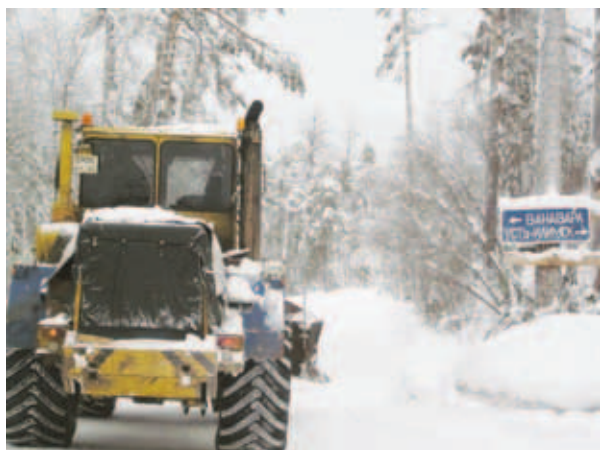
– Эксплуатацией зимников и ледовых переправ занимаются те же подрядные организации, которые содержат дороги общего пользования, где располагаются эти объекты. Больше всего зимников содержат Лесосибирскавтодор (более тысячи км) и Кежемский филиал КрайДЭО (чуть больше 500 км), на двоих около 60–70% от всего количества.

Самая протяженная ледовая переправа у Новоселовского филиала Балахтинского ДРСУ на Красноярском водохранилище – 5 км, при том что в основном протяженность ледовых переправ небольшая: 100–300 метров.

– Когда обычно начинается сезон зимников и ледовых переправ?

– Конкретной даты нет, во многом это зависит от погодных условий. В этом сезоне климат нетипичный, зима теплая. Сложилась такая ситуация, что зимники и ледовые переправы, которые существуют из года в год, были открыты либо с запозданием, либо приходилось их закрывать, из-за выхода воды на проезжую часть.

В нынешнем сезоне самый первый зимник открылся 18 ноября в Балахтинском районе. САМАЯ ПЕРВАЯ ЛЕДОВАЯ ПЕРЕПРАВА????? На данный момент из всего количества не открыт лишь один зимник – Бор-Верхнеимбатск. В связи с аномальными погодными условиями и выходом воды на лед необычно



Ванавара – Усть-Илимск





Заливка ледовой переправы в Новоселово



Очистка ледовой переправы от снега

поздно, только в конце декабря, нам удалось открыть зимник Енисейск-Ярцево-Ворогово-Бор.

- Дмитрий Дмитриевич, расскажите, каким образом подрядчики готовятся к зимнему сезону?

- Руководитель краевого Управления дорог подписывает приказ о начале подготовки к зимнему периоду, с этого времени подрядные организации готовят технику, проверяют ее техническое состояние, укомплектованность системой ГЛОНАСС; оборудуют теплые помещения для работы; закупают необходимое количество противогололедного материала и т.д. Затем сотрудники Управления проводят проверку каждого подрядчика и подписывают соответствующий акт. Кроме того, на протяжении всего зимнего сезона подрядчики раз в неделю направляют нам отчет об объемах использованного ПГМ. В основном у нас используются песко-соляные смеси - они эффективны и наносят минимальный вред окружающей среде, поскольку это природные компоненты. Ачинское ДРСУ применяет соляной рассол, поскольку единственное имеет в своем арсенале специальную технику.

Подготовка для организации зимников также проводится заблаговременно. В летний период, когда зимник уже не используется, а почва достаточно просохла, устраняется образовавшаяся колея, земля срезается и уравнивается, проводится подсыпка гравия, чтобы земляное полотно было максимально подготовлено.

- Какой комплекс работ проводится в рамках возведения и содержания зимников, ледовых переправ?

- Для устройства зимников применяются разные подходы в зависимости от почвы. Если местность

болотистая, то снег с нее убирают, чтобы почва быстрее промерзла. Если же земля сухая, то снег, наоборот, накидывается и утрамбовывается. Затем эшелон техники (Кировец, бульдозер, вахтовка, КамАЗ-бензовоз) проходит от начала и до конца зимника. В последующем такой патруль курсирует по зимнику с определенной периодичностью. В этом году из-за сложных метеоусловий (сильная метель, частая и резкая смена температуры) содержание зимников осложнилось, однако случаев невозможности проезда по вине подрядчика не было.

Работа по созданию ледовых переправ начинается при наступлении стабильных отрицательных температур. Как только естественная толщина промерзания ледового слоя позволяет человеку безопасно выйти на поверхность озера или реки, рабочие проводят очистку территории от ледяных наростов. Затем ставят мотопомпы и вручную проливают водой по 20-40 метров поверхности, намораживая слой по 5 см толщиной. При этом есть ню-

анс - лед искусственной наморозки более рыхлый и выдерживает меньшую нагрузку, поэтому перед принятием решения о разрешенной грузоподъемности переправы специалисты берут вырубку и высчитывают соотношение естественного и искусственного льда.

Если говорить о содержании дорог в зимний период, то здесь, конечно, в первую очередь проводятся работы по обеспечению безопасного движения - очистка от снега, посыпка противогололедными смесями. При этом подрядные организации должны соблюдать определенные нормативы по срокам устранения снегопада, гололедицы. На местах соответствующий контроль ведут специалисты межрайонных отделов Управления. Если фиксируется факт нарушений нормативов, подрядной организации на основании госконтракта выписывается требование об устранении в установленный срок. В противном случае мы выставляем штрафные баллы и «снимаем» с содержания дороги деньги, поэтому в интересах подрядчиков соблюдать



Автодорога Кирсангово-Машуковка



Чистка зимника на автодороге Таежный–Эвенкия

установленные нормативы.

- **Дмитрий Дмитриевич, давайте поговорим об обеспечении безопасности на объектах...**

- Это целый комплекс работ. В рамках зимнего содержания дорог общего пользования особое внимание подрядчики уделяют очистке дорожного полотна, применению ШГС. В первую очередь подсыпка для повышения коэффициента сцепления проводится на опасных поворотах, на уклонах, на автобусных остановках, перед примыканиями, в местах концентрации ДТП и т.д.

На зимниках организовано патрулирование транспортных средств подрядчиков. Патруль в случае необходимости может помочь устранить проблему с поломкой техники на месте либо взять на буксир. В вахтовке можно отогреться. Это актуально, поскольку не редки ситуации, когда проезд по зимнику закрыт, стоит соответствующая дорожная информация, но водители решают «проскочить» и в итоге застревают в пути. Спасаем.

На ледовых переправах протяженностью свыше 100 метров также организованы контрольно-пропускные пункты, стоит дорожно-знаковая информация о необходимости выдерживать расстояние между машинами, ограничивать скорость.

Если из-за низких температур закрывается паромная переправа, пускаем катер на воздушной подушке. При этом администрация организует подвоз людей к катеру и от катера до места назначения, поскольку перевозка личного транспорта на катере невозможна.

- **А в этом сезоне пришлось закрывать переправу, зимники? Как в таком случае обеспечивается проезд?**

- Да, в нынешнем сезоне в течение 2 недель из-за воды на льду не могли открыть ледовую переправу Покатеево-Хиндичет. В это время работал катер на воздушной подушке. Сложнее дело обстоит с зимниками, тут альтернативу организовать сложно. Но мы стараемся найти выход в любом случае. К примеру, в январе впервые за много лет пришлось закрыть зимник Енисейск-Ярцево-Ворогово-Бор. Для того чтобы осуществлять завоз продуктов, за счет собственных средств начали «пробивать» альтернативную дорогу, крюк вышел около 100 км, но зато движение транспорта было запущено. И вот только на днях (начало февраля – прим.ред.) появилась возможность открыть основное движение.

- **Когда планируется закрытие зимников и переправ?**

- Это будет зависеть от погодных условий, но обычно большая часть зимников и ледовых переправ закрывается с середины марта и до середины апреля. Со второй половины февраля и до закрытия подрядчики особенно внимательно проводят работу по отслеживанию изменений структуры льда, вырубки проводятся ежедневно. Решение о снижении веса и закрытии зимников и ледовых переправ подрядчики принимают совместно с МРО Управления.

- **Дмитрий Дмитриевич, не за горами весна, повсеместное таяние снега и льда, а значит, риск паводков. Ведется ли работа по предотвращению подтопления дорожного полотна?**

- С этого года в нашей специализированной отраслевой системе будет запущен новый модуль «Трубы» - база данных всех труб, находящихся в полосе отвода автомобильной дороги, а их у нас свыше 10 тысяч. Для этого подрядные организации сейчас заносят туда всю имеющуюся у них информацию о трубах, фотографии, дефекты из определенного перечня и оценка состояния: требуется ли аварийный ремонт или плановый. В дальнейшем эта информация будет обновляться ежегодно. Данный модуль позволит анализировать ситуацию и оперативно принимать необходимые решения. Это очень важно, поскольку исправная водопропускная система - это главный элемент, позволяющий предотвратить последствия, связанные с паводками. В нынешнем сезоне проверку системы будем проводить в марте-апреле, для того чтобы все трубы были в надлежащем состоянии и справились с большим количеством весенних осадков.

Людмила ШЕВАНИКОВА



Автодорога Южная Тунгуска–Сосновка



БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

«Безопасные и качественные автомобильные дороги» – один из национальных проектов в России на период с 2019 по 2024 годы.

В 2019 году на смену приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» пришел национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», который реализовывался в 38 регионах в 2017 и 2018 гг. и включал в себя автомобильные дороги Красноярской агломерации.

Масштаб национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» охватывает практически всю страну, в нем принимают участие 83 субъекта Российской Федерации, в том числе Красноярский край.

Финансирование программ дорожной деятельности субъектов РФ осуществляется из федерального и регионального бюджетов. Реализация приоритетного проекта помогла привести в нормативное состояние более 1071 км дорог (157 объектов улично-дорожной сети региона).

Среди показателей нацпроекта, планируемых к реализации к 2024 году в Красноярской агломерации: увеличение до 73% доли автодорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям. Кроме того, предусмотрены мероприятия по обеспечению сохранности дорожной сети: размещение автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автодорогах; расширение системы фото-видеофиксации нарушений правил дорожного движения; установка стационарных камер не менее 280% относительно уровня 2017 года. Особое внимание уделено технологическому росту в отрасли. Будет создан Реестр новых и наилучших технологий,

материалов. В 2024 году планируется увеличить до 80% долю контрактов на осуществление дорожной деятельности, предусматривающих их использование.

Объекты дорожных работ региональной сети в 2019 году

В 2019 году КГКУ «КрУДор» отремонтировали 79 объектов региональных автодорог: 37 объектов, переходящих с 2018 года, 39 объектов, вновь начинаемых в 2019 году, а также 3 объекта капитального ремонта. Общая протяжённость отремонтированных участков дорог в текущем году составила порядка 300 километров. В рамках нацпроекта также завершилась реконструкция автодороги Красноярск – Солонцы (с 0 по 1,4 км).

Объекты дорожных работ региональной сети в 2020 году

В 2020 году на автодорогах регионального и межмуниципального значения Красноярского края запланированы дорожно-ремонтные работы на 76 объектах общей протяжённостью порядка 250 км. В их составе 27 объектов, переходящих с 2019 года, а также 49 вновь начинаемых. Среди них 11 объектов в составе Красноярской агломерации общей протяжённостью 48 км. На 2020 год запланирована реконструкция автодороги Обход г. Красноярска в Емельяновском районе (с 5,5 по 8,5 км), начало которой стартовало осенью 2019 года. До конца 2021 года дорога от Северного шоссе в сторону Солонцов станет четырёхполосной, это увеличит пропускную способность трассы. Реконструкция дороги также включает строительство второго моста через реку Кача, параллельно с существующим.

Также запланирована реконструкция автодороги со 157 по 168 км Елишино – Северо-Енисейский в Северо-Енисейском районе. И устройство освещения на обходе г. Лесосибирска (автодорога Красноярск – Енисейск, участки 285+200 км – район кольцевой развязки в районе микрорайона Поляны и 286+800 км – 291+655 км).

Ремонт объектов, переходящих с 2019 года, обойдётся в 728,6 млн рублей, на ремонт объектов, вновь начинаемых в текущем году, запланировано более 1,2 млрд рублей. Общий объём финансирования из федерального и краевого бюджетов дорожных программ в крае в рамках нацпроекта в этом году составит порядка 4 млрд рублей

ОАО «Автоколонна №1967»

Технологии – в дело

Губернатор Александр Усс вместе с генеральным директором предприятия Михаилом Ильянковым осмотрел зоны технического сервиса АТП, автомойку, помещения для водителей, а также информационную систему управления перевозками BusTrafficManagement, разработанную со специалистами Сибирского федерального университета.

Новую технологию начали внедрять с 2012 года. Сегодня ее применяют многие автотранспортные предприятия края и других регионов страны.

«Информационную систему управления перевозками нужно распространить на все пассажирские автопредприятия края, – сказал Александр Усс. –

Сегодня АТП занимается перевозкой пассажиров и багажа автомобильным транспортом в междугородном (6 маршрутов), межрегиональном (17 маршрутов) и международном (1



маршрут) сообщениях. Для этого используются 90 комфортабельных автобусов. Ежегодно автобусами АТП пользуются не менее миллиона пассажиров. На предприятии проходят практику студенты автотранспортного техникума и факультета транспорта Сибирского федерального университета. В дни Универсиады-2019 АТП занималось техническим обслуживанием автобусного парка Студенческих игр.

Друзья, однополчане, ветераны ракетных войск, дорожники Красноярского кра, выражают соболезнование директору базы отдыха «Красноярский дорожник» Владимиру Васильевичу Козлову, родным, близким и друзьям семьи, в связи с безвременной кончиной его жены Натальи Ивановны, с которой они шли по жизни 54 года.



Погода без сюрпризов

История системы метеорологического обеспечения краевого управления дорог началась в 2006 году с 4 метеостанций. Сейчас система включает 17 метеопостов с современным оборудованием в разных точках Красноярского края.

- Решение создать систему метеорологического обеспечения было принято для того, чтобы узнавать текущую обстановку на дорогах и прогнозировать изменения из-за неблагоприятных погодных явлений. На основании этих данных планируются работы по содержанию дорог. Ранее назначение работ осуществлялось после визуального осмотра, при выезде специалистов подрядных организаций. Учитывая неудовлетворительные дорожные условия, это было весьма небезопасно для специалистов, - рассказывает начальник отдела оперативной информации о состоянии автомобильных дорог КГКУ «КрУДор» Дмитрий Нехин. - Современные метеостанции позволяют осуществлять дистанционный контроль участков

дорог, адресно и своевременно назначая применение противогололедных материалов.

Первые 4 автоматические дорожные метеорологические станции установили на автомобильных дорогах в Емельяновском, Ужурском и Ачинском районах. Западное направление было взято не случайно - исходя из анализа розы ветров, у нас преобладают западные ветра, соответственно, погодный фронт идет именно оттуда.

Помимо данных от метеостанций, Управление получает оперативную информацию от ГИБДД и МЧС, а также от пользователей автодорог. В сутки отделом оперативной информации КрУДор фиксируется от 70 до 180 звонков с различными запросами и сообщениями.

В случае ДТП или другого происшествия на дороге, представители Управления и подрядчика обследуют место события. Далее совместно с ГИБДД принимается решение об ограничении движения или закрытии участка дороги.

Все сведения доводятся до пользователей дорог с помощью сайта КрУДор и через социальные сети. Кроме того, информация транслируется на дорогах посредством информационных табло.

- Табло переменной информации - важное средство отображения актуальной информации о состоянии дороги. Учитывая эти сведения, водители могут избежать опасных ситуаций, - считает Дмитрий Николаевич. - Сообщения генерируются на основании показаний аппаратных средств метеостанции. Это набор датчиков, которые снимают показания с дороги и окружающей местности на участке радиусом от 25 до 50 км, в зависимости от рельефа. Датчики фиксируют такие показания как температура воздуха, влажность, давление, количество и тип осадков,

метеорологическую видимость, скорость и направление ветра. Датчик дорожного покрытия снимает показания по температуре поверхности, наличию на поверхности снега, воды, концентрацию реагентов, идентифицирует такое явление как черный лед, когда визуально тонкий прозрачный слой льда не виден. По данным за последние 3 часа можно рассчитать краткосрочный прогноз образования гололедицы. Можно получить и долгосрочные прогнозы, но здесь уже используются данные от Гидрометцентра.

В прошлом году система пополнилась еще 4 метеопостами. Две единицы оборудования были куплены в рамках программы «Дороги Красноярья». Их установили в Абанском и Курагинском районах на км 115 автодороги Канск – Абан – Богучаны и на км 106 автодороги Саяны. Еще два комплекса – наследие Универсиады. После проведения Студенческих Игр оборудование было демонтировано и передано в собственность Управления. Метеопосты были установлены в Богучанском районе на км 218 автодороги Канск – Абан – Богучаны и на км 28 автодороги Саяны в Минусинском районе. В настоящее время ведется работа по их подключению к системе электроснабжения. Запустить оборудование планируется в марте.

– Содержание метеостанций – ответственная работа, поскольку оборудование определено как высокоточное. А это и нормативы поверок, и требования к своевременному обслуживанию, – рассказывает Дмитрий Николаевич. – Оборудование нуждается в ежемесячных осмотрах, периодической замене тех или иных датчиков, вышедших из строя. С учетом того, что существующая конфигурация прора-



Супердатчик погоды

ботала более 10 лет, можно говорить о качестве техники.

Нужно отметить, что, хотя собственниками метеостанций является КрУДор, их эксплуатируют организации, занимающиеся содержанием дорог, на которых расположено оборудование.

– Согласно контракту по содержанию дорог дорожные предприятия обязаны организовать дежурно-диспетчерскую службу на базе своего учреждения, – поясняет Дмитрий Нехин. – ДДС отслеживают ситуацию на дорогах и обеспечивают информационное взаимодействие с единым диспетчерским центром КрУДор. Все это сделано для повышения безопасности дорожного движения.

Разумеется, в Управлении существуют планы по дальнейшему развитию системы дорожного метеорологического обеспечения.

– Сейчас не так много дорог охвачено метеопостами. Для создания оптимальной сети необходимо установить еще как минимум 15-20 единиц, – отмечает Дмитрий Нехин. – Пока

на ближайшие годы в рамках развития агломерации планируется приобрести не менее 4 метеостанций, в зависимости от финансирования. Не каждая дорога подходит для оснащения оборудованием. Из 14 тысяч км краевых дорог для этих целей годятся только 3 тысячи км. На данный момент зона действия станций охватывает лишь 800 км.

– Для определения места установки проводится специальное обследование дорожной сети в зимнее время – термокартирование – которое показывает наиболее охлажденные и снегозаносимые участки, – объясняет Дмитрий Николаевич. – Существуют и более важные критерии: наличие электроэнергии, обеспечение устойчивой связи и вандалоустойчивости. Все критерии должны совпасть.

И все же там, где метеостанции установлены, они приносят неоспоримую пользу. Помимо прогноза состояния дорожной сети, станции позволяют вести непосредственное визуальное наблюдение, осуществлять мониторинг обстановки на дороге, контролировать качество производства работ подрядчика, вплоть до информации, достаточно ли реагента было использовано.

– Благодаря метеопостам мы можем контролировать, соответствует ли снегоуборка подрядных организаций нормативу, выдать рекомендации по использованию противогололедного материала как в количественном, так и в процентном соотношении, – рассказывает Дмитрий Нехин. – А в перспективе, при анализе показаний, можно отследить, как меняются погодные условия в той или иной местности и, при необходимости, изменять существующие установленные нормативы.



Прибор измеряющий направление ветра

Миля СОЛОВЬЕВА

Портрет профессионала

Александр Оськин – генеральный директор муниципального предприятия “КПАТП №7” в апреле отпразднует юбилей – 60 лет! Из них 40 лет – самоотверженная работа в транспортной отрасли Красноярского края.

– Я родился в Хакасии, в поселке Туим Ширинского района, который славился огромными запасами меди, – рассказывает Александр Васильевич. – После окончания школы отдал долг Родине – служил в Советской Армии в космических войсках. Приехал в Красноярск, чтобы исполнить свою детскую мечту – стать водителем, ведь в то время многие мальчишки грезили об этой профессии, она считалась престижной и романтичной.

В 1980 году я устроился в Красноярское автотранспортное пассажирское предприятие №2 филиал №2, возглавлял его Валерий Николаевич Горенский. Так началась моя трудовая деятельность: начал работать автослесарем, затем окончил курсы водителей и вышел в первый автобусный рейс на маршруте №14. Работал на “Икарусе-280” – это двойной автобус с “гармошкой”, потом перешёл на междугородные перевозки и водил “Икарус-256 Люкс”.

Но на дальних маршрутах поработать пришлось немного, всего три года. В 1991 году началась массовая реорганизация всех транспортных предприятий. Было создано семь муниципальных предприятий, одно из которых – КПАТП №7. Директором назначили Анатолия Григорьевича Гудина. Он предложил мне должность начальника службы эксплуатации, на которой я отработал двадцать два года, контролируя междугородные и

пригородные перевозки.

С поступлением новых автобусов в 1994 году мы начали городские перевозки. Одновременно со становлением предприятия происходило и становление сплоченного коллектива.

В 2012 году наш директор Анатолий Григорьевич Гудин ушел на заслуженный отдых, и через год по рекомендации руководства департамента транспорта на эту должность назначили меня. Я никогда не стремился к руководству, поэтому столь высокое назначение стало для меня полной неожиданностью. Времени на раздумья не было, все произошло в «одночасье» – приказом: «Утром придёшь и напишешь заявление». И вот с этим дружным коллективом я уже сорок лет.

Немного грустно об этом говорить, но сегодня на предприятии острый дефицит кадров: молодёжь не идёт работать водителями на городские автобусы, престиж профессии упал. Возможно, главная причина – финансовая, к тому же приоритеты сместились в сторону модных профессий – IT, интернета, экономики, и большинство молодёжи стремится осваивать профессии, связанные с



интернетом.

Но с 2020 года власть нас поддержала, и в администрации города было принято решение о повышении зарплаты на 10%, – я считаю это весомым шагом к решению кадрового вопроса. Сейчас за календарный баланс рабочего времени платят в среднем 38 тысяч, и это уже какая-то стабильность, плюс социальный пакет. Но, по-видимому, этого не достаточно, сама система должна вернуться к человеку труда, а это – жильё и социальные льготы. Ведь пока у нас дают общежитие только иногородним. Надо сказать, что условия работы улучшились: появились комфортабельные низкопольные автобусы с автоматической коробкой передач, на конечных остановках есть пункты питания и туалеты.

Я лично вижу путь для привлечения молодёжи таким: вернуть ав-

Сейчас КПАТП №7 выполняет 10-15% всех городских автобусных перевозок, это почти все правобережные маршруты. Развитие идёт в направлении комфортного обслуживания пассажиров: оплата по картам, мобильному приложению, социальным и транспортным картам. В дальнейшем планируется уйти от наличного расчета.

тошкеры, как было прежде, обучать на категорию D, тогда можно будет ожидать приток кадров. Недавно мы приняли на работу с последующим обучением четырех человек, заключили договоры. Посмотрим, как пойдёт дальше.

В прошлом году произошло обновление подвижного состава: наше предприятие получило 31 автобус как наследие Зимней Универсиады. Кроме того, в 2019 году администрация города приобрела 13 ЛиАЗов. Совместно с ГИБДД города и Департаментом транспорта Красноярска решается проблема выделенных полос, что облегчает труд водителей и улучшает качество обслуживания пассажиров.

На предприятии активно действует профсоюз во главе с бессменным лидером Виктором Дмитриевичем Солодким. Актив профсоюза организует различные конкурсы среди работников, отдых коллектива на базах Красноярского моря, выезды на рыбалку и другие культурно-массовые мероприятия. Лучшие водители предприятия участвуют в краевых и региональных соревнованиях профессионального мастерства среди водителей, занимают призовые места. Это Степан Семихин, Марина Тит, Александр Павлов. В 2012 году Марина Тит выступала в команде от Красноярского края и завоевала первое место на всероссийском конкурсе профмастерства. В 2016 году она заняла второе место на всероссийских соревнованиях в городе Иваново.

Ежегодно мы готовим и представляем команду на отраслевую спартакиаду Министерства транспорта Красноярского края. Результаты пока невысокие, но стремимся к победе. Наши самые активные сотрудники – Олеся Николаевна Ерохина, Евгений



Федорович Моор, Степан Семихин – организуют мероприятия к праздникам, внутренние профессиональные конкурсы ко Дню работников автомобильного транспорта.

На предприятии трудятся 12 женщин-водителей. Однажды мы всех приятно удивили, выставив на очередных соревнованиях женскую команду – это против мужских! Заняли тогда призовое место.

Хочется выразить огромную благодарность женщинам-кондукторам, которые трудятся у нас не один десяток лет, а ведь это очень нелегко. Среди них – Людмила Федорова, Екатерина Стельмах, Валентина Шестерня, Людмила Бабкова.

У нас много преданных предприятии работников, всех, конечно, не перечислить. Особо хочется отметить заместителя генерального директора по техническим вопросам Станислава Сергеевича Басалаева, Виктора Казакова – он ремонтник, профессионал с большой буквы, автослесаря Ивана Лапшина, Ивана Кривоногова. Ветераны, которые строили это предприятие, стояли у его истоков – Анатолий Иванович Бурнашов и Владимир Георгиевич Тонких. Мой наставник – бывший директор Анатолий Григо-

рьевич Гудин пришел мастером и вырос до директора.

Яков Кристалок, Василий Гавранов, Александр Иосифович Грейдан, Александр Иванович Рогачев, Валентин Павлович Шишов, и, конечно, Виктор Дмитриевич Солодкий – профсоюзный лидер, который трудится в отрасли с 70-х годов – это преданные предприятии люди. Есть у нас и целые династии: Ворожейкины, Солодкие. Дружный коллектив службы эксплуатации возглавляет Ирина Владимировна Ишутинова, заместитель главного директора по перевозкам. Она отлично знает свое дело.

У меня жена, двое детей, внуки. Дочь Наталья работает в науке, сын Андрей – в транспортной сфере, супруга Елена раньше работала в бухгалтерии. В свободное от работы время я увлекаюсь рыбалкой, и внука к ней приучил. Люблю путешествовать на машине, объездил с семьёй много мест: был на Чёрном море, в Тольятти, Москве, Волгограде, на Алтае. Теперь моя мечта – добраться на восток, до Хабаровска.

Пользуясь случаем, хочу поздравить всех женщин с 8 марта и пожелать им успехов в работе и семейной жизни, счастья, здоровья и большой-большой любви.

Коллеги об Александре Васильевиче:

Александр Игнатьевич Годованюк, руководитель департамента транспорта администрации г.Красноярска: «Отличный руководитель, стаж работы на предприятии у него огромный, прекрасно знает весь коллектив, очень ответственный».

Ирина Владимировна Ишутинова: «Александр Васильевич у нас работает очень давно, помню его молодым, ещё водителем, когда он был бригадиром маршрута. Как руководитель он авторитетный, замечательный».

Виктор Дмитриевич Солодкий: «Как руководитель он довольно жёсткий, но общий язык мы всегда находим, потому что он «на зубок» знает всю технологию производства, его бесполезно пытаться обмануть, насквозь всё видит. По вопросам досуга всегда идёт навстречу: аэропарк, лыжи – у нас все это есть. Александр Васильевич всегда участвует во всех мероприятиях, куда мы обязательно приглашаем ветеранов: на юбилей предприятия или на День автомобилиста. Ветераны, как и работники предприятия, в любое время могут пользоваться спортзалом».

Муниципальному предприятию «КПАТП №7» 28 лет. В штате 282 водителя. Подвижной состав 155 единиц, на линии выпускается 132 единицы ежедневно. Предприятие обслуживает 15 маршрутов, 10 из них – круглый год. Основные маршруты, по которым курсируют автобусы – №55, 10, 12, 19, 95, 31, 37, 56, 83.

Влюбленные в профессию

Расскажем о трёх профессионалах муниципального предприятия «КПАТП №7». Их объединяет любовь к своей работе и преданность предприятию, ведь работа в такой сложной «артерии», как городские пассажирские перевозки, требует особых личных качеств, таких как терпимость и уважение к людям.



Ирина Ишутина, заместитель генерального директора по перевозкам

Ирина Владимировна Ишутина – заместитель генерального директора по перевозкам. Окончила Институт цветных металлов, и в 1989 году устроилась инженером по пассажирским перевозкам. Почти сразу ее повысили до начальника отдела эксплуатации, в этой должности проработала 30 лет.

– Мой муж работал в «КАТП №7», поэтому семья хорошо относится к моей профессии и мне легко работать. Коллектив, в основном, у нас мужской, но все относятся с пониманием к женщинам в профессии. В трудные годы перестройки, в выходные дни я подрабатывала кондуктором, поэтому и это знаю.

Главный тонус моей работы – движение, и мне нравится моё дело. Были разные предложения работы, но я

даже не представляю себя вне нашего родного коллектива.

– Прежде чем выбрать профессию, я долго наблюдала за работой мужа, расспрашивала о производстве, а потом мне предложили попробовать. И я пришла на период декретного отпуска сотрудницы, быстро освоилась, понравилось, и я осталась, – с теплотой вспоминает Ирина Владимировна. Коллектив у нас слаженный, потому что давно вместе, и на любого можно положиться в особо острых ситуациях. Ведь дружим не только на работе, почти половина – садоводы-огородники, а это – всегда неисчерпаемая тема для бесед.

Кроме увлечения садом, Ирина Владимировна любит водить автомобиль, стаж вождения солидный – 27-лет. Но даже в выходные она думает о работе:

– Когда я оказываюсь неподалеку от предприятия, уже на «автомате» заезжаю проверить, хотя утром созванивалась.

– В моей работе главные качества – найти общий язык с людьми и ещё – терпение, ведь все люди индивидуальны, такой же должен быть и подход к ним, но понимание этого приходит с опытом. Бывает, приходят устраиваться кондуктором и говорят: «У меня сейчас нет работы, решил попробовать». Я беседую с ним, объясняю, что работа тяжелая: мы очень рано встаем, всегда должны улыбаться, поддерживать опрятный вид, а самое главное – любить пассажира. И вижу сразу, будет он работать или нет, – «срабатывает» интуиция, тогда я предлагаю другую работу. Некоторые после собеседования не возвращаются.

Мне часто жаль наших кондукто-

ров, ведь бывает, что пассажиры провоцируют конфликт. Поэтому, когда поступает жалоба, мы слушаем обе стороны. Часто выясняется, что жалоба была не обоснованной, в большинстве случаев пассажиры признаются, «Да, я погорячился», извиняются.

Когда приходят устраиваться на работу водителем, я изучаю трудовую книжку: если на прежней должности работал месяц, значит, он и у нас такой кандидат дольше месяца тоже не задержится. А если человек долго работал, но попал под сокращение, или предприятие закрылось, такой работник для нас ценен. Водителей без опыта мы охотно берём на стажировку.

На предприятии «КПАТП №7» сейчас работают 12 женщин-водителей. Начало женскому водительскому движению было положено Мариной Геннадьевной Тит, в 2008 году. Преимуществом профессии она считает престижность, ведь водитель автобуса – это «лицо» города.

– Мне очень нравится моя работа, несмотря на все ее сложности: при интенсивности движения, часто особо шустрые автолюбители чувствуют себя очень уверенно и не пропускают автобусы. Ещё бывает, стоишь на светофоре, а с улицы кричат: «Можно мы тут зайдем?». Пассажиры не знают, что за такое доброе дело водителя оштрафуют, и так за смену приходится много негатива «нахватать», но я научилась избавляться мысленной беседой сама с собой, – так успокаиваюсь. По-настоящему отдыхаю только дома, в родных стенах все забывается.

Водитель автобуса должен усвоить, что он не просто зарабатывает деньги: на нем лежит большая ответственность за безопасность пассажиров. Смотришь в зеркало и видишь, что у тебя за спиной не один десяток жизней, за которые ответственен только водитель! Поэтому в нашей профессии надо быть уравновешенной и спокойной, – редкими в наше время качествами, и только правильный психологический настрой уберёт всё плохое. Знание и соблюдение правил дорожного движения – это Закон для меня. И, как говорится, «при любой погоде» – улыбка и вежливость.

Интерес к профессии водителя появился у Марины в детстве. Получила образование учителя физкультуры, работала в детском саду инструктором, однако позже все-таки села за руль – сначала троллейбуса, а потом и автобуса.

– Не думала, что дорасту до водителя автобуса. Сначала водила троллейбус,

потом прошел слух, что можно устроиться в «КАТП №7» на автобус. Сейчас я даже не представляю, кем бы работала, если бы не стала водителем автобуса. Возможно, выбрала бы что-то поспокойнее – к примеру, доставку грузов.

Очень хочется сесть за руль паровоза, но наблюдать из окна, наверное, не очень интересно, а остановиться и выйти нельзя. В любом случае, моя профессия была бы связана с вождем, с рулем. На работе у меня большой руль, в выходные – маленький. В свободное время я выезжаю на природу, а в отпуск отправляюсь на машине за тысячи километров. Иногда занимаюсь спортом: бегаю, катаюсь на лыжах, плаваю для поддержания формы.

Марина Тит – двукратный призер всероссийских соревнований профессионального мастерства.

– Мне было интересно попробовать свои силы, т.к. с детства я участвовала во всех забавах, во мне по сей день «живёт» соревновательный дух. Конечно, когда выступала впервые, волнение зашкаливало, т.к. уровень высокий и все участники – профессионалы, но я выдержала, не подвела коллектив.

– Нельзя однозначно сказать, что женщинам проще или сложнее работать водителем, здесь всё индивидуально, говорить за других не буду, но здесь мне комфортно, я в своей стихии. Мужчины с нами общаются на равных, бывает, обратись к ним каким-нибудь вопросом – не отказывают, а ведь раньше женщина-водитель была в диковинку: и удивлялись, и ухмылялись. Сейчас “женский батальон” заметно пополняется, поэтому к нам относятся с уважением, потому что видно, что пришли не «поругать», а работать, и проблем не создаём, что характерно.

Еще одна наша героиня – Марианна Валерьевна Антонюк, кондуктор маршрута №12, – работает в КПАТП №7 девятый год, стаж – двадцать лет.



Марина Тит, водитель автобуса

– Работа у меня не простая, на первый взгляд, но любимая. Дочь говорит мне: “Идешь на работу, как на праздник”. А я всегда рада разным пассажирам, и хмурым и весёлым, стараюсь подарить им хорошее настроение. В ответ получаю взаимные пожелания «Хорошего дня». Общение – главный задел моей работы, потому что я люблю людей, особенно позитивных. А вообще, наблюдая долгие годы за разными людьми, хочу пожелать всем людям нашей профессии – быть добрее, любить свою профессию и относиться к делу и своим пассажирам с особой теплотой души.

К профессии кондуктора Марианна Валерьевна пришла осознанно. Раньше работала бортпроводником, летала на самолетах “Як-40” и “Ан-24”.

– Это все оттуда – любовь к пассажирам, к транспорту. В детстве я сидела на завалинке и считала самолеты – синие, красные – они летали прямо над огородом. Уже тогда я поняла, что хочу летать, но поступила в техникум пищевой промышленности, только чтобы получить среднее специальное образование. Устроилась работать на хлебозавод, но скоро осознала, не мое это дело. Окончила курсы бортпроводников, потом полёты, романтика... Шесть лет спустя, после выхода из декретного отпуска, я стала кондуктором. Многие мои коллеги жалуются на ранние подъемы, но меня они не смущают, потому что я – «жаворонок». Сегодня встала в 4.30, хотя первая смена начинается в 7.30.

Марианна Валерьевна считает, что в ее деле не важны различия по гендерному признаку, главное, чтобы работа нравилась, и кондуктор эту радость нес людям.

– Хороший кондуктор должен быть добрый и веселый. А еще он должен уметь смотреть глазами пассажира. К примеру, кому-то не хватает на билет – прошу “помощь зала”. Люди у нас хорошие, добавляют денег, и мы едем дальше, никого не высаживаем. Хотя бывают пассажиры, которые входят с плохим настроением, могут уколоть словом, обидеть, «сорвать» зло. В таких случаях я просто беру плату за билет и быстро ухожу, стараюсь не принимать близко к сердцу. А вообще, у меня почти всегда хорошие пассажиры. Все нехорошие в другом автобусе ездят (смеётся). Чтобы «убрать» негативные эмоции, я слушаю музыку, к коллегам в перерыве подхожу, что-нибудь веселое рассказываю, и плохое тотчас улетучивается.

Уже почти восемь лет Марианна Валерьевна работает в составе постоянного экипажа. – У меня очень хороший и внимательный водитель. Если



Марианна Антонюк, кондуктор маршрута №12

из автобуса выходит пожилая женщина или человек в инвалидной коляске, я нажимаю специальную кнопку, и водитель подъезжает к самому бордюру, чтобы они благополучно спустились. Бабушкам стараюсь помочь, потому что скользко. Они в ответ иногда ругаются: “Не трогай, я сама”. Всегда прошу уступать места пассажирам с детьми, инвалидам, пожилым людям и беременным женщинам. Маршрут студенческий, поэтому шесть специальных кресел часто занимает молодежь. Но была ситуация, когда парень никак не хотел уступать беременной женщине, хотя она стояла прямо перед ним, тогда я задала ему вопрос: «Спроси свою маму, где тебя нашли, в капусте? Или родили?» Проняло. Как только вижу такого не сознательного пассажира, говорю: «Ребятишки, вот знак, по первому требованию нужно уступить. Посидели, отдохнули – уступите места».

За особые заслуги Министерство транспорта Красноярского края и Департамент транспорта города Красноярска почти каждый год награждают Марианну Валерьевну грамотами, медалями, денежными премиями. С восторгом вспоминает конкурсы профессионального мастерства среди кондукторов:

– Мы тянули билеты, отвечали на вопросы, считали деньги... В прошлом году я не пошла – надо дать дорогу молодым, пусть побеждают.

В свободное время Марианна Валерьевна ходит на Столбы, в театры и кино. Но секрет ее неиссякаемой энергии – общение с любимыми людьми.

– Моей дочке двадцать один год, она живет отдельно с молодым человеком, но я называю их «детки». А ещё у меня два любимых кота на воспитании. Есть любимый человек, иначе кто вдохновлять будет, радость дарить? Благодаря ему, я лечу на работу как на крыльях.

Когда Закон – помощник

Главный принцип работы Елизаветы Волконицкой, начальника отдела правовой и кадровой работы КГКУ «КрУДор», законодательно оформлять деловые взаимоотношения, не зависимо от их сложности.

– Я даже не предполагала, что свяжу свою биографию с дорожной отраслью. Моё первое образование – историк – рассказывает Елизавета Михайловна, второе – юридическое

– Я никогда не думала, что мой трудовой путь будет связан с дорожной отраслью, поскольку у меня гуманитарное образование – рассказывает Елизавета Михайловна. Работала 4 года учителем истории в вечерней школе, потом 9 лет преподавала дисциплину «право» в родном педагогическом. Затем – правовым инспектором в Красноярской краевой организации профсоюза работников связи, но в один момент почувствовала, что «переросла» организацию, – захотелось в большой коллектив. Случайно узнала, что в краевом Управлении автодорог ищут начальника юридического отдела, это было 11 февраля 2008 года. На всю жизнь запомнила встречу с руководителем Управления Сергеем Филипповичем Зябловым, – он мне сразу показался человеком с харизмой, и позже, это впечатление только подтверждалось. Сергей Филиппович умел «зажечь» весь коллектив, не был безразличен к людям, мол, «работаешь – ну и работай». Хвалил он не дежурно, а от души, и ругал также, – за дело. Высокие требования предъявлял не только к сотрудникам, но, прежде всего, к себе. Помню, коллега рассказывал, что Сергей Филиппович отчитал его за какой-то промах. И тут же добавил: «Что на него обижаться, я не раз слышал, как он и себя теми же словами ругает». Такие были особые взаимоотношения руководителя к людям в большом коллективе. Я прошла собеседование, и меня взяли на должность заместителя начальника юридического отдела. Жизнь в организации бурлила и была заполнена интересными событиями, – меня такая обстановка вдохновляла. Проработала год и меня перевели зам. руководителя Управления по юридическим вопросам. Был в моей практике один день, когда я была ИО руководителя «КрУДор». Так что с полным основанием могу рассказывать, каково это – возглавлять такую крупную организацию (смеется).

Спустя какое-то время, семейные

обстоятельства сложились так, что пришлось перейти на должность начальника отдела правовой работы и госзаказа, позже из структуры отдела вывели госзаказ, а в апреле 2018 года объединили с кадрами.

– Не скажу, что после объединения работать стало сложнее, просто объемы увеличились, – делится Елизавета Ми-



Елизавета Волконицкая, начальника отдела правовой и кадровой работы КГКУ «КрУДор»

хайловна. – Как руководитель отдела, я убеждена, что в кадровой работе упор нужно делать не на отчеты и ведение личных дел, а на работу с людьми. Когда результаты рабочих усилий сотрудника остаются незамеченными и его работу не замечают, то теряется мотивация и происходит «выгорание». Чтобы этого избежать, нужно уметь услышать человека, выявить его способности, чтобы грамотно их использовать, подыскав сотруднику такое место, где он максимально сможет себя реализовать. Надеюсь, что со временем мне удастся ввести эту идею в практику, как в свое время мне удалось поменять принципы работы юридического отдела. Когда я только пришла в этот отдел, 12 лет назад, он «жил» своей жизнью, отдельно от управления. Сейчас с нами советуются производственники, обсуждают планы и работу, прежде чем принять решение. Пришло понимание, что нужно не

только построить дорогу, но сделать это так, чтобы, ни один закон не нарушить. Лучше проанализировать все риски и постараться избежать их заранее, чем потом устранять последствия.

Конечно, нельзя утверждать, что работа в управлении далась Елизавете Волконицкой легко и просто. Для того чтобы понимать специфику дорожной отрасли пришлось изучать множество регламентирующих документов, – ГОСТы, СНиПы и т.д. Причем, самообразование здесь бесконечно, и его надо обязательно продолжать.

– Вот сейчас буду вспоминать, как посчитать угол, – улыбается Елизавета Михайловна, – для того, чтобы дать понятный ответ в прокуратуру. Когда работаешь над каким-то делом и хочешь победить, нужно вникать в детали, а мелочей в нашем деле не бывает: «дорожный» язык я перевожу на «юридический». Был в моей практике случай, когда мы с Сергеем Витальевичем Лицкевичем обжаловали отрицательное заключение краевой экспертизы. Обошлись даже без проведения судебной экспертизы, потому что судья отметил, что ему и без нее все понятно в нашем ответе. Но для того, чтобы легко и ясно расписать возражения для суда по каждому из замечаний, мы «перелопатили» огромное количество специальных «циркуляров», чертили таблицы и схемы, и...победили, хотя никто не верил в такой результат.

И таких побед на счету у Елизаветы Волконицкой немало. Результат –

награды за отличную работу – Благодарственные письма краевого министерства транспорта, губернатора Красноярского края, других. Однако, самая ценная – благодарность от Сергея Васильевича Еремина, бывшего министра транспорта Красноярского края – за совместную работу при строительстве Четвёртого моста через Енисей.

– Для меня эта награда важна ещё и потому, что при возведении такого сложного объекта я руководила вопросами изъятия земельных участков, а это – огромная ответственность. А награда – это утверждение, что я толковый специалист, и нахожусь на своем месте.

Сергей РУЧКИН

- Московский инженерно-строительный институт я закончила в 1979 году, рассказывает Ирина Владимировна. - Учиться в Москву меня отправил отец - Владимир Степанович Рожкин, работавший заместителем начальника управления строительства в городе Зеленогорске. Поскольку я любила технические предметы, папа решил, что я должна стать потомственным строителем, за что я ему благодарна. После окончания ВУЗа предлагали остаться на кафедре, но тянуло домой, в Сибирь. Вернулась. Устроилась инженером в производственный отдел Енисейского дорожно-строительного управления, где работал отец. Через год вышла замуж, и переехала в город Лесосибирск, где отработала 18 лет в подразделении «Красноярскгэсстрой», пройдя путь от рядового инженера до начальника ПТО.

- В краевое Управление автодорог я попала случайно, - вспоминает Ирина Владимировна. - Сергей Филиппович Зяблов попросил Сергея Павловича Портнягина, начальника управления Северо-Енисейского тракта, ныне «Лесосибирск-Автодор», найти руководителя межрайонного отдела на Север. Портнягин вспомнил, что у Владимира Рожкина есть дочь-строитель. Нашел меня в «Енисейгэсстрое», когда предприятие уже тихо «умирало», это было в сентябре 1997 года. Позвонила отцу спросить совета, и он сказал: «Иди, справишься».

На собеседовании Сергей Филиппович задал лишь три вопроса - численность нашего коллектива, объемы работ и объекты, с которыми я работала. В то время мы работали на Юрубчено - Тухомском месторождении в Эвенкии, на Богучанской и Вилуйской ГЭС. И утвердил: «Иди, знакомься с Есиным». Юрий Георгиевич занимал должность зам. руководителя по ремонту и содержанию дорог, а также курировал межрайонные отделы. Когда я представилась, он решил, что я - «папина дочка», и долгое время не доверял, поэтому были достаточно натянутые рабочие отношения. Но все нормализовалось, когда я за пару дней решила сложный вопрос с ЗАО «Новоенисейский ЛХК». С той поры мы с Есиным работали «душа в душу».

Интересное совпадение судьбы: я недолго работала в «Красноярскавтодоре» в Лесосибирске, и спустя 18 лет вернулась в тот же кабинет и на том же этаже, но уже начальником МРО.

Отец сказал: «Иди, справишься!»

Ирина Рожкина более 40 лет назад пошла по стопам отца. Получив профессию инженера-строителя гражданского строительства, вот уже 22 года является бессменным начальником Енисейского межрайонного отдела краевого управления автодорог.



Ирина Рожкина с сыном Николаем и внуком Максимом

Работа в дорожной отрасли похожа на строительное дело, но отличается спецификой, и мне пришлось многому заново учиться. В первый год работы в «КрУДор», я прочла самое большое за всю жизнь количество СНиПов. Повезло, что Сергей Филиппович уделял много внимания обучению специалистов, и я прошла курсы повышения квалификации в Москве, Санкт-Петербурге и Красноярске.

Работа с дорогами требует неусыпного контроля - надо всегда «держат руку на пульсе» и быстро

принимать решения. Если на стройке все распланировано по циклам, то дорога - это стихия, где могут быть неожиданности. Раньше у меня под подушкой всегда лежал телефон, потому, что могли позвонить ночью. Сейчас, с появлением ЕДДС «Лесосибирск-Автодор», стало гораздо спокойней, диспетчерская служба быстро решает многие вопросы.

За 22 года руководства Енисейским МРО в Лесосибирске, Ирина Рожкина участвовала в создании многих важных объектов. - Расскажу об одном, особо сложном - усиление взлетно-

посадочной полосы в посёлке Северо – Енисейском в 2000 году. Аэродром находится в 300 км от Лесосибирска, и всё лето каждую неделю я добиралась туда по 9 часов в одну сторону. Сдали в срок, но заканчивали уже глубокой ночью, потому что утром прилетал с визитом мэр Москвы Юрий Лужков, – заключила с волнением Ирина Викторовна. После всяких «встрясок», были разные «встрясок», моя «школа жизни» обогатилась оперативным опытом, и сейчас для меня не проблема решить любой вопрос. – Во многом помогает коллектив – «Три Сережи и один Саша», – рассказывает о коллегах Ирина Рожкина, все специалисты толковые, ответственные, грамотные и дружные,

с которыми любое дело можно делать легко.

– В 2019 году мы впервые преодолели барьер выполненных работ в 2 млрд. руб., – делится успехами начальник МРО. – Выполнили половину объема всего управления, всего 4 человека, а нагрузка была огромная. Когда Сергей Филиппович принимал меня на работу, он сказал мне две важные фразы: «Я заложник твоей подписи, что ты подпишешь, то я и оплачу», – это первое, а второе, он подчеркнул: «За не сдачу объектов отвечает как подрядчик, так и заказчик», – всю жизнь я помню его слова. Поэтому, когда возникают сложности, стараюсь помочь подрядчику,

чтобы сдали вовремя. Мне очень нравятся дорожники, которые работают у нас на Севере, они никогда меня никогда не подводят.

Работа Ирины Рожкиной в разные годы была отмечена всевозможными наградами разных ведомств, но с особым чувством она рассказывает о значке к 20-летию работы в «КрУДор».

– Я получила значок на памятной совещании, которое Сергей Васильевич Еремин проводил последний раз в роли министра транспорта края. Андрей Вячеславович Журавлёв вручил мне грамоту, а Сергей Васильевич пожал руку со словами: «Папа бы тобой гордился!».

Иван СЕРОВ

Дорога длиною в 40 лет

«Человек неконфликтный, спокойный, но имеющий свою точку зрения, свое мнение. Если в чем-то уверена, то с пути ее не собьешь», – так коллеги характеризуют Татьяну Хартову, ведущего инженера ПТО АО «КрайДЭО».

Свой трудовой путь Татьяна Викторовна начала еще при Петре Алексеевиче Старовойтове в Красноярскавтодоре в 1980 году, куда была направлена по распределению после окончания Красноярского автотранспортного техникума (по специальности «строительство и эксплуатация автомобильных дорог»). Работая на предприятии получила высшее образование в КрасГАСА.

– Пришла я в Красноярскавтодор на должность инженера технического отдела, – рассказывает Татьяна Викторовна. – Поначалу многого не знала, но волнительно не было, потому что попала я к замечательному непосредственному начальнику – Николаю Константиновичу Ленивцеву. Человек исключительно воспитанный, умный, настоящий профессионал. Работать с ним было очень интересно, а главное – он умел рассказать обо всем доходчиво и просто. Вот под его руководством я и набиралась опыта. Занималась проверкой и согласованием всей проектно-сметной документации на ремонт и строительство автомобильных дорог и искусственных сооружений. В то время в состав Красноярскавтодора входили все районы Красноярского края.

За сорок лет Татьяна Викторовна успела поработать в разных отделах: техническом, лицензионно-техническом, производственном. Признается, что самая интересная работа по ее мнению все же в производственном отделе.

– Хотя везде работа в основном «бумажная», отличие есть. Технический отдел – это начальная стадия, только проекты, а здесь, в производственном, рабочие задачи связаны уже непосредственно с технологическим процессом на объекте. Как ни странно, на такой, казалось бы, не совсем женской работе помогают именно женские черты характера – усидчивость, скрупулезность, внимание к мелким деталям при работе с огромным количеством бумаг. Не все выдерживают такую нагрузку.

Татьяна Хартова не просто выдерживает, а отлично с этой нагрузкой справляется. Ветеран труда, почетный дорожник Татьяна Викторовна за многолетний добросовестный труд и высокий профессионализм имеет



Татьяна Хартова, ведущий инженер ПТО АО «КрайДЭО»

многочисленные награды как местного, так и федерального уровня. Старшая дочь Олеся в свое время решила пойти по стопам мамы. Она закончила дорожный факультет КрасГАСА и работает сейчас по специальности. Младшая дочь Алена решила посвятить себя экономической сфере.

– И сейчас, по прошествии стольких лет, я уверена, что судьба не зря в свое время привела меня в дорожную сферу, – подводит некий итог нашего разговора Татьяна Хартова. – Здесь я чувствую себя на своем месте.

Людмила ЕРОФЕЕВА

Беспокойная профессия

После окончания Красноярского автотранспортного техникума Ирина Миляева была распределена на работу в «Красноярскавтодор». Это было 40 лет назад. Сейчас Ирина Николаевна – старший диспетчер АО «КрайДЭО».



– Я начинала инженером в строительном отделе. Можно было выбрать должность и поспокойнее в плановом отделе, но мне нравились командировки по всему краю. Тогда работали над большими проектами: всё было новое, интересное, увлекательное. А трудности не пугали, даже была какая-то романтика, – рассказывает Ирина Николаевна. Характер у меня беспокойный, живой, поэтому и работу себе под стать выбирала. На выбор профессии всё же повлиял отец Ирины Николаевны.

– Как и многие девчонки, хотела после 8 класса пойти учиться на парикмахера или товароведа, но папа сказал: «Это не твое, иди как я – в строительство, эта профессия точно всегда нужна». Послушалась, и получила специальность «строительство и эксплуатация автомобильных дорог», как оказалось – на всю жизнь, – вспоминает Ирина Миляева. – Ни разу не пожалела, что пошла в дорожную отрасль. До сих пор благодарна судьбе, потому что в моей жизни и в профессии встретились такие замечательные люди, как Петр Алексеевич Старовойтов, Лидия Викторовна Белова, Евгений Эльмарович Штамм – начальник строительного отдела.

До 2000 года я работала в организации на разных должностях, строить карьеру не стремилась, тем более, – дети были маленькие, однако выросла до начальника отдела. В октябре 2000-го директор Березовского ДРСУ-2 Юрий Иванович Чернов уговорил меня пойти к нему замом по содержанию дорог. Работа тоже не из спокойных, и в этом же году произошло ЧП: ЗАО «Илан» сдали малый обход Красноярска, а летом 2001 года 800 метров дороги размыло паводком. Непредвиденные обстоятельства. Это случилось вечером, я как раз возвращалась домой, когда мне позвонили из ГИБДД с сообще-

нием, что примерно на 11 км обхода идет размыв и дорога «уходит» прямо на глазах, – размывается. Пришлось нам срочно полностью перекрыть движение, отсыпать перекрытие гравием. Авральную работу закончили только к полуночи, и долго ещё долго дежурили, следили.

Было в трудовой практике Ирины Николаевны еще одно подтопление дорожного полотна, но уже по причине человеческого фактора. В 2010 году она работала ведущим инженером в КруДоре. На участке автодороги «Еловая – станция Милино» есть озеро, из которого решили немного спустить воду, однако, силу напора воды не рассчитали, и дамба не выдержала, – вода хлынула прямо на проезжую часть. Смело не такой уж большой участок дороги, как на малом обходе Красноярска, но работы все равно хватало.

Четыре года Ирина Миляева работала в отделе безопасности дорожного движения ЗАО «Илан».

– Благодаря работе в «Илане» я побывала в Норильске, Козинске, на строительстве Богучанской ГЭС. А уж на какой только технике мне в этих городах там не довелось ездить (пассажиром, конечно)!

В мае 2015 года Ирина Николаевна вернулась, можно сказать, к истокам – устроилась в диспетчерскую службу ГП «КрайДЭО».

– Поскольку я уже на пенсии, за должностью не стремилась, просто не могу без работы, – отмечает ветеран отрасли. – Здесь вся жизнь на виду, за всем надо уследить, столько информации переосмыслить. Приятно, что часто по работе приходится общаться со знакомыми коллегами из КруДора, ГИБДД. Ведь по камерам мы следим за ситуацией на дорогах по всему краю: за передвижением техники, работающей на трассах, погодными условиями, словом, весь край в видеообзоре. В нашей работе

важна и оперативность, и большой опыт, поскольку нужно хорошо знать дороги и уметь быстро ориентироваться. Иногда на телефон диспетчерской службы звонят пользователи дорог, пишут в Вайбер или Ватсап.

Каждодневная загрузка здесь всегда разная. Иногда все спокойно, а иногда телефон просто перегревается. Особо напряженное время в переходные сезоны – весна – осень, когда погода становится очень неустойчивой, и ситуация на дороге может меняться в считанные часы. Поэтому, зимой при низкой температуре на дороге дежурят передвижные пункты обогрева, которые постоянно отзваниваются о ситуации на трассе.

Особо стоит отметить, что работа хоть и напряженная, но любимая. Поначалу было сложно привыкнуть к графику: сутки через трое, а сейчас я даже не замечаю, как эти сутки пролетают, особенно если дежурство выдалось насыщенным событиями.

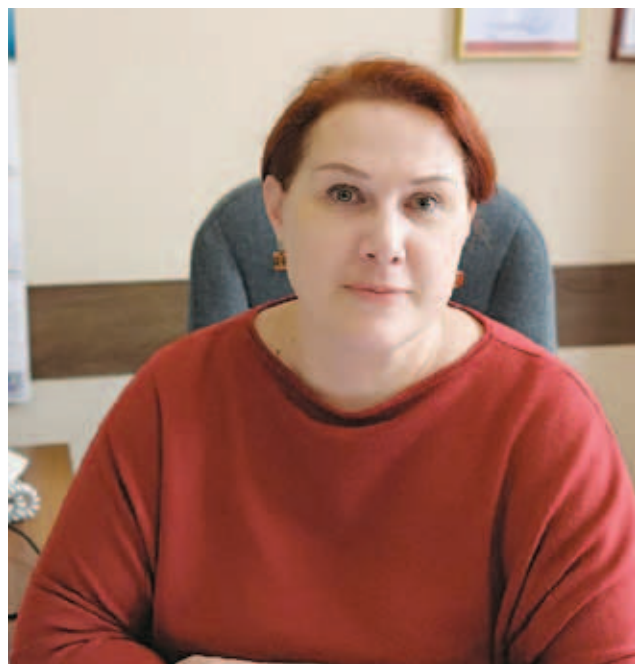
Разумеется, за 40 лет работы у Ирины Николаевны скопилось множество наград, в том числе юбилейная медаль «250 лет дорожной отрасли РФ». Ирина Миляева – ветеран производства, Почетный дорожник.

– Почти каждый год грамотами награждают, а это – очень приятно, – отмечает Ирина Николаевна. – Сын и дочь довольны, гордятся мамой.

Надежда КУРБАК

Дорожник – профессия женская!

Ирину Кошелеву, начальника отдела строительства дорог КГКУ «КрУДор», можно назвать настоящим дорожником. Ещё в молодости она выбрала эту работу, и трудится в одной записью в дипломе более тридцати лет.



- В дорожную отрасль я пришла не случайно, - рассказывает Ирина Анатольевна. - В 1984 году поступила в Красноярский автотранспортный техникум на специальность «строительство и эксплуатация автомобильных дорог». После окончания, в 1987 году устроилась на работу в Красноярскую ДПМК, поступила на заочное в КИСИ, на ту же специальности. На первом своем месте работы кем только не трудилась! Начинала в отделе труда и заработной платы, затем работала в производственно-техническом отделе. В 1996 году устроилась в производственный отдел «Красноярскавтодора», где занималась ценообразованием, поскольку эта работа мне была знакома, - в техникуме нам давали хорошие базовые основы. Кстати, всех своих сотрудников, которых в отделе трое, стараюсь обучить методике ценообразования, потому что считаю, что в нашей работе это необходимо.

В «Красноярскавтодоре» проработала чуть больше года, когда ее пригласил в краевое управление дорог Анатолий Коробейник, возглавлявший тогда отдел строительства дорог. В новой организации Ирина Анатольевна заняла позицию ведущего инженера: вела реестры, контракты, отчеты. А в 2005 году, когда Анатолий Андреевич ушел из управления, Ирина Кошелева возглавила отдел.

Труд Ирины Анатольевны на посту начальника отдела строительства дорог много раз был отмечен высокими наградами, и самая памятная среди них - Благодарственное письмо губернатора края Александра Хлопонина в

2008 году - за строительство автомобильной дороги «Обход г. Красноярска».

- Это был один из самых крупных объектов, которые я курировала от начала и до конца, - поясняет Ирина Анатольевна. - Проект мы с двумя кураторами «вели» в течение 4-х лет. Отдел мостов отвечал за мост через Енисей, а 34 км дороги были поделены на 2 пусковых комплекса. Первый - Емельяново до дороги Красноярск-Енисейск, с одной транспортной развязкой и мостом через реку Качу. Второй - от моста до автодороги Красноярск-Енисейск, за этот участок отвечала я. На нем было 3 транспортных развязки, 5 мостов и путепроводов, один из них - арочный. Было нелегко, но мы выполнили всю работу с честью.

Справилась Ирина Кошелева и с реконструкцией дороги Верхняя Бирюса - Ибрюль.

- Строил эту дорогу еще Анатолий Андреевич, а реконструкция досталась уже мне, - улыбается Ирина Анатольевна. - Работу начали в 2008, а сдавали в 2013 году. Дорога была переходного типа, по ней ездил только грузовой транспорт, и пыль стояла сплошной пеленой. Мы её полностью заасфальтировали и сделали пригодной для комфортного проезда на любом транспорте. Параллельно, по инвестиционному проекту «Нижнее Приангарье» реконструировали еще один большой объект - сразу несколько участков дороги. Тогда на период усиленной нагрузки отдел расширили до 9 человек, пришло много молодежи, ребята ездили на недельные вахты техинспекторами в Абанский район, где велась часть реконструкции.

Сейчас сложился крепкий, слаженный коллектив, готовый справиться с любой работой, а в последние годы работа стала гораздо сложнее. Особенно это касается вопросов получения разрешения на строительство. Не редки ситуации, когда есть проект, прошли торги, а работу начать не можем из-за проблем с земельными участками. Часто люди берут землю в аренду у муниципалитетов, буквально за «копейки», и она годами у них пустует, а когда дело доходит до выкупа права аренды, арендаторы вольно или невольно выставляют всевозможные, трудновыполнимые условия. И на каждый случай приходится искать законный выход.

Неудивительно, что затрачивая огромную энергию на производстве, дома Ирина Анатольевна восстанавливает силы и душевное равновесие. Сын Кирилл - источником вдохновения и заряда бодрости, с ним она старается проводить почти всё свободное время, тем более что Кирилл активно поддерживает увлечение мамы - поездки на машине.

- Я очень люблю ездить за рулем, - делится Ирина Кошелева. - В выходные из машины почти не выхожу, и в любых поездках со мной рядом сын. Нам нравится путешествовать вместе, раньше каждый год вместе с бабушкой ездили отдыхать на базу отдыха «Красноярский дорожник» на озеро Шира. Надеюсь, в этом году получится вырваться всей семьей из городской суеты и отдохнуть на природе, зарядиться энергией для новых интересных проектов.

Тамара ЛАВРИНЕНКО

Много работы – это в радость

По диплому Елена Анатольевна – математик. В 1984 году окончила математический факультет Красноярского государственного университета, где училась обращаться с только появившимися тогда ЭВМ.

– Персональных компьютеров в то время не было, вычислительные машины, для которых нас учили писать программы на разных «языках» программирования, компьютеры были огромными и занимали почти весь кабинет, – вспоминает годы учебы Елена Анатольевна. – Конечно, нам было это в новинку, но интересно. Я даже успела поработать какое-то время на должности инженера-программиста в НПО «Сибцветметавтоматика». Мы программировали автоматизированные системы управления производством и бухгалтерским учетом. Постепенно, со стремительным развитием компьютерных технологий, профессия себя изжила.

В сложные для всей страны 90-е Елена Соколовская работала на разных должностях, а в 2002 году сестра Елены Анатольевны, которая трудилась в КрайДЭО, позвала ее на освободившуюся должность специалиста по финансовым вопросам.

– Конечно, новая работа отличалась от всех предыдущих, – рассказывает Елена Анатольевна. – Пришлось много заниматься самообразованием, вникать в тонкости экономики предприятия. Что уж говорить про то, что труд в дорожной организации имеет свою специфику, даже на должности финансиста необходимо хоть немного знать технологические процессы производства дорожных работ, ремонта, содержания. Помню, когда только пришла сюда, мне поручили участвовать в покупке техники. А я до этого и знать не знала, какая дорожная техника бывает и для каких работ. Спрашивала главного механика, что такое КДМ. Сейчас-то, конечно, багаж знаний накоплен солидный. Даже не раз участвовала в покраске дорожных ограждений, так что о труде дорожных рабочих знаю не со стороны.

Несмотря на большой объем, работа для Елену Анатольевну радует.

– Часто появляются изменения,

Елена Соколовская, ведущий экономист АО «КрайДЭО», восемнадцать лет посвятила дорожной сфере, а в прошлом году за многолетний труд была удостоена Благодарности губернатора Красноярского края.



нововведения, и заставляет развиваться, идти вперед, – уверена Елена Соколовская. – Любимый момент, когда соберешь все данные, поставишь цифры – и получается красивая «картина». Тогда и радость на душе от труда, и удовлетворение.

Помимо работы Елена Анатольевна активно участвует в общественной жизни организации – пять лет была казначеем профсоюзного комитета, на соревнованиях «болеет» за команду приятя, ходит с коллегами из отдела в театр.

Разумеется, не работой единой складывается судьба, важная часть жизни Елены Анатольевны – ее любимая семья. Вместе с мужем воспитали двоих детей, которые стали филологами – специалистами по китайскому языку. Сын Ярослав защитил кандидатскую диссертацию в России, а дочь Ольга получила степень доктора наук в Китае. Сейчас уже у Елены Анатольевны подраста-

ет внучка Екатерина, с которой она проводит свободное время.

Правда, зачастую этого времени не так уж много бывает – рабочие задачи не позволяют долго отдыхать. Такое ответственное отношение к труду не остается незамеченным. У Елены Анатольевны много различных грамот и благодарностей – от краевого, федерального Управления дорог, КрайДЭО. А в октябре прошлого года в День работников дорожного хозяйства многолетний добросовестный труд Елены Соколовской был отмечен Благодарностью губернатора Красноярского края.

– Конечно, мне очень приятна такая высокая оценка моей работы, – делится Елена Анатольевна. – Я искренне надеюсь, что своим трудом действительно приношу пользу нашей организации и жителям края и автомобилистам, которым комфортно ездить по хорошим дорогам.

Наталья ВОЛКОВА

Я горжусь своей лабораторией

Марина Мальчикова – потомственная дорожница, уже четыре года она руководит испытательной лабораторией «ГРАНД». И когда слышит слово «кольцо», она сразу добавляет – «и шар», а «камера ускоренного старения» вызывает у неё энтузиазм. «Главная задача, которую выполняет наша лаборатория, – говорит Марина Александровна, – экономить чужие деньги.



Иногда разметчики прямо спрашивают: «А зачем мне нужно к вам обращаться? Зачем мне третье звено в отношениях с заказчиком? Тогда я им объясню, – если разметку нанесли с недочётами, а где-то на дороге есть несоответствие ГОСТам, то наши специалисты это обнаружат, и брак можно будет исправить. Получить результат проверки своей работы от независимой лаборатории, и спать спокойно – для заказчика наше заключение – весомый аргумент», – заключила Марина Александровна.

А вот если контроля не было, а претензии появились, денежные потери в виде штрафов могут быть куда серьёзнее.

Перед нанесением мы проводим входной контроль разметочных материалов. Краска, термопластик, холодный и спрей – пластик, микростеклошарики – всё эти материалы проходят полную проверку. Даже у одного производителя могут быть разные партии и отличаться по качеству. Мы используем дорогостоящее оборудование, и я горжусь современной оснащённостью нашей лаборатории и своей работой, где мы делаем полезное для людей дело.

Кого в вашем коллективе больше, мужчин или женщин?

За время я работы собрала маленькую, но профессиональную команду единомышленников. Коллектив чисто женский, но очень дружный. Без этого никак – в сезон наша работа подразумевает постоянные командировки: ездим по всем регионам, проверяем федеральные, региональные, городские дороги. На трассе мы останавливаемся для замеров через каждые

15-17 километров. Работа достаточно опасная, внимательность и осторожность для нас – качества, которые могут жизнь спасти.

Не стесняйтесь с мнением, что дорожника – это профессия в первую очередь для мужчин? Как к этому относитесь?

Не могу сказать, что моя работа не женская, напротив, задача лаборатории всё контролировать, внимательно относиться к мелочам – эти качества, в большой мере, присущи женщинам. Кроме того, я же выросла в семье дорожников. В доме было много профессиональных разговоров, я в теме с самого детства.

А ещё по натуре я человек очень деятельный, стоять на месте не люблю, всё время новые идеи, внедряем новые услуги. Последнее наше достижение – мобильная лаборатория. Что она делает? Как и все наши услуги, экономит деньги. Качественная оценка состояния покрытия дороги и полосы отвода – это то, на что надо опираться в планах работы по ремонту и содержанию. И когда заказ-

чик привлекает нас, это значит, что исследование будет объективным и полным. Затем правильно будет спланирован бюджет, а это, поверьте, экономит куда больше средств, чем за проведение оценки берём мы.

Просили мы вас рассказать о себе, а разговор всё равно получился не о Марине Мальчиковой, а про лабораторию «ГРАНД»...

И это верно, потому что я своей работой живу и горю. Мне на работе интересно. И всегда приятно отдельно получать комплименты и положительные отзывы, которые касаются моей любимой работы и всего коллектива.

Юрий ИСАКОВ



Метод «кольца и шара» («Килл») используется для проверки температуры размягчения термопластика.



Камера ускоренного старения – собственная разработка лаборатории «ГРАНД»

Общественный контроль

В Красноярске прошел первый сбор общественных контролеров за ремонтом и строительством дорог

Желание стать общественными контролерами в этом году выразили 15 красноярцев. Среди них есть те, кто пришел впервые, а есть и те, кто работал раньше. «Я вступаю в ряды общественных контролёров третий год подряд. Такая практика даёт положительный результат. Мы выезжаем на объект, оперативно фиксируем нарушения, передаём информацию кураторам объектов. Это помогает либо совсем не допускать, либо вовремя устранять недостатки. Радует, что к проверкам привлекают мало-мобильных горожан, ведь мы так же пользуемся дорогами, автомобилями, хотим передвигаться по городу с комфортом, по опыту могу сказать, работа эта нелегкая, но нас слушают, замечания наши берут во внимание, недоработки устраняют», – говорит активистка Ольга Шикинова.

Общественный контроль в Красноярске организован в рамках на-

ционального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Работа ведется уже третий год. Главная цель – сделать дорожный ремонт и строительство открытым и понятным. Организовывать работу общественников в этом году, как и раньше, будут совместно с Красноярским отделением Общероссийского народного фронта.

На первой встрече участники обсудили планы дорожного ремонта, строительства и порядок будущей общественной работы. Решили, что контролеры-добровольцы будут в свободном режиме выезжать на объекты, вести наблюдение, фиксировать нарушения и оперативно отправлять всю информацию в специально созданные группы в соцсетях. Добровольцы смогут напрямую общаться с представителями заказчиков работ, подрядчиками и специалистами профессионального технического надзора.

«Мы работаем с общественными контролерами не первый год, разные случаи бывали, и в 12 ночи приходилось отвечать на вопросы, и споры жаркие выдерживать. Но в целом такой взгляд со стороны нам очень помогает. Добровольцы становятся нашими «дополнительными глазами», ведь находиться на объекте круглосуточно ни один куратор не может, а волонтеры могут сделать фотографии или снять видео», – говорит начальник отдела технического надзора за капитальным ремонтом и ремонтом улично-дорожной сети МКУ «Управление дорог, инфраструктуры и благоустройства» Артемий Алкснис.

Обучающий семинар для контролёров пройдёт 10 апреля. Также для активистов проведут инструктаж по технике безопасного поведения на дорогах.

Томские дорожники изучили красноярский опыт

Красноярские дорожники принимали делегацию коллег из Томской области. В числе гостей были Юрий Баев, начальник департамента транспорта, дорожной деятельности и связи Томской области, Игорь Назаров, заместитель начальника департамента транспорта, дорожной деятельности и связи Томской области, Андрей Чебаков, главный инженер ОГКУ «Томскавтодор». В первую очередь гостей интересовали новые разработки в области безопасности дорожного движения, которые активно внедряются специалистами нашего региона.

Министр транспорта Красноярского края Константин Димитров показал гостям Центр компетенции по безопасности дорожного движения, созданный на базе группы компаний «БРИЗ». Здесь были представлены основные новинки в области производства знаковой информации, нанесения дорожной разметки и последние достижения в светофорном регулировании.

Цель визита томичей – изучение опыта внедрения в Красноярске автоматизированной системы дорожного движения (АСУДД-24). Система позволяет оптимизировать ситуацию на дорогах, снизить количество пробок, а также создать «еди-

ное окно», в котором можно увидеть полную картину происходящего на транспортно-дорожной сети города: пробки, транспорт, спецтехнику, аварии, занятость парковок и так далее.

Делегация побывала в управлении автомобильных дорог по Красноярскому краю. Руководитель КрУДора Андрей Журавлев и Виктор Сабинин, заместитель руководителя КрУДора по технической политике, представили дорожную лабораторию, где осуществляется контроль качества дорожно-строительных материалов, применяемых подрядчиками.

Михаил Буйлов, заместитель руководителя КГКУ «КрУДор» по инфор-

мационным технологиям, рассказал об организации системы фото- и видеофиксации нарушений ПДД на дорогах края, работе пунктов весового контроля для грузовых автомобилей. Особое внимание уделили отраслевой информационной системе, с помощью которой в управлении ведут мониторинг, контролируют содержание и ремонт дорожных объектов.

В рамках встречи дорожники также обменялись опытом в части реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и достижения его показателей, обсудили планы ремонта на 2020 год.

По словам Юрия Баева, встреча с красноярскими коллегами стала шагом к сотрудничеству в рамках реализации национального проекта: «Во время рабочего визита основной акцент сделан на качество работ, улучшение дорожной сети регионов, применение современных информационных технологий в управлении дорожным движением и дорожным хозяйством».

В ближайших планах – обмен нормативной документацией с целью создания дорожной лаборатории в Томской области.



ПОЛОЖЕНИЕ

О проведении краевого конкурса стихов для авторской песни, посвящённой 85-летию со дня образования службы Госавтоинспекции «КОНКУРС ПЕСНИ»

1. Общее положение

Учредители краевого конкурса – Красноярская Региональная Общественная Организация ветеранов безопасности дорожного движения «Забота» (далее КРООВ «Забота»). Руководство проведением конкурса осуществляет оргкомитет конкурса и жюри, возглавляемая исполнительным Директором конкурса. Исполнительный Директор назначается оргкомитетом конкурса.

2. Цели и задачи конкурса

Посредством популяризации творческих произведений, привлечь внимание общественности к деятельности дорожных автоинспекторов, привить политику взаимопомощи и культуры поведения водителей и пешеходов на дорогах, тем самым повысить имидж службы ГИБДД. Открыть новые творческие имена среди всех возрастных групп населения и профессий. Популяризация музыкальных произведений о работе инспекторов ДПС, безопасности дорожного движения посредством публичного исполнения, в исполнении детских и взрослых коллективов, отдельных исполнителей.

3. Условия участия

К участию в конкурсе приглашаются все жители Красноярского края без ограничения возраста, авторские коллективы и авторы-исполнители.

Критерии оценки:

3.1 Ярко выраженная актуальность темы – песни о пешеходах, водителях и пассажирах, интересные дорожные истории, помощь и взаимовыручка в дороге, самоотверженная помощь инспекторов ДПС, участникам дорожного движения, попавшим в трудную ситуацию. Особо – о юных инспекторах движения.

3.2 Художественная ценность текстов.

3.3 Оригинальность стиля

К участию в конкурсе будут приняты авторские работы, проведенные на плагиат.

Определение победителей проводится по возрастным категориям:

- от 7 до 15 лет; - от 16 до 35 лет; - от 35 и старше.

Жюри по большинству голосов может учредить специальную номинацию.

Участник конкурса каждой номинации представляет не более 2-х произведений.

После подведения итогов конкурса лучшие работы будут анжированы в музыкальные произведения, записаны в студиях звукозаписи с сольными и авторскими коллективами, размещены на интернет - порталах ГИБДД, в СМИ, и социальных сетях. Конкурсные выступления коллективов с готовыми фонограммами, будут проводиться с использованием фонограмм «минус», либо инструментального аккомпанемента – инструментальный ансамбль.

Участие в конкурсе бесплатное. Каждый участник получит диск.

4. Порядок проведения Конкурса

Краевой «КОНКУРС ПЕСНИ» проводится в три этапа:

1 этап – регистрация заявок – до 30 июня 2020 г.

2 этап – отборочный, проводится с 1 июля до 1 августа 2020 г.

3. этап – заключительный, награждение победителей пройдёт на торжественном мероприятии в июле 2021 года, посвящённом 85-летию создания службы Госавтоинспекции.

Победители будут награждены дипломами, ценными подарками и призами.

Для участия в первом этапе необходимо выслать заявку (Приложение №1) по адресу: gai24@mail.ru с пометкой «Конкурс песни».

Справки по телефонам: (391)227-39-28

Руководитель проекта, Руденко Людмила Михайловна.

Стихи конкурсантов оценивает жюри, в которое входят ветераны ГАИ, инспекторы ДПС, журналисты, известные деятели культуры и искусства. Жюри оценивает заявленные творческие работы на закрытом совещании большинством голосов. Решение жюри оформляется протоколом и пересмотру не подлежит.

5. Награждение

По итогам конкурса решением Жюри определяются:

- Обладатель «Гран-при»
- Лауреаты конкурса – 1-е, 2-е и 3-е места в каждой номинации;
- Дипломанты конкурса 1-й, 2-й и 3-й степени в каждой номинации

По согласованию с оргкомитетом и жюри, общественные и коммерческие организации, юридические и физические лица имеют право присуждать собственные призы.

6. Порядок финансирования

8.1. Аренда концертного зала, транспорт, подарки, призы и дипломы, тиражирование дисков, осуществляется за счёт учредителей Конкурса – КРООВ БДД «Забота».

8.2. Благотворительная помощь от партнёров «Конкурса песни» в рамках подведения итогов творческого конкурса может выражаться: аренда студии звукозаписи, фото-видеооборудования и съемки, оплата специалистов, спецпризы, тиражирование дисков по итогам конкурса, расходы на фуршет, реклама в СМИ

Командировочные расходы участников оплачиваются направляющими организациями или самими участниками.

Срок подачи заявок до 30.06.2020 года.

СОГЛАСОВАНО:

Начальник УГИБДД ГУ МВД России
по Красноярскому краю
полковник полиции
Членов А.В.

Приложение №1

З А Я В К А на участие
Ф.И.О. участника (полностью):
Число, месяц, год, рождения:
Мобильный:
e-mail:
Название песни:



ЗАЯВЛЕНИЕ

Я, _____ (фамилия, имя, отчество)

Даю согласие на обработку персональных данных, согласно Ст. 7 Федерального закона № 152-ФЗ от 27.07.2006г. «Конфиденциальность персональных данных»

Подтверждаю, что представляемые для участия конкурсе материалы, подготовлены мною самостоятельно, и я действительно являюсь их автором.

Организаторы вправе распоряжаться присланным на конкурс материалом по своему усмотрению и использовать в дальнейшем в средствах массовой информации и социальных сетях.

«__» _____ 2020 года.



Броня крепка!

Бронепоезд! В самом этом слове-понятии заключена неустержимая мощь и напор. И хотя огнедышащие крепости уступали в маневренности танкам и авиации, бронепоезда сыграли огромную роль в достижении нашей Победы в Великой Отечественной войне. Тем более, что в первые дни после начала боёв танковые войска понесли огромные потери и Советское правительство нашло выход – для поддержки пехоты использовать бронепоезда.

Решение проблемы

Но «броненосцев на колёсах», находящихся в строю, явно не хватало. Поэтому с самого начала Великой Отечественной войны в СССР началось строительство мобильных огневых цитаделей. И Красноярск стал одним из центров создания бронепоездов – на нашем паровозоремонтном заводе уже в 1942 году было построено две таких стальных крепости. Из них сформировали 29-й отдельный дивизион бронепоездов. БЭПО №1 назвали «Красноярец», а №2 – «Енисей». При строительстве броненосных громадин возникли трудности: привезённые с уральских заводов стальные плиты оказались незакалёнными. Заводчанам пришлось поломать голову, но молодые рабочие Чистяков и Кузьмин решили проблему. Они предложили построить печь и самим произвести закалку плит! А где взять огнеупорный кирпич? И его сделали собственными силами! В итоге наши поезда получили достойные «доспехи» для сражений на самых ответственных участках сражений. И Красноярский паровозоремонтный завод

внёс достойный вклад в дело Победы. Бронепоезда, столь нужные фронту, за короткие сроки были построены!

Подготовка

Интересно, что бронированный паровоз располагался в середине состава из четырёх двухосных бронеплощадок. Каждая бронеплощадка с толщиной брони стенок от 30 до 80 миллиметров была оснащена 76-миллиметровой танковой пушкой КТ-28 во вращающейся башне шестигранной формы и пятью пулемётами ДТ (Дегтярёва танковый 7,62 мм). Один из них располагался в башне, а четыре – по краям бронеплощадки. На тендере паровоза была расположена башня ПВО с пулемётами и рубка командира бронепоезда. В штатный боекомплект входило 180 снарядов и 6300 патронов. Экипаж каждой бронеплощадки состоял из 12 бойцов. А командиром построенного и сформированного в Красноярске дивизиона бронепоездов был назначен майор Иван Фёдоров, кадровый грамотный артиллерист, уже понюхавший пороха на фронте и даже получивший ранение. Вот что

рассказывал в своих воспоминаниях бывший машинист бронепоезда «Красноярец», Герой Социалистического труда Георгий Антипин: «Вопрос о формировании боевого экипажа обсуждался на партийном активе железнодорожников Красноярска. Начальник депо Никольский, отметив, что рабочие завода добровольно построили бронепоезда, предложил комплектовать расчёты тоже добровольцами.

Те из железнодорожников, кто имел армейскую специальность артиллериста или пулеметчика, были включены в боевые расчёты». Личный состав экипажей дивизиона пополнялся железнодорожниками со всего нашего края, отбирали в экипажи самых достойных.

На фронт!

Ходовые и огневые испытания проведены, взаимодействие экипажей отработано – вперёд, на фронт! И утром 16 марта 1942 года красноярский 29-й отдельный дивизион бронепоездов отправился на запад. Но не сразу попал в действующую армию – сначала он был передан в резерв Ставки Верховного Главнокомандования, а в июне вошёл в состав 53-й армии Северо-Западного фронта. Дивизион попал в самую гущу кровопролитных боёв в районе города Демянска: немцы сумели прорвать кольцо окружения вокруг своей большой группировки, рвавшейся к Ленинграду. Но полностью ликвидировать «котёл» фашисты не смогли, бои затянулись. А вот местность под Демянском затрудняла использование бронепоездов в здешних условиях оказалось предпочтительнее для обеих сторон. В своих мемуарах маршал Жуков вспоминал, что немцы здесь, под Демянском, использовали до трёх бронепоездов. Уже в феврале 1943 наши войска начали вторую Демянскую наступательную операцию, и многострадальный Демянск, вокруг которого более года шли ожесточённые кровопролитные бои, был полностью освобождён от фашистов. В дальнейшем дивизион принимал активное участие в боях под Старой Руссой, в составе 3-го Прибалтийского фронта освобождал от немецких захватчиков западные регионы СССР.

Сергей КОЛИН.

Использовались материалы, интернет-энциклопедии Красноярского края, музея ЭВРЗ.