

ФЕВРАЛЬ 2013 № 2 (10)

Т Р А Н С П О Р Т Н Ы Й
К О М П Л Е К С
К Р А С Н О Я Р Ь Я

информационно-аналитический журнал



**Визит министра транспорта РФ
Максима Соколова
на строительную площадку
четвертого моста через Енисей**



СОДЕРЖАНИЕ

Николай Аракелов
Форум новых возможностей стр. 4-7

Александр Ефанов
Игорь Богданов:
«Мы умеем делать хорошие дороги!» стр. 8-9

Мария Климова
Соединяем берега и судьбы стр. 10

Анна Ильина
Мосты длиной в жизнь стр. 11

Новости стр. 12-13

Александр Владимиров
Маршруты агломерации стр. 14

Кристина Сергеева
О жизненных приоритетах стр. 15

Петр Дубынин
Новые стандарты безопасности стр. 16-17

Андрей Москов
Отдельный разговор стр. 18-19

Сергей Фролов
Новый круг стр. 20-21

Александра Дьяченко
Патриотический автопробег стр. 21

Иван Булава
Александровский бульвар Красноярска.
Каким ему быть? стр. 22

Семь футов под килем стр. 23



Фото на обложке: министр транспорта РФ Максим Соколов, губернатор Красноярского края Лев Кузнецов и министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин в ходе визита на стройплощадку четвертого моста через Енисей



Издается при содействии министерства транспорта Красноярского края

Учредитель и издатель ООО «Автодорожно-транспортная газета»
Главный редактор Эдуард АЛБОРОВ

Адрес редакции и издателя: 660049, г. Красноярск, пр. Мира, 30, корп. 1, офис 510, а/я 25533. Тел./факс (391) 227-27-27, 227-94-27, e-mail: atg2000@mail.ru

Журнал отпечатан в ООО «Издательская группа «Всем, всем, всем!», 660062, ул. Высотная, 2 Объем 24А4. Тираж – 2300 экз.

Время подписания в печать 28.02.2013 в 16.00. Цена свободная

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.





Форум НОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Площадка для дискуссий

Нынешний год для Красноярского экономического форума – юбилейный. Ровно 10 лет назад, в феврале 2004 года, был дан старт форуму, который за прошедшее время из региональной площадки превратился в значимое и громкое событие не только российского, но и международного масштаба.

– С каждым годом Красноярский экономический форум все популярнее, – отметил ответственный секретарь оргкомитета форума, заместитель губернатора Красноярского края Андрей Гнездилов. – Возможно, благодаря сложившемуся здесь неофициальному характеру общения, который позволяет участникам вырабатывать конкретные эффективные решения. Такой формат в стране аналогов пока не имеет.

КЭФ наряду с Санкт-петербургским и Сочинским входит в первую тройку наиболее эффективных экономических форумов России. По предварительным данным, юбилейный, X, КЭФ собрал рекордное количество участ-

ников. Около 3 тысяч представителей власти, бизнеса и экспертного сообщества из 16 стран мира и 57 российских регионов посетили его пленарные заседания и дискуссионные площадки. Участие в работе КЭФ-2013 приняли Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев, семь министров Правительства РФ, 12 глав субъектов Российской Федерации.

В этом году форум проходил под лозунгом «Россия: карта перемен». Дискуссии и пленарные заседания были посвящены прогнозированию и обсуждению долгосрочного плана социально-экономической модернизации страны до 2018 года.

Выступая на открытии форума, Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев говорил о проблемах, которые стоят перед страной. Существенное внимание он уделил транспортной политике государства.

– Последовательное создание современной инфраструктуры – критически важная вещь для нашей страны, – подчеркнул Дми-

трий Анатольевич. – Особенно остро все это понимают, находясь в Сибири. Но сначала о транспорте. Цель понятная – повышение связанности территорий, улучшение транспортной доступности, дальнейшее развитие международных транспортных коридоров, увеличение скорость доставки пассажиров и грузов, использование резерва повышения пропускной способности как на автомобильных, так и на железных дорогах. Показатель транспортной подвижности населения должен быть увеличен в 2018 году на 40%, а объем экспорта транспортных услуг – в 1,8 раза. Очевидно, что в нашей самой большой, самой протяженной в мире стране принципиальное значение имеет развитие региональной и местной авиации. Не случайно транспортная тематика стала одной из основных обсуждаемых на форуме.

Мост в формате 3D

Помнится, на прошлом форуме у стенда министерства транспорта Красноярского края и КГКУ



«Крудор» постоянно собиралось много посетителей – полюбоваться макетом нового моста через Енисей в Красноярске. Мост тогда существовал в проекте, и людям не верилось, что такая красота будет построена в самом центре города.

Прошел год, и проект обрел зримые очертания на строительной площадке. Ведутся работы на семи опорах правого берега, двух опорах левого берега и шести – в русле реки. Принято и уложено более 14 тысяч кубометров железобетона. Темпы строительства постоянно наращиваются, завершена вертикальная планировка площадки укрупнительной сборки пролетных строений.

В рамках работы форума министр транспорта РФ Максим Соколов ознакомился с ходом строительства четвертого автодорожного моста через Енисей в Красноярске.

– Это всегда приятно, когда строятся новые объекты, причем в соответствии с графиком. Особенно объекты, которые снимают инфраструктурные ограничения для развития города-миллионника, – отметил Максим Соколов.

На прошлом, IX, экономическом форуме было заявлено, что за ходом строительства моста любой желающий сможет наблюдать хоть круглосуточно, не выезжая на место сооружения, а прямо с экрана компьютера. Это обещание было выполнено, и сегодня на сайте КГКУ «Крудор» есть страница, зайдя на которую можно в любое время суток следить за про-

цессом строительства в прямой трансляции.

– В этом году наша выставка в рамках X Красноярского экономического форума значительно расширена, – сказал начальник информационно-аналитического отдела Управления автодорог по Красноярскому краю Александр Марков. – Акцент сделан на интерактивном показе. Для этого мы установили два экрана и панель с дополнительной информацией. Основной стала презентация «Развитие и модернизация транспортных систем Красноярска». Она готовилась совместно с министерством транспорта края, компанией «Краспригород» и департаментом транспорта администрации Красноярска. Министерство транспорта представляет транспортное кольцо столицы края, показывает, из каких объектов оно формируется. На интерактивной схеме можно увидеть, какова ближайшая перспектива развития транспортной схемы Красноярска, как и благодаря чему осуществится перераспределение потоков транспорта на улицах города.

Еще один проект – представляемая департаментом транспорта Красноярска «Модернизация трамвайного движения». Реализация этого проекта позволит эффективно эксплуатировать построенные участки маршрутной сети трамвая.

Большой интерес посетителей вызвал макет нового терминала аэропорта Емельяново. Площадь терминала – 32,5 тыс. кв. метров,

предполагаемая пропускная способность – 3,2 млн. пассажиров в год.

Аэропорт на все времена

В работе дискуссионной площадки «Авиация России: перспективы и вызовы», которая прошла в рамках X Красноярского экономического форума, приняли участие представители федеральных и региональных органов власти, а также крупнейших российских авиакомпаний и логистических операторов. Среди обсуждаемых вопросов были создание в России низкобюджетных перевозчиков, проблемы инфраструктурных ограничений в развитии отрасли, а также возможные пути решения проблем межрегиональных воздушных сообщений.

Участники дискуссии пришли к выводу, что для повышения конкурентных преимуществ отрасли пассажирских авиаперевозок необходимо комплексно развивать инфраструктуру путем привлечения инвестиций. Нужна и разработка мер по повышению привлекательности авиаперевозок среди населения. Решить эту проблему можно путем снижения тарифов за счет субсидирования, изменения платы за провоз багажа.

С докладом о развитии региональной авиации на территории Красноярского края на совещании выступил министр транспорта края Сергей Еремин.

– Красноярск имеет ряд преимущественных моментов в части территориального расположения, – сказал он. – И мы должны, ис-

пользуя это положение, подходить сбалансированно и комплексно к решению этих вопросов. Прежде всего, это развитие красноярского авиатранспортного хаба, который должен выступать как на национальном, так и на международном уровне. И в то же время учитывать момент региональной авиации, стать центром притяжения.

Для осуществления этого выполнен ряд мероприятий, среди которых существенная доля частных инвестиций, вложенных в развитие аэропортового комплекса. Это и современный топливно-заправочный комплекс, позволяющий создать конкурентные преимущества по стоимости топлива. Прибавьте сюда современный грузовой терминальный комплекс, который уже работает в полную силу, имеет современную инфраструктуру для обслуживания грузов. Большое внимание уделяется развитию сервисного обслуживания. Это, в свою очередь, должно обеспечить рост пассажирских и грузовых перевозок.

– В течение трех лет в аэропорту Емельяново будет построен новый пассажирский терминал. Планируется создание федерального казенного предприятия «Аэропорты Красноярья», которое будет ответственно за развитие региональной сети аэропортов, – подчеркнул Сергей Еремин.

На X Красноярском экономическом форуме подписано соглашение между Министерством транспорта РФ, Федеральным агентством воздушного транспорта, Федеральной таможенной службой, губернатором Красноярского края, а также компаниями «Интеррос» и «Ренова» о строительстве нового пассажирского терминала в аэропорту Емельяново.

Дорога на Север

«Мы начинаем движение на Север», – так можно кратко охарактеризовать деятельность ОАО «Корпорация развития Красноярского края». Речь – о масштабном проекте создания Ангаро-Енисейского кластера в Красноярском крае.

– На территории кластера уже действуют крупные успешные предприятия. Перед нами стоит задача – используя мощности Богучанской ГЭС, ликвидировать сложившийся энергодефицит и создать условия как для увеличения объемов производства уже функционирующих предприятий, так и для открытия новых, – отметил губернатор Красноярского края Лев Кузнецов. – Реализация проекта позволит золотодобывающим предприятиям территории увеличить годовую производительность на 13 тонн – это около 5% российского объема добычи.

Для обеспечения Приангарья и Саянского района планируется построить 642 км автодорог и мостовых переходов. В частности, будет построен автомобильный мост через Енисей в районе поселка Высокогорского в Енисейском районе Красноярского края протяженностью более километра. Реализацию проекта планируется начать в текущем году и завершить его к 2020 году. Новые дороги и мосты позволят обеспечить сообщение населенных пунктов правобережья Енисейского района, где проживает более 18 тыс. человек, с паромными переправами, расположенными в районе поселка Епишино; населенных пунктов Мотыгинского района (16,1 тыс. человек) с Высокогорским мостом, а жителей Саянского района (11,94 тыс. че-

ловек) с сетью автодорог общего пользования.

В рамках ГЧП

На форуме особенно часто звучала эта аббревиатура – ГЧП, которая расшифровывается как государственно-частное партнерство. Новые подходы к развитию в России этой формы сотрудничества были озвучены на различных диспутах и «круглых столах».

В ходе диалога стороны затронули вопрос привлечения частных инвесторов к развитию транспортной инфраструктуры России. По словам министра транспорта РФ Максима Соколова, ожидаемый объем инвестиций в отрасль к 2020 году достигнет уровня 12,5 триллиона рублей. Из них 5,6 триллиона привлекут из внебюджетных источников. Доля государства пока очень высока, поскольку частный бизнес не желает вкладываться в проекты без госгарантий.

Далее в своем выступлении министр транспорта РФ сделал акцент на обновленной транспортной стратегии – основном документе, определяющем развитие транспортного комплекса страны.

– Основным трендом развития транспортной отрасли страны в ближайшие несколько лет становится увеличение мобильности граждан, – подчеркнул Максим Соколов. – Планируется, что к 2030 году показатель мобильности населения возрастет вдвое, то есть до уровня показателя развитых экономик мира. Произойдет это как за счет увеличения авиационной мобильности, так и благодаря развитию высокоскоростного железнодорожного транспорта. Рынок должен адап-



тироваться к потребностям пассажирских перевозок, поскольку надежность и регулярность перевозок у пассажиров часто ценится выше стоимости.

Говоря о сравнительных результатах, ожидаемых в рамках ключевых целей транспортной стратегии, Максим Соколов назвал и формирование единого транспортного пространства России, что включает в себя переход к полноценной сетевой структуре железных и автомобильных дорог и полицентрической модели пространственного развития страны. В автодорожном комплексе – это обеспечение разумного баланса между потенциалом дорожной сети и ростом автомобильного парка.

Говорил министр и о такой важнейшей инициативе, как активизация использования водных путей. Сегодня внутренние водные перевозки составляют четверть от того объема, который перевозился в стране внутренним водным транспортом до 1990-х годов.

Таким образом, все указанные в выступлении мероприятия позволят кардинально изменить ситуацию: повысить коммерческие скорости доставки грузов железнодорожным транспортом – на треть, автотранспортом – вдвое, внутренним водным транспортом – до 60%.

Выступивший первый вице-президент ОАО «РЖД» Александр Мишарин выразил уверенность, что будущее отрасли – за высокоскоростным железнодорожным транспортом. В Сибири есть полигоны для высокоскоростного железнодорожного движения, и первым из них может стать ветка Красноярск – Кемерово – Новосибирск.

Из Кызыла – в Курагино

В ходе работы X Красноярского экономического форума подписано принципиально важное соглашение, по которому ООО «Тувинская энергетическая промышленная корпорация» примет участие в строительстве железнодорожной линии Кызыл – Курагино. Проект реализуется в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП) и связан с развитием угледобывающего комплекса региона. Соглашение о взаимодействии по строительству подписано между компанией, Министерством транспорта РФ, правительством Красноярского края и правительством Республики Тыва.

Церемония подписания договора состоялась в пресс-центре Красноярского экономического форума в присутствии премьер-министра России Дмитрия Медведева. Премьер отметил, что в реализации проекта «Кызыл – Курагино» «пора от процедур реформирования переходить к рабочим вопросам».

Ветка Кызыл – Курагино длиной 402 км войдет в единую систему железных дорог с Элегестским угольным месторождением в Туве.

Из других документов, подписанных на форуме, отметим также соглашение между Сбербанком России и ООО «Сибуголь» об открытии невозобновляемой кредитной линии с лимитом более 400 млн. рублей сроком на семь лет.

Выделенные средства компания направит на строительство мостового сооружения через реку Сыр и подъездов к нему в Балахтинском районе.

Мостовая переправа обеспечит компании «Сибуголь» транспорти-

ровке добываемого угля до потребителей.

Мост имеет большую социальную значимость – им будут пользоваться жители Балахтинского района, которые проживают в населенных пунктах в границах угольного разреза.

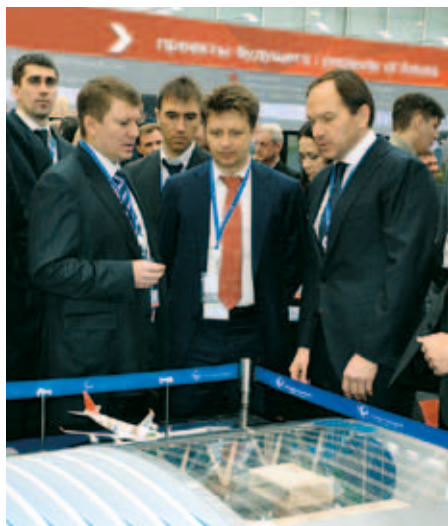
До новых встреч на XI форуме

Итак, Красноярский экономический форум завершил свою работу. Кратко подводя его итоги, следует отметить, что в эти дни было подписано 26 соглашений на сумму несколько сотен миллиардов рублей. Впрочем, большое значение имеет и долгосрочный эффект. В частности, премьер-министр страны Дмитрий Медведев в рамках развития Анагаро-Енисейского кластера поручил вице-премьеру Аркадию Дворковичу заняться этим проектом, стоимость которого 272 миллиарда рублей, из них 216 – это средства инвесторов, остальное – бюджетные деньги.

Также около 40 зарубежных инвесторов заинтересовались проектами, представленными на Енисейской венчурной ярмарке, и правительство края работает над тем, чтобы предварительные договоренности превратились в подписанные соглашения. Проявили интерес к этим проектам и местные инвесторы.

Но главное, пожалуй, заключается в том, что все, что обсуждалось на дискуссионных площадках Красноярского экономического форума, передано в Правительство России и в ближайшее время ляжет в основу новых важных решений.

*Николай АРАКЕЛОВ
Фото из архива КЭФ*





Игорь Богданов: «Мы умеем делать хорошие дороги!»

Если взять два списка – руководителей дорожной отрасли края и список дипломников этого человека, то совпадение будет практически стопроцентным. И не мудрено. На руководящие посты попадают лучшие выпускники, а кому, как не декану, заниматься дипломами лучших студентов.

На днях свой 70-летний юбилей отмечает первый и единственный декан дорожного факультета КИСИ (как бы этот вуз ни назывался в дальнейшем), а ныне доцент кафедры «Автомобильные дороги и городские сооружения» факультета строительства инженерной инфраструктуры и дорог Строительного института СФУ Игорь Яковлевич Богданов.

Юбилей – прекрасный повод вспомнить о заслугах этого замечательного человека.

Вспоминает Игорь Яковлевич:
– Жили мы на улице Ломоно-

сова. Это сейчас центр города. А тогда была самая окраина, Таракановка. В те годы был закон – семь классов учились бесплатно, а дальше надо было платить. Семья большая, денег лишних не было. Вот и шли все мои братья-сестры в техникумы. Пошел после седьмого класса и я. В лесотехнический (политехническим он стал позже) техникум. И платить не надо, и стипендию дают. Готовился стать технологом лесоперерабатывающих предприятий. Достаточно неожиданно для себя окончил его с отличием. Так что имел льготы при

поступлении в вуз. Тут уже решил идти в политехнический институт.

Таракановка наша лежала неподалеку от железнодорожного моста, так что частенько смотрел на это грандиозное строение и восхищался им. До сих пор не перестаю восхищаться этой игрой инженерной мысли, этими новаторскими для того времени решениями, кропотливостью, с которой мост был собран. Поэтому, когда ученики подарили фрагмент моста (*показывает*), был доволен. Жалею, что продала его весь. Даже пролета не оставили для потомков. А ведь фурор он произвел немалый на Парижской выставке.

Институт тоже окончил с отличием, распределению на кафедру удивлен не был. Только работать на ней довелось ох как нескоро! Сначала – армия. Служил офицером в танковых войсках, в отставку ушел командиром танковой роты. Вернувшись домой, сразу поступил в аспирантуру, в Омский автодорожный институт. Через три года защитил диссертацию по изучению динамических колебаний в мостовых конструкциях.

Вернулся в Красноярск. Приняли меня на должность старшего преподавателя на родную кафе-

дру, а уже через месяц стал доцентом. Преподавал, вел научную работу, руководил курсовыми и дипломными работами. Среди тех, кто выполнял дипломы под моим началом, и известный человек в дорожной отрасли края, депутат Законодательного Собрания Сергей Зяблов, и директор 7-го мостоотряда Василий Ильинов, и многие другие специалисты дорожной отрасли города и края.

Оставался в должности доцента я недолго. Прошла реконструкция политеха, отделился Инженерно-строительный институт. Я участвовал в выборах. Занял пост декана дорожного факультета. Проработал на этой должности, пока не образовался СФУ, и факультет наш влился в новую структуру. Так что опять в должности доцента.

– Так что СФУ, выходит, повредил вашей жизни?

– Нет, я так не говорил. Новые времена, новые требования к выпускникам, к обучению. Вот сейчас начали принимать студентов в бакалавриат. На четырехлетнюю форму обучения. А какой новый корпус для нас построили! Стройка велась хозспособом с конца 1990-х. И конца-края видно не было. А тут за год, считай, новые большие аудитории, новые помещения. Да и обучение приобретает новые формы.

Сейчас ведется строительство нового моста, так нам выделены специальные комнаты, можем отправлять студентов получать практический опыт. А четверо наших ребят, выиграв конкурс, получили возможность работать на этой грандиозной стройке. Нам приходится вести для них занятия в свободное время, чтобы не отстали.

– Большой ли урон для наших мостовиков, что стройку выиграла не местные, а новосибирская компания?

– А кто сказал, что новосибирцы строят? Да, тендер выиграло ОАО «Сибмост», расположенное в Новосибирске. Но стройку-то ведет наш мостоотряд № 7! Это хоть и подразделение новосибирцев, но вполне самостоятельная организация, которая ведет свою историю с 1955 года. Тогда это саперное воинское подразделение вернулось из Европы. И первым объектом мостоотряда стал Коммунальный мост.

– Чем уникален будущий мост?

– Да практически ничем. От типового он будет отличаться только чуть более короткими пролетами. Дело в том, что он слишком близко к железнодорожному мосту, у которого пролеты не 150, а 144 метра. И чтобы не было затруднений для судоходства, берем этот размер.

Вот остальные наши мосты уникальны, особенно Коммунальный. На нем обкатывалась совершенно новая технология. Полуарки собирали чуть выше по течению, на баржах везли к месту установки, баржи затопливали, и они вставали на место. С миллиметровой точностью! Для многотонных конструкций это непросто. Да и конструкция моста была передовой. Госпремии так просто не давали, а тут получили и конструкторы, и строители.

– Но, как говорят, трамвай расшатал и его. Я помню те полтора года ремонта.

– Трамвай для того моста был, как дробина для слона! Там была одна маленькая ошибка с коэффициентом теплового расширения деталей и износившиеся деревянные компенсаторы. Как раз мы и делали оценку состояния моста накануне ремонта, писали техзадание на ремонт. Да и контроль над работами тоже был на нас. Вдобавок не до конца была проработана система рельсовых токопроводов. Это на земле хорошо, все токи в нее и уходят. А здесь мост! Куда ему деваться?

– И часто вас привлекают?

– Да все время (*улыбается*). Кроме нас, специалистов нет. Недавно доставляли агрегат на Саяно-Шушенскую ГЭС. Довезли водным путем до Майны, там до основного тела плотины рукой подать. Но на пути восемь мостов. Давали оценку, какие мосты годны, какие нужно усилить, чтобы перевозить многотонную конструкцию. Рекомендации, как усиливать. Или в Туве перевозили многотонный генератор для фабрики в Ак-Довураке. Там почти сотня мостов была! Да и новых проектов хватает.

– Крылатую шутку Гоголя о двух бедах на Руси помнят все. А как вы на нее реагируете?

– Чтобы дороги были, их надо строить с учетом региональных условий, строго выполнять проектные решения и использовать качественные современные материалы. А что у нас? Ввели конкурсы на строительные работы, где

основным критерием является понижение стоимости. А за счет чего? Мы должны руководствоваться двумя документами – проектом и определенной стоимостью на основании утвержденных расценок. Поэтому считаю, что чем дешевле, тем хуже или для качества, или для организации, работающей себе в убыток. У нас же порой контракты получают компании, не имеющие ни малейшего опыта в этой деятельности. Только потому, что поставили самую низкую, нереально низкую цену.

В пример часто приводят европейские дороги. Но нам их условия не подходят. Был я с обменом опытом и в Германии, и в Финляндии. Так там глубина промерзания 40-60 сантиметров. Даже в северной Норвегии столько же. А у нас? Два с половиной метра! Так что, прежде чем начинать строительство, необходимо укрепить основание дороги, исключить промерзание современными теплоизоляционными материалами, которые пока стоят очень дорого, или выкопать яму глубиной три метра, да шириной больше дорожного полотна. Засыпать несмерзаемым грунтом, уплотнить. Это во сколько же раз цена возрастет?! Но надо именно так!

Или ситуация с так называемой вечной мерзлотой. Существуют нормативы, согласно которым поисковые работы проводятся до глубины 10 метров. А тут недавно на Енисейском тракте пошли деформации. Стали разбираться – обнаружили такой грунт на глубине 17 метров! Сколько лет потребовалось, чтобы тепло дошло до такой глубины. И вот началось.

Да, мы умеем делать хорошие дороги. Только никто не готов платить требуемых денег. Все хотят заплатить мало, а получить конфетку. Пока общество не поймет, что скупой платит дважды, ничего хорошего не выйдет.

Вот такой он, Игорь Яковлевич Богданов. Хотели поговорить о нем, а разговор свелся к работе – мостам и дорогам. Без этого он своей жизни не представляет. Но благодаря своей любимой деятельности он и в 70 лет сохраняет здравость ума и ясность суждений.

Так что остается пожелать ему здоровья, долгих лет жизни, а также новых мостов, новых дорог, и побольше!

Александр ЕФАНОВ

Соединяем берега и судьбы

Самый популярный строительный объект в Красноярске в последнее время, без сомнения, – новый мост через Енисей. Журналисты охотно говорят и пишут обо всем, чем заняты строители, а жители города и края с удовольствием об этом слушают и читают. Это в очередной раз свидетельствует о том, насколько нужен и важен для столицы края новый мостовой переход через великую реку.



Мастер Павел Звенцов



Монтажник Олег Болотников



Монтажник Роман Карпов

В тот день, когда корреспонденты журнала «Транспортный комплекс Красноярья» приехали на правобережную стройплощадку, там вовсю кипела работа. Только что с Назаровского завода металлоконструкций доставили очередную, четвертую по счету, балку пролетного строения. Будущий мост – объект впечатляющий, и столь же впечатляюще выглядят детали его конструкции. В длину одна такая балка – 21 метр, ее ширина – 2,34 метра, а высота – 3,19 метра. Вес этой металлической громадины

– около 40 тонн! Всего же таких балок для строительства моста требуется 288. Их будут скреплять в конструкции по 16 штук, а затем собранные части пролетного строения моста будут укладываться на опоры. Сейчас на стройплощадке ведется подготовительная стадия к монтажу.

– Нас ждут серьезные объемы сварочных работ, – говорит мастер Павел Звенцов. – Сварка – очень напряженный этап строительства любого моста. И если на этапе подготовки к ней мы что-то упустим или не доделаем, то потом могут возникнуть проблемы.

К счастью, пока особых проблем нет: с взятыми обязательствами коллектив мостоотряда № 7 Красноярского филиала ОАО «Сибмост» справляется. Все делается строго в соответствии со строительными нормами и по графику. Слагаемые успеха – четкая инженерная проработка проекта, наличие современной высокопроизводительной техники, а главное – трудовая дисциплина и опыт работы мостостроителей.

Монтажник Олег Болотников – представитель династии мостостроителей, он уже больше 17 лет работает в мостоотряде № 7. Долгие годы трудились в этой организации его отец Михаил Тихонович (монтажником, как и сын) и мама Августа Родионовна – она была поваром на вахтах. Здесь же работают его дядя и племянник. Общий стаж семьи Болотниковых – почти полторы сотни лет!

Сказать сразу, какой по счету в его рабочей биографии новый мост через Енисей, Олег Михайлович не может. По всему краю и далеко за его пределами через большие и маленькие реки строил он мосты. Но нынешний мостовой

переход, безусловно, один из самых крупных – такой же, как мост через Енисей на глубоком обходе Красноярска. Строители называют его «путинским» – потому что в торжественной церемонии открытия моста принимал участие Владимир Путин, занимавший в то время должность Председателя Правительства Российской Федерации.

Новый мост через Енисей – второй большой по счету и у монтажника Романа Карпова. Первым стал мост через Ангару недалеко от поселка Богучаны – его он строил в составе иркутского мостоотряда № 125 ОАО «Мостотрест». А до этого была работа в чувашском мостоотряде № 41 и московском № 110. В Богучанах Карпов перевелся на работу в одну из крупнейших красноярских мостостроительных организаций – ООО «Трансмост». Для того чтобы сменить место службы, понадобилось не в Красноярск ехать, а всего лишь переправиться с одного берега Ангары на другой: мост через нее возводили одновременно с обеих сторон – иркутские и красноярские мостовики шли навстречу друг другу. Теперь он работает в мостоотряде № 7.

По сравнению с Олегом Болотниковым Карпов в мостостроении недолго – «всего» пять лет. Впрочем, для человека ответственного, любящего и знающего свою работу, это срок вполне достаточный, чтобы стать настоящим профессионалом.

Монтажники – на все руки мастера. В течение всего периода строительства того или иного перехода какими только видами работ им не приходится заниматься. Вести монтаж, бурить грунт под опоры, заливать бетон. В своем отношении к работе Болотников и Карпов едины: мостостроитель – одна из лучших профессий на земле. Как минимум монотонной ее точно не назовешь.

– Наша работа – постоянно в разъездах, на месте не сидим, – говорит Олег Михайлович. – Везде нужны мосты. А новая стройка – это возможность побывать там, где еще не был, познакомиться с новыми людьми. Да и мосты, которые мы строим, тоже все разные.

Где есть мосты, там есть дороги, а значит, жизнь. «Соединяем берега и судьбы» – не случайно именно эти слова стали девизом ОАО «Сибмост».

Мария КЛИМОВА

Иван Павлович – не коренной сибиряк. В Красноярск, где ему довелось построить лучшие мосты своей жизни – Коммунальный, Октябрьский, «777», мост через Енисей на глубоком обходе Красноярска, приехал в 17 лет из Курска. Здесь, в мостоотряде, уже работал монтажником его старший брат Виктор.

Что тогда, что сейчас несовершеннoлетним монтажниками работать было нельзя, но ему удалось устроиться к брату в бригаду, как говорили, по блату. Хотя какой блат – должность-то была не министерская, а обычная рабочая. Постепенно втянулся в работу, и она ему понравилась. Да так, что даже желание дальше получать образование пропало. Специальность есть, хорошая – что еще надо?

И опять спасибо брату – настоял, чтобы Иван поступил в институт. Правда, учиться в вузе пришлось уже после службы в армии.

– Я ушел служить в 1963 году, когда два года отработал, – вспоминает Иван Павлович. – Попал в радиотехнические войска. Наша часть дислоцировалась в центре города Крымска – того самого, где наводнение в прошлом году было. Цела она сейчас или нет – даже не знаю. К концу службы, а тогда служили три года, я занимал должность начальника радиолокационной станции. Командир уговаривал меня остаться на сверхсрочную, но я не захотел. Домой в Красноярск вернулся.

И опять начались рабочие будни в бригадах мостостроителей. Только теперь к ним добавилась еще и учеба – на вечернем отделении Красноярского политехнического института. Днем – на производстве, а вечером – за студенческой партией. В течение семестра, когда были занятия, в командировки не ездил. И это, пожалуй, было единственной поблажкой, которую предоставляли Торубарову на предприятии как студенту. Как только весенняя сессия заканчивалась, сразу же выезжал на объекты.

С 1985 по 1992 год работал на Севере – начальником участка на строительстве дороги Епишино – Брянка в Северо-Енисейском районе. Все мосты на новой трассе и на дороге на Олимпиадинское месторождение построил. Олимпиада только строилась, и одним из начальников участков там работал Владимир Совмен – племянник ле-



МОСТЫ ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

Иван Торубаров, прораб Красноярского филиала Мостоотряда № 7 КФ ОАО «Сибмост», – один из старейших работников коллектива.

Из почти 70 лет своей жизни более полувека отдал он организации, ставшей для него родной. Он уже на заслуженном отдыхе, но работу не оставляет. При непосредственном участии Ивана Павловича возведены десятки мостов. Объект, на котором он трудится, – новый мост через Енисей в Красноярске.

гендарного Хазрета Совмена. Сейчас Владимир Кушукевич – исполнительный директор ЗАО «Золотодобывающая компания «Полюс», Почетный гражданин Красноярска. И друг Ивана Торубарова.

– Сколько тысяч километров я налетал – и не сосчитать, – говорит Иван Павлович. – Это сейчас до Северо-Енисейска можно на машине доехать, а тогда – только самолетом. Все вахтовым методом работали: две недели на объекте, две недели дома. Я же весь месяц на строительстве, потом отчет написал, числа 30-го отъезду в Красноярск, а уже пятого числа следующего месяца – опять на Север. Вот так вся моя жизнь в разъездах и прошла.

В начале этого года, как раз перед своим 69-м днем рождения, пришел Иван Павлович к генеральному директору мостоотряда № 7: «Хватит с меня, наверное, Василий Прохорович. Пора и молодым дорогу дать». Ильинов ему в ответ: «А кто новый мост будет строить? Металл сейчас с завода везут – его принимать надо. Пока силы, здоровье, желание есть – работай, я не гоню. Только рад буду, если останешься».

К слову сказать, Василий Ильи-

нов – третий руководитель предприятия на памяти Торубарова. В мостоотряд Иван Павлович пришел еще при Анатолии Бахтине. Потом долгие годы организацией руководил знаменитый Сергей Виноградов, Герой Социалистического Труда, в честь которого назван вантовый мост на остров Татышев. О Сергее Николаевиче Иван Торубаров и по сей день с гордостью говорит как о первом учителе.

Самым трудоемким мостом из тех, которые ему доводилось строить, Иван Павлович считает Коммунальный мост в Красноярске.

– Техники никакой почти не было, все приходилось вручную, ледками перетаскивать, да еще на главу, – рассказывает Торубаров. – Опоры возводили под водой, в кессонах. Посреди Енисея насыпали островок, на нем строили кессон и опускали его вниз, «до скалы». Но посмотрите, какие опоры, какие арки у нас получились.

Впрочем, Коммунальный – не только самый сложный, но и самый красивый мост в его жизни. Каким станет новый, четвертый, мост через Енисей в Красноярске, покажет время.

Анна ИЛЬИНА

Пассажирам-льготникам

Для удобства пассажиров льготных категорий и четкого автоматизированного учета льготников бумажный Единый социальный проездной билет (ЕСПБ) на пригородных маршрутах постепенно заменит Единая социальная карта льготника (ЕСК). По ЕСК пассажир-льготник в месяц оплачивает 36 основных поездок по 110 рублей и имеет возможность купить 24 дополнительные поездки по льготной стоимости.



Тестирование автоматизированного учета проезда льготных категорий граждан по ЕСК осуществляется на 22 пригородных маршрутах края, среди них Емельяновский, Манский районы, Дивногорск, Железнодорожск.

Также ЕСК действуют на пригороде в Заозерном и Шарыпово.

Работа автоматизированной системы заключается в определении координат посадки и высадки пассажиров с помощью системы ГЛОНАСС, поэтому социальную карту необходимо предъявлять кондуктору для считывания терминалом Метог при посадке в автобус и выходе. При этом с карты не списываются поездки, предназначенные для проезда в городском транспорте.

– Постепенно мы уйдем от неудобного бумажного учета по социальной карте льготника. Автоматизированный учет позволяет льготным пассажирам не предъявлять для проезда никаких документов, кроме полной основной поездкими социальной карты, – отметил министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин.

Развиваемся по программе

Правительство Красноярского края утвердило ведомственную целевую программу «Развитие транспортной системы на 2013-2015 годы», являющуюся продолжением и дополнением программных мероприятий действовавшей ведомственной целевой программы «Развитие транспортной системы на 2012-2014 годы» с учетом краевого бюджета на 2013-2015 годы.

В целом ведомственная целевая программа является консолидирующим, базовым документом для дорожно-транспортного комплекса края, объединяющим в себе мероприятия, направленные на развитие двух отраслей – транспорта и дорожного хозяйства. Финансирование программы будет осуществляться за счет средств краевого и федерального бюджетов и за плановый трехлетний период составит 44 млрд. 843,6 млн. рублей.

В рамках программы запланировано отремонтировать 719 км автодорог и 56 искусственных сооружений на них, завершить работы по строительству и реконструкции 42 км автомобильных дорог регио-

нального и местного значения, отремонтировать 267 дворовых территорий многоквартирных домов и 256 проездов к ним. Общий объем расходов по отрасли «Транспорт» на период 2013-2015 годы составляет 4 млрд. 443,2 млн. рублей.

В рамках реализации мероприятий в области автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта предусмотрены средства на компенсацию расходов перевозчикам, возникающих в результате государственного регулирования тарифов и низкого пассажиропотока на автомобильном транспорте, а также расходы, связанные с перевозками льготных категорий граждан.

– Программными мероприятиями предусмотрено сохранение и развитие автомобильных дорог края, а также комплекс мер по социальным гарантиям граждан. Важно, что будут сохранены гарантии по перевозкам льготных категорий пассажиров с ежегодным выделением финансирования на эти цели более одного миллиарда рублей, – отметил министр транспорта Сергей Еремин.

Телеграфной строкой

Безопасность пассажирских перевозок в поселениях Таймыра обеспечит новая полноприводная техника – шесть новых автомобилей повышенной проходимости – трехосные восьмиместные ТРЭКОЛЫ. Стоимость одной единицы – порядка трех миллионов рублей с учетом доставки.

На российские дороги внедряются камеры нового типа, которые определяют не скорость автомобиля в конкретной точке, а среднюю скорость на участке дороги. Обычно водители резко тормозят перед камерами, создавая аварийную ситуацию, а затем едут с превышением. Новая система больше дисциплинирует водителей.

Летом на улицах Красноярска планируют проводить влажную уборку и пылесосить дороги. Об этом на пресс-конференции рассказал глава департамента городского хозяйства Олег Гончаров.

В 2013 году российской гражданской авиации исполнилось 90 лет.

Департамент муниципального заказа объявил аукцион на строительство автодороги в микрорайоне «Утиный плес». Новая дорога должна будет соединить улицу Судостроительную и Предместную площадь.

В Норильске заработал новый механизм оплаты проезда в муниципальных автобусах – электронная транспортная карта. Приобрести новинку можно во всех почтовых отделениях города.

В Красноярске объявлен аукцион на строительство пешеходного тоннеля на путепроводе через железную дорогу с транспортной развязкой в микрорайоне «Северный» на улице от Северного шоссе до ул. Авиаторов.

Подрядчик должен выполнить все работы в течение 4 месяцев с момента заключения контракта. Начальная цена контракта составляет 44,5 млн. рублей.

Приоритеты глазами населения

Министерство транспорта и Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю подвели итоги опроса населения, во время которого жители высказали свои предложения по ремонту улично-дорожной сети в населенных пунктах края.

В опросе приняли участие более 9,5 тысячи человек. Самыми активными оказались жители Богучанского, Идринского и Тасеевского районов. Из этих территорий в течение месяца было прислано 1151, 939 и 675 предложений соответственно.

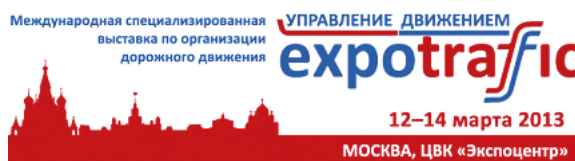
Работа над итоговым перечнем – процесс сложный и много-этапный. До 1 марта 2013 года главы муниципальных образований подают в министерство транспорта Красноярского края заявки на выделение субсидий. Специалисты министерства сравнивают заявки муниципалитетов с предложениями жителей края, полученными в ходе опроса населения. Таким образом, будет сформирован сбалансированный перечень приоритетных объектов ремонта. Средства на ремонт будут распределены по итогам заседания комиссии, в которую входят представители правительства края и депутаты Законодательного Собрания. Эта работа должна быть завершена к 1 мая 2013 года. Финансирование предусмотрено целевой программой «Повышение эффективности деятельности органов местного самоуправления в Красноярском крае на 2011-2013 годы».

Министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин отметил важность привлечения жителей края к планированию ремонтных кампаний.

– Опрос позволил увидеть реальные проблемы и потребности жителей края. В итоге будут приняты решения, которые позволят обеспечить качество жизни населения не на словах, а на деле. Задача, поставленная губернатором края, – научиться власти и обществу слышать друг друга – нами реализуется, – резюмировал Сергей Еремин.

Новейшие решения

12 – 14 марта 2013 года в Москве в ЦВК «Экспоцентр» состоится международная специализированная выставка по



организации дорожного движения «Exprotraffic», призванная стать ключевым событием в сфере транспортной инфраструктуры, регулирования транспортных потоков, безопасности дорожного движения и организации автостоянок.

На выставке будут представлены мировые и отечественные технологии интеллектуальных транспортных систем, новейшие решения в сфере безопасности дорожного движения, последние достижения в области инфраструктуры и технического обслуживания автомобильных дорог. Особое внимание будет уделено европейскому опыту использования ИТС и пилотным проектам их внедрения в России на примере Казани, Москвы, Санкт-Петербурга, Сочи и других городов.

Новый рейс в Туруханск

С 6 марта 2013 г. «КрасАвиа» планирует ввести в маршрут Красноярск – Подкаменная Тунгуска – Красноярск дополнительный населенный пункт – поселок Туруханск.



Это необходимо, прежде всего, жителям поселка. Как и большинство населенных пунктов северных районов края, он расположен в сотнях километров от ближайших аэропортов. Например, расстояние от Туруханска до Светлогорска составляет приблизительно

120 км, до Игарки – 190 км, до Подкаменной Тунгуски – 475 км.

Приказ Минтранса

25 февраля 2013 г. Минюст России зарегистрировал Приказ Минтранса России от 25 октября 2012 г. № 384. Приказом утвержден порядок осуществления владельцем автомобильной дороги мониторинга соблюдения владельцем инженерных комму-

никаций технических требований и условий, подлежащих обязательному исполнению, при прокладке, переносе, переустройстве инженерных коммуникаций и их эксплуатации в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог.

Автолюбителям

На глубоком обходе Красноярска, перед аварийным участком автомобильной дороги близ моста через Енисей, установлен информационный знак с внутренней подсветкой «Внимание! Опасный участок!» и ограничением скорости до 70 км/ч.

Это место в кругу автомобилистов «печально известное» – здесь регулярно случаются ДТП: в условиях ограниченной видимости водители неправильно выбирают скорость движения.

– Знак будет моргать по мере необходимости. На специалиста, работающего на посту охраны, возлагается дополнительная ответственность: в условиях ограниченной видимости, когда с Енисея поднимается туман, он должен включать табло с помощью специальной кнопки, – пояснил заместитель руководителя КГКУ «КруДор» Андрей Журавлев.

По материалам министерства транспорта Красноярского края, КГКУ «КруДор», ГП КК «КрасАвиа», КЭФ-2013



10% от общегородского суточного пассажиропотока.

Проект «Городская электричка» получил высокую оценку министра транспорта РФ Максима Соколова и первого вице-президента ОАО «РЖД» Александра Мишарина. Максим Соколов отметил, что развитие пассажирского железнодорожного транспорта внутри крупных агломераций, в том числе его скоростных видов, является частью «Транспортной стратегии России до 2030 года».

Александр Мишарин поблагодарил губернатора Красноярского края Льва Кузнецова за поддержку столь значимого для Красноярска проекта и выразил надежду на дальнейшее плодотворное сотрудничество региона и ОАО «РЖД».

– Красноярск является одним из немногих городов страны, где есть железнодорожное кольцо, охватывающее практически весь город. Это дает широкие возможности для развития скоростного железнодорожного движения внутри агломерации, – подчеркнул он.

– Уже сегодня внутригородские электропоезда позволяют красноярцам быстро добираться домой, минуя пробки в часы пик, – рассказал генеральный директор ОАО «Краспригород» Петр Овсянников. – В черте города в рабочие дни курсирует 17 электропоездов. Городской железнодорожный транспорт, следуя точно по расписанию независимо от погодных условий и ситуации на дорогах, позволяет горожанам существенно экономить время в пути. Высокая вместимость подвижного состава делает поездку в городской электричке более комфортной, чем в автобусе. Дальнейшая реализация проекта требует принятия ряда решений с целью создания для пассажиров удобных условий пересадки с городского автотранспорта на железнодорожный.

В городских электропоездах планируется ввести систему расчета с помощью пластиковых транспортных карт как единого платежного инструмента для всех видов городского транспорта. Кроме этого, «Краспригород» предлагает пойти по пути Москвы и создать систему единого билета, который бы позволял пассажирам существенно экономить на проезде при использовании пересадочных маршрутов.

Александр ВЛАДИМИРОВ



Маршруты агломерации

На X Красноярском экономическом форуме проект компании «Краспригород» «Городская электричка» был представлен в рамках программы комплексной оптимизации системы общественного транспорта Красноярска.

Внутригородские пассажирские перевозки, организацией которых ОАО «Краспригород» занимается с января 2012 года, вошли в «Программу комплексной оптимизации системы общественного транспорта Красноярска» наряду со строительством четвертого моста через Енисей, комплексным развитием автодорожной системы краевого центра и модернизацией трамвайного движения.

Реализация проекта планируется в три этапа. На первом этапе пассажиропоток повысится до 70

тысяч человек в сутки. На втором – «Крас-пригород» совместно с администрацией города и правительством края планирует увеличить объем пригородного железнодорожного транспорта до 100 тысяч человек в сутки. На третьем этапе по завершении строительства второго железнодорожного пути на мосту «777» и организации кольцевого движения электричек количество пассажиров, которые смогут воспользоваться городской электричкой, достигнет 140 тысяч человек в сутки, что составит более

О жизненных приоритетах



Старший лейтенант, летчик Виктор Михайлович Коблов, 23-летний видный парень из Красноярска, попал на военные действия в ноябре 1986 года в н.п. Шинданд Республики Афганистан из красивого города Чирчик Ташкентской области, где проходил военную службу на летной должности в составе 136-го авиационного полка истребителей-бомбардировщиков.

Для ребят из авиационного полка, где он служил, оказаться на войне не было несправедливостью или злым роком: над вопросом, правильно ли поступили руководители страны, вводя советские войска в Афганистан, никто не рассуждал. И если бы тогда Виктора не взяли воевать, ему было бы ужасно обидно. Еще семиклассником твердо определившись в выборе профессии, он решил: его работа – летать, а в мирном небе или нет – как получится.

За год на войне совершил 320 боевых вылетов, провел 200 часов в воздухе. За штурвал истребителя-бомбардировщика Су-17М3 могли вызвать и днем и ночью. Вне зависимости от времени суток и погодных условий задача всегда была одна – набрать нужную высоту, по координатам найти цель и выполнить бомбометание. Сбросил мимо – значит, плохо учили! Старались попасть.

Сначала бомбометание совершалось на высоте 940 метров. Опасная высота! Легко оказаться сбитым самолетом противника или стать жертвой взрыва снаряда. У советских военачальников была одна цель – сохранить личный состав. Поэтому к 1988 году минимальную высоту подняли до 4 километров. С такой высоты попасть в цель гораздо труднее, но если тебя научили определять свое местоположение в небе, когда земли не видно, правильно рассчитывать маршрут полета и бросать «щучку» точно в цель – значит, ты летчик первого класса, как Виктор Коблов, участник афганской войны, награжденный орденом Красной Звезды.

Во время боевых действий советских солдат приезжали поддерживать звезды эстрады: Иосиф Кобзон, София Ротару. В период службы Виктора в Шиндандском авиагарнизоне с концертом туда приезжал только Александр Розенбаум, но и на этого артиста Викто-

Иногда делаешь вывод, что многие люди в жизни неправильно расставляют приоритеты. Вот, например, 14 февраля вся страна отмечает День святого Валентина, который, по сути, к России никакого отношения не имеет. Но на следующий день, 15 февраля, наступает значимая для соотечественников дата: 24 года назад в этот день последняя колонна советских войск покинула Афганистан. Только это, скорее, не праздник, а День памяти. Странно, что помнят о нем немногие.

ру посмотреть не удалось: вылетел на задание. До и после полетов в жарком афганском климате время тянулось тяжело, в постоянном ожидании новой команды военачальников. Летчики и техники организовывали досуг своими силами и имеющимися средствами: играли в футбол, читали книги, писали письма и ждали ответов. А еще – парились в бане! Своя баня была в каждом подразделении. Их соорудили из составных частей ящиков, в которых транспортировались боеприпасы. Таких деревяшек было так много, что строили, кому не лень, и бани, и заборы, и туалеты.

Каждый летчик, когда у него заканчивался межотпускной период, должен был обязательно побывать в краткосрочном отпуске. На неделю-другую ребята отправлялись в увольнение в Союз отдыхать в профилакторий. В один из таких отпусков Виктор и познакомился с будущей женой. А потом снова на войну, летать.

Вместе с Виктором на его коленях на задания выходила полетная карта: на ней рукой хозяина были начерчены значения азимута и дальности поворотных точек маршрута, обозначены зоны пилотажа и координаты целей, по которым наносили авиаудары. Карту Виктор хранит в специальном чехле – поистрепалась за

четверть века. Совсем недавно заслуженной чести был удостоен и шлем летчика Виктора Коблова, который 19 лет пылился в гараже: сегодня он находится в личном кабинете главного специалиста по мобилизационной работе, гражданской обороне и чрезвычайным ситуациям Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю Виктора Михайловича Коблова. Этот человек заслуживает такого места работы. Или место заслуживает его. Смотря как расставить приоритеты.

Сейчас молодежь смеется над понятием патриотизма. Говорят, что общество стало открытым, границы стираются, смешиваются традиции и кровь. Но когда мы попросили Виктора Михайловича что-нибудь пожелать молодым бойцам, он сказал:

– Я чувствую, что в связи с перестроечными событиями многое было упущено в воспитании патриотических качеств у младшего поколения. Раньше у нас и семья, и улица, и школа в одном направлении работали, и поэтому жилось легче. Сегодня же везде учат по-разному. Вот и желаю любви к Родине и родителям, ее нужно взращивать с пеленок.

Кристина СЕРГЕЕВА
Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА

Новые стандарты безопасности

В 2007 году Госдума приняла закон, отвечающий требованиям века и событиям в мире, – Федеральный закон «О транспортной безопасности» № 16-ФЗ от 09.02.2007 г. Это понятие транспортной безопасности не тождественно понятию безопасности дорожного движения – оно выходит далеко за рамки сферы автомобильных дорог и подразумевает собой состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства в транспортной сфере от внутренних и внешних угроз.

Случаи незаконного вмешательства в транспортную деятельность, техногенные катастрофы, природные катаклизмы, акты терроризма в среде транспорта – вот горячие точки, на которые направлен вектор работы закона.

Опыт США, Канады и ряда европейских стран говорит, что забота об укреплении транспортной безопасности находится в центре внимания не только государства. Этой проблемой крайне озабочены и активно участвуют в ее разрешении общественные организации, систематически выделяя в рамках своих годовых бюджетов огромные средства на исследования и разработки проблем транспортной безопасности.

Каждый объект транспортной инфраструктуры и любое транспортное средство (автомобили, суда и т.п.) характеризуются различной степенью уязвимости, то есть защищенности от угроз совершения актов незаконного вмешательства.

Самая высокая степень уязвимости у аэропортов. Какой должна быть эффективная система их безопасности? Этот вопрос актуален для многих руководителей, перед которыми стоит непростая задача – в сжатые сроки обеспечить защищенность своих объектов. Обеспечение безопасности аэропорта требует учета многих параметров. Применяются самые современные технологии, устанавливается большое количество технических средств. Как отметил министр транспорта РФ Максим Соколов на XVIII международном форуме «Технологии безопасности», транспортная отрасль в последние го-

ды стала крупнейшим заказчиком инновационного оборудования и комплексных систем в области безопасности, информационных технологий, телекоммуникаций.

Поэтапное исполнение закона о транспортной безопасности в Красноярском крае должна обеспечить Комплексная программа, принятая на уровне краевого правительства в 2010 году. По словам министра транспорта Красноярского края Сергея Еремина, на реализацию Комплексной программы выделяются федеральные бюджетные средства для оснащения наиболее уязвимых объектов гражданской авиации техническими средствами досмотра, предусматривается строительство либо реконструкция периметровых ограждений с установкой технических средств охраны, создание учебных центров по обучению специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности (ОТБ), проведение оценки уязвимости и разработка планов ОТБ объектов транспортной инфраструктуры. Значительным фактором при обеспечении безопасности на объектах транспортной инфраструктуры воздушного транспорта является информирование населения по вопросам транспортной и авиационной безопасности с использованием технических и наглядных средств.

В ближайшие годы в российское транспортно-дорожное хозяйство будут внедрены по-настоящему инновационные технологии. Речь идет не только о принятии новых стандартов строительства авто-трасс, но и о создании целой интеллектуальной транспортной

системы, которая будет включать в себя не только современную дорожную конструкцию, но и датчики движения и температуры дороги, метеостанции, а также информационные табло. Многие из этого уже применяется на дорогах края. Уже на стадии проектирования нового объекта будут предусматриваться необходимые меры ОТБ.

Пригородные электропоезда планируется оснастить системами видеонаблюдения, охранно-тревожной сигнализации, контроля и управления доступом и технологической связью. Это позволит существенно усилить контроль над безопасностью как внутри вагонов, так и на подходах к пассажирскому составу. Оборудование состава поезда подобными системами позволит осуществлять непрерывный контроль обстановки.

Работа ведется и с пассажирами. На вокзалах автоинформаторы рассказывают им о порядке действий при обнаружении подозрительных предметов и предупреждают, что нельзя брать в поездки предметы, переданные незнакомцами.

Порядка сотни организаций в России занимаются деятельностью по оценке уязвимости предприятий, например, в Улан-Удэ, Иркутске. В Красноярском крае такой специализированной структуры нет. Поэтому в рамках Комплексной программы в начале февраля этого года Сергей Еремин провел рабочее совещание, по итогам которого были определены конкретные практические шаги по реализации № 16-ФЗ.

Как рассказал председатель Общественного совета при ми-



нистерстве транспорта Сергей Катаргин, принявший участие в совещании, в Красноярске открывает представительство уфимской

компании «БТК», которая готова проводить оценку уязвимости и экспертизу планов ОТБ транспортного комплекса края. Компания является организацией, аккредитованной при Федеральном дорожном агентстве (Росавтодор), Федеральном агентстве железно-

дорожного транспорта (Росжелдор) и Федеральном агентстве морского и речного транспорта (Росморречфлот) Минтранса РФ.

В перспективе в представительстве «БТК» будут работать красноярские эксперты, прошедшие специальное обучение, организованное специалистами «БТК».

– Кроме того, обучение навыкам экспертизы на определение степени уязвимости объектов транспортной инфраструктуры планируется организовать в Центре повышения квалификации специалистов транспортного комплекса Политехнического института СФУ, – добавил Сергей Катаргин. – Имеется в виду подготовка специалистов для оценки объектов, относящихся к различным видам транспорта: будь то объекты автомобильной, железнодорожной или водной отрасли. Программа обучения рассчитана на 72 академических часа.

Такая цепочка действий – дело далеко не одного дня. Объем работ и порядок действий по каждому объекту, конечно, различный, нетиповой. Итоговым результатом комплекса работ будет достижение состояния ОТБ, соответствующее требованиям закона, и комплект документов, подтверждающих проведение указанных мероприятий.

– В этой связи полагаю необходимым напомнить руководителям, – подчеркнул Сергей Еремин, – что нужно разработать индивидуальные планы по обеспечению безопасности на каждом из объектов и реализовать весь комплекс организационных и технических мероприятий по приведению их в соответствие с требованиями законодательства в области ОТБ. В первую очередь это касается подготовки руководителей, задействованных в обеспечении безопасности, знания ими требований законодательных и нормативных правовых актов, а также их неукоснительного выполнения в практической деятельности. Контролирующие и надзорные органы будут жестко осуществлять контроль над исполнением законодательства в сфере транспортной безопасности.

По российскому законодательству раз в три года на предприятиях транспортной инфраструктуры проводится плановая проверка ОТБ. Надзорным органом является

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), которая имеет право и на внеплановую проверку.

Что касается первых практических действий по итогам совещания в министерстве транспорта, то следует отметить, что договоры на оценку уязвимости с ООО «БТК» уже заключаются руководством Минусинского и Козинского автовокзалов.

Если транспортное предприятие готово провести оценку уязвимости, то заключается договор с БТК. На предприятии должно быть назначено лицо, ответственное за мониторинг и проведение оценки уязвимости, – лицо, ответственное за ОТБ. Чем сложнее инфраструктура, тем больше задач.

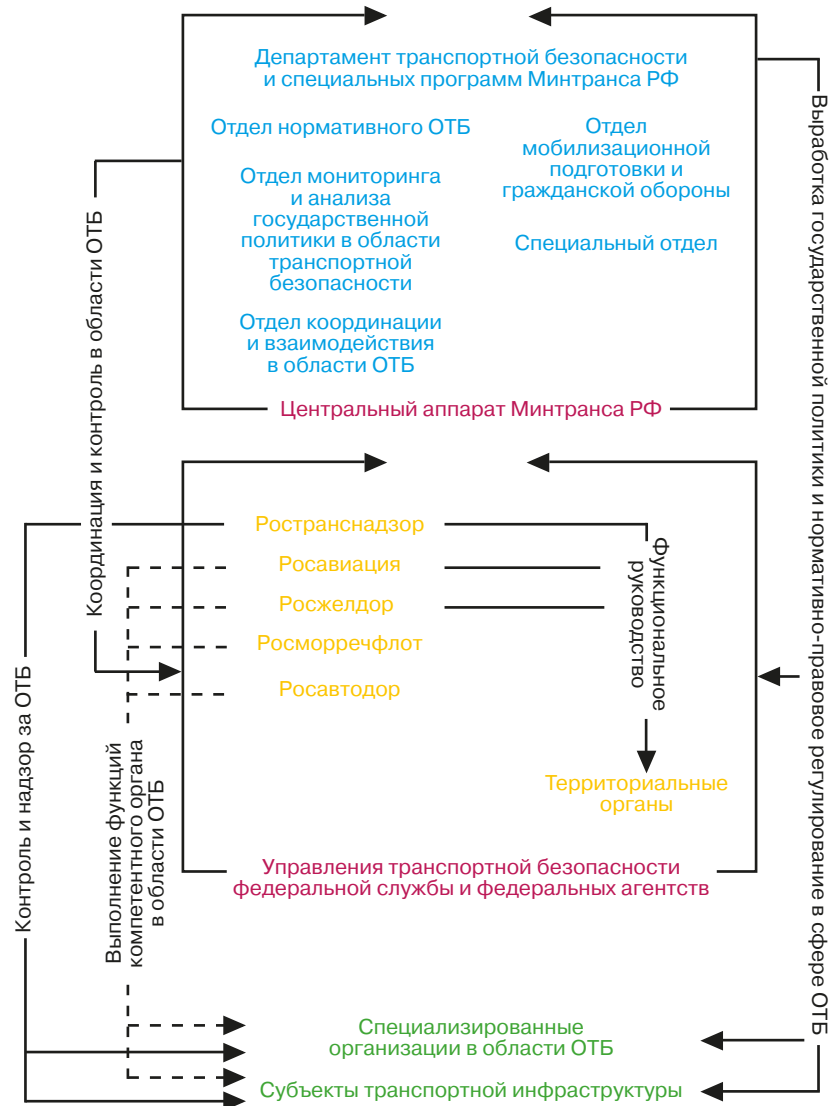
Сегодня самой жизнью выдвигаются

такие условия, когда необходимо применять современные методы обеспечения безопасности населения на транспорте, в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, то есть технические средства видеонаблюдения, видеоидентификации, видеомониторинга, видеораспознавания и видеонаружения.

Важно отметить, что даже самая хорошо отлаженная система транспортной безопасности не может эффективно функционировать без широкой опоры на понимание и поддержку всех структур гражданского общества.

*Петр ДУБЫНИН
Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА*

Структура обеспечения транспортной безопасности (ОТБ)





Отдельный разговор

Время диктует свежие форматы, определяет новые рамки. С этим вряд ли поспоришь, но только то, что вписывается в эти рамки и следует новым форматам, может называться современным.

В самом расцвете

Профессиональному лицейу № 9 в прошлом году исполнилось 65 лет. Солидный возраст! Это одно из старейших училищ края, между тем лицей выглядит весьма молодо. И снаружи, и «душой». Можно сказать, он в самом расцвете.

– Нынешний учебный корпус строился за счет доходов от внебюджетной деятельности силами работников и учащихся, – говорит директор лицея Виктор Матыцин. – Он строился 11 лет и в 2000 году открыл свои двери: новый четы-

рехэтажный учебный корпус с 22 учебными кабинетами на 700 учебных мест. Подобного примера развития своими силами нет ни в Красноярском крае, ни в России!

К слову, построенный учебный корпус был внесен в реестр федеральной собственности, и, таким образом, государству был сделан подарок приблизительно в 50 миллионов рублей.

Но на этом развитие материальной базы лицея не остановилось. Построены дополнительные гаражи, столовая, реконструиро-

ваны все старые здания. Стоит ли говорить, что учебный процесс постоянно продолжает переоснащаться новыми техническими средствами. Здесь создана самая современная учебно-материальная база, какая только может быть в подобном учебном заведении. И, пожалуй, лучшая в крае.

Относительно условий

В конце 1940-х годов, когда лицей был школой ФЗО № 11, здесь готовили исключительно сантехников по монтажу парового отопления, плотников, штукатуров и каменщиков. Того требовало послевоенное время.

Сейчас в лицее обучают профессиям: автомеханик, слесарь

Профессиональный лицей № 9

Месторасположение: г. Красноярск, ул. Курчатова, 15, тел. 8 (391) 246-86-41.

Профиль учреждения: подготовка кадров для предприятий строительной и автотранспортной отрасли, предприятий общественного питания и сферы быта.

Материальная база: кабинеты профессионального цикла и имитационных технологий, учебно-производственные мастерские, автодром, автолаборатория, 12 единиц учебной техники (КамАЗ, автокран и легковые автомобили), 4 автотренажера, библиотека и читальный зал с выходом в Интернет, актовый зал на 230 мест, столовая на 120 посадочных мест, спортзал, медкабинет.

Численность работников: 156 человек.

Численность обучающихся: 506 человек. Ежегодный выпуск 230 человек. Трудоустройство выпускников – 87%.

Образовательные программы: «Автомеханик», «Слесарь по ремонту автомобилей», «Машинист крана», «Мастер отделочных строительных работ», «Мастер столярного и мебельного производства», «Повар, кондитер», «Секретарь», «Парикмахер», «Закройщик».

Дополнительные программы: подготовка, переподготовка и повышение квалификации по 32 программам, соответствующим профилю образовательного учреждения.



по ремонту автомобиля, машинист подъемно-транспортных и строительных машин, повар, кондитер, секретарь-референт, делопроизводитель, мастер столярного и мебельного производства, мастер отделочных строительных работ и мастер сухого строительства.

– Для повышения профессиональной компетенции обучающихся, – говорит заместитель директора по учебно-производственной работе Наталья Журова, – в план обучения мастеров отделочных строительных работ дополнительно включены дисциплины «Дизайн интерьера» и «Ландшафтный дизайн». У поваров специализация «Японская кухня», у автомехаников дополнительно автожестянка, автопокраска. А еще в перечне специальностей у нас появились парикмахер, портной, закройщик и коммерсант в торговле. На нашей базе есть швейный цех и две современные парикмахерские.

Что касается условий обучения.

Взять, к примеру, самое затратное в плане учебных пособий автомобильное направление. Два кабинета ПДД, кабинет «Устройство автомобиля», слесарная мастерская, автолаборатория, тренажерный класс. Имеется свой автодром, реконструированный в 2010 году согласно последним требованиям. Для обучения практическому вождению имеется автопарк: два КамАЗа, семь легковых автомобилей, две «ГАЗели», автокран и четыре современных автотренажера. А еще собственная автошкола, причем не только для учащихся – для всех желающих.

Таких больше нет

Об автошколе разговор отдельный. В прошлом году на ее базе начали работать курсы подготовки водителей для граждан с ограниченными возможностями здоровья. Такого нет во всей Восточной Сибири.

– Весь наш лицей – такая ав-

тошкола, – улыбается Наталья Журова. – Таких больше нет.

Готовить людей с ограниченными возможностями здоровья профессии водитель автомобиля – это предложение губернатора края Льва Кузнецова. Желающие могут изъявить свое желание лично либо обратиться с просьбой в отделение соцзащиты населения. Кстати, по окончании курсов и при получении водительских прав 50% средств, потраченных на обучение, возмещается.

Открытие таких курсов – одно из главных направлений краевой программы «Доступная среда для инвалидов». Часто люди с ограниченными возможностями здоровья ограничены во многом, в том числе в водительских правах. В автошколе Профессионального лицея № 9 таких ограничений не существует. Вместо этого здесь есть специальные тренажер и автомобиль. И высококлассные специалисты.

Андрей МОСКОВ





Новый круг

23 февраля на Красноярском ипподроме прошел завершающий в этом сезоне третий этап зимних трековых гонок. Соревнования вызвали интерес у министерства транспорта края, и это вполне объяснимо.



В классе «Лапти»

Все началось с возрождения в крае автокросса. В 1960-1970-х годах этот вид автомобильных гонок был развит в крае достаточно сильно.

– Гоняли на «Волгах» 21-й модели, на «газиках», – говорит пресс-атташе КСАФ Владимир Алябьев. – Соревнования проводили на ипподромах: осенью бега заканчивались, снег ложился, отваливали бруствер, заливали кольцо водой – идеальный трек! Лед, снег! В центре города, с трибунами!

Стоит заметить, что зимние трековые гонки – это чисто сибирская дисциплина, на юге и в большей части средней полосы России автогонщики не могут позволить себе такого удовольствия.

– Практически у каждого автопредприятия была своя машина для гонок, – гово-

рит гонщик и главный инженер «Красноярсктрансстрой-М» Александр Староватов. – Участвовать в них было престижно. На гонки заявлялось по 30-40 машин, а на старт выпускали всего 16. Такая вот была конкуренция.

Все это сгнуло в начале 1990-х с развалом СССР. Появились дрег-рейсинг, дрифт и прочие подростковые забавы, а спорта как такового не стало: ни стране, ни краю было не до этого.

Если не считать единичных «гонок на выживание» и автомобильного ориентирования «Дебри», затишье официального автомобильного спорта продолжалось достаточно долго. Вскоре развалились и «Дебри».

Но в 2009 году ветераны автоспорта собрались и решили: работа, семья, дача – это, конечно, хорошо, но гонок в жизни катастрофически

не хватает. Первые возрожденные гонки прошли в Солонцах.

– Катались в буквальном смысле в лаптях, – рассказывает Владимир Алябьев. – В шортах, шлепанцах. Ни касок, ни требований – кто приехал, тому и рады. На следующий год гонка уже напоминала соревнования как таковые. Дальше – больше: каркасы, комбинезоны, чемпионат края. Потом наш гонщик поехал кататься «на Россию» и победил. Оказалось, что уровень наших гонщиков позволяет выигрывать на соревнованиях общероссийского уровня.

А энтузиазм-то голый!

Автомобильный спорт края переживает возрождение. При этом организация продолжает держаться на голом энтузиазме таких в хорошем смысле фанатиков.

– Например, в подготовке трассы помогло Октябрьское ДРСП, – говорит Владимир Алябьев. – Они, кстати, сами в гонках участвуют, машину содержат.

Содержать трековый «УАЗ» индивидуально довольно дорого, не каждому по карману. Другое дело, когда предприятие помогает.

– В какой-то мере я и работаю здесь, потому что есть возможность содержать машину, – говорит моторист «Красноярсктрансстрой-М» Андрей Землянко. – Помогают выезжать на соревнования.

На последних гонках он был в лидерах, пока его «УАЗ» на повороте не перевернулся, встав на крышу. Стоит сказать, что чаще Андрей Землянко отрабатывает оказанное предприятием доверие более удачно.

Однако ни о каком командном духе речь пока не идет. «Красноярсктрансстрой-М» и, пожалуй, еще Березовское карьероуправление – вот и весь список многочисленных команд. Остальные

– фанатики-индивидуалисты: на голлом энтузиазме тянут содержание машины, сами же и выступают.

– А раньше сам по себе никто не гонял, предприятие выставляло по три-четыре машины – команду, – говорит Александр Староватов. – И сейчас неплохо было бы как-то заинтересовать этим руководителей автодорожных и транспортных предприятий.

Похоже, эта идея получила отклик в региональном министерстве транспорта.

– В крае больше двадцати государственных автопредприятий, – говорит консультант отдела транспорта Руслан Глухих. – Заставить мы никого, конечно, не можем, но предлагаем всем включаться в это дело. Ведь автоспорт позволит повисить престиж профессии водителя, привлечь в отрасль и закрепить на предприятиях молодые кадры.

С детства зараженные

Предприятию начать участвовать в соревнованиях совсем не сложно. По крайней мере, в этом уверены те, кто уже занимается гонками.

– Всего-то нужно немного инициативы директора и человека – фаната автогонок, – уверен главный инженер Березовского карьероуправления Владимир Кагановский (к слову, его бортовой номер – 14). – И тогда все получится. Со своей стороны мы, ветераны гонок, автоспорт уже развиваем. Привлекаем гонщиков из других регионов. Запланировали кубок Сибири: I этап пройдет в начале июня в Красноярске, II этап – в конце июля в Омске, III этап – в середине июля в Новокузнецке, IV этап – сентябрь, опять Омск. Статус гонки растет, заинтересовалась даже Чита.

Автомобильный спорт – это не то, чего можно захотеть ни с того ни с сего, неожиданно проснувшись утром. Этим болеют с детства. Но автоспорт, к сожалению, как говорят ветераны, стареет.

– Молодежь не приходит, – уверен Владимир Кагановский, – потому что нужна какая-то база. Мы планируем начать развивать в крае класс мини-багги для детей. Такое есть в Кемеровской области – там не только мальчишки, гоняют даже девочки лет пяти-шести. Мы планируем сделать то же. Будем растить смену.

Сергей ФРОЛОВ



Патриотический автопробег

В Красноярском крае прошел автопробег «Служить России суждено тебе и мне». За три дня красноярские патриоты возложили цветы к мемориалам павших воинов в четырех населенных пунктах.

Патриотический автопробег стартовал утром 23 февраля. Из Кировского района на пяти машинах выехали 22 человека – сотрудники ДОСААФ, бойцы транспортного ОМОНа, спецназа и управления конвоирования ГУФСИНа, воины локальных конфликтов. Перед отправлением участники автопробега с местными школьниками возложили цветы в память о ветеранах Великой Отечественной войны и воинах-интернационалистах к стеле 30-летия Победы. Затем направились в сторону Канска и Абана.

В каждом пункте путешественники возлагали цветы и гирлянды к мемориалам павших воинов. Главы администраций, местные жители и ребята из военно-патриотических клубов получали от гостей наборы патриотических книг о войне и героях разных лет. Эти сборники в отдаленные поселения передали сотрудники красноярской краевой молодежной библиотеки. Школа в поселке Машуковка Мотыгинского района, где финишировал автопробег, получила в подарок собрание энциклопедий. Самым ярким кульминационным и завершающим этапом маршрута стал концерт, посвященный Дню защитника Отечества, а также показательные высту-

пления сотрудников специальных подразделений.

– Сегодня как никогда важно сохранять преемственность поколений, укреплять авторитет и престиж воинской службы, – отметил председатель регионального отделения ДОСААФ России Красноярского края Андрей Лещенко.

*Александра ДЬЯЧЕНКО,
пресс-секретарь РО ДОСААФ*

Пока впечатления от патриотической акции были свежи, о качестве зимнего содержания дорог Красноярья, которые входили в маршрут автопробега, высказался советник председателя РО ДОСААФ Дмитрий Трутнев:

– Федеральная трасса, конечно, содержится на высоком уровне. Что касается межпоселковых дорог, то мы ожидали худшего, но были приятно удивлены. Когда свернули с канской трассы на Тасеево, то впечатления были такие, будто ехали по асфальту. Дороги плотные, тщательно расчищены и накатаны. Больше и пожелать нечего.



«Енисей» – первый пароход, построенный в Красноярском крае (1863), так никогда и не причаливал в Красноярске

Александровский бульвар Красноярска: каким ему быть?

Красноярску, в отличие от многих других городов России, не закрыл собой Енисей, на берегах которого он раскинулся, а висит над ним, «как будто жемчуга», как поется в одной популярной песне об Одессе.

Еще более эффектно это будет, когда завершится строительство левобережной набережной, от комбайнового завода до медицинского университета, и правобережной. Жемчужиной первой величины в этом ожерелье призван стать реконструируемый Александровский бульвар, включающий в себя здание бывшего ресторана «Енисей-Батюшка», речной вокзал и часть бульвара, где сохранилась заборная решетка, которая выдержала многие испытания и радует глаз.

Недавно по инициативе городских властей в Доме кино публично обсуждался вопрос, каким должен быть Александровский бульвар после реконструкции. Отрадно отметить, что абсолютное большинство присутствовавших составила студенческая молодежь.

В ходе дискуссии было высказано много интересных предложений, но главное из них о том, что бульвар должен стать олицетворением исторических событий в жизни города, края, России, в том числе событий, связанных с освоением Арктики, созданием Игарки, Норильска. На наш взгляд, это можно исполнить и показать посред-

ством мозаики, граюра, скульптурных композиций, стендов.

При реконструкции важно не потерять то, что представляет историческую ценность, – мемориальные доски, посвященные отбытию в сибирскую ссылку В.И. Ленина, прибытию в Красноярск первого парохода из Енисейска, мемориальную доску в память об И.М. Назарове, который с 1939 по 1970 год руководил Енисейским пароходством, являлся членом Союза писателей СССР. Также должна найти свое место уцелевшая решетка старого бульвара. Постамент и водруженный на нем адмиралтейский якорь, посвященные 100-летию парового судоходства на Енисее, можно было бы обновить, дополнив макетами следующих судов:

«Енисей» – первый пароход, построенный в 1863 году в Енисейске, капитан А.С. Попов;

«Москва» – этот пароход первым преодолел Казачинский порог



и 14 мая 1882 года благополучно прибыл в Красноярск; капитан М.Т. Тупицын;

«Св. Николай» – пароход, на котором цесаревич Николай Романов совершил поездку по Енисею от Березовки до Красноярской пристани, а Владимир Ленин следовал в сибирскую ссылку в Шушенское;

«Тобол» – на этом пароходе капитан П.Ф. Очеретько открыл удобную для захода морских судов и строительства здесь порта Игарскую протоку.

На постаменте можно увековечить названия судов, которые носят имена знаменитых людей Красноярья, – «Иван Назаров», «Виктор Астафьев», «Капитан Мецайк», «Капитан Чечкин», «Василий Суриков» и др. Можно также методом чеканки или другим способом изготовить и включить в ансамбль памятника портреты, исторические фотографии великих людей и событий, которыми гордятся красноярцы.

Было бы целесообразно предусмотреть строительство широкого парадного спуска с Александровского бульвара на набережную Енисея, установить на вечную стоянку теплоход «Красноярский рабочий» – музей истории развития Приенисейского Севера и Заполярья. Конечно, наполнение теплохода как музея и места отдыха на его борту горожан и туристов потребует определенного времени и затрат, но привести в порядок корпус этого исторического судна, вернуть ему прежний архитектурный вид, подготовить теплоход к внутреннему обустройству можно было бы к дню празднования 150-летия парового судоходства на Енисее и 385-летию основания Красноярска, то есть к первому воскресенью июля. Эти совпадающие знаменательные даты достойны того, чтобы освежить память о нашей истории.

Реконструированный Александровский бульвар, музей освоения Енисейского Севера и Арктики на теплоходе «Красноярский рабочий», уже действующий музей на пароходе «Св. Николай» могли бы стать объектами экскурсий красноярцев, наших гостей, зарубежных туристов.

Красноярская региональная общественная организация «Клуб капитанов» готова оказывать содействие в осуществлении этого проекта.

Иван БУЛАВА,
президент КРОО «Клуб капитанов»

ЮНЫМ РЕЧНИКАМ

Зовут голубые дороги
 Своих молодых сыновей.
 Впервые доводится многим
 Увидеть седой Енисей;
 Познать его трудный характер,
 Опасный фарватер реки,
 Стоять с капитаном на вахте,
 Как опытные моряки.
 Нас трудности не испугали,
 Мы шли сквозь шторма напролом.
 И юность такую же станет
 Под нашим надежным крылом.
 Вы завтра в седые закаты
 Уйдете навстречу судьбе.
 Семь футов под килем, ребята!
 Дерзайте, мужая в борьбе.



Семь футов ПОД КИЛЕМ

Перед вами творчество поэта по призванию, капитана-наставника Енисейского речного пароходства по профессии – Николая Павловича Скобло. Полвека судьба водила его по Енисею, и не удивительно, что одна из величайших рек мира стала источником вдохновения и мечтаний автора.

КАЗАЧИНСКИЙ ПОРОГ

Капитану
 М.Д. Селиванову

Катит воды Енисей
 С гор Саянских,
 Извиваясь вдоль степей
 Прихакасских.
 Но Казачинский порог
 Чертом злится,
 Только смелому он мог
 Покориться.
 Семафор у Двух свистков
 Открывают,
 Теплоходу путь в порог
 Разрешают.
 Выбрав якорь, он спешит
 По течению,
 Где вода в камнях кипит
 В желтой пене.
 Вдруг зависла над рекой
 Туча злая:
 Град посыпался густой,
 Даль скрывая.
 А Казачинский порог
 Уже рядом,
 Поздно делать оборот
 В круге ада.
 Только слышен грохот волн,

Вспенив воду,
 Судно кренится под стон
 Непогоды.
 – Заостровка! Полевей!
 Руль налево!
 Стоп! Выравнивай живей,
 Бакен белый!..
 Как он видел в этой мгле –
 Непонятно,
 Выполнял команды все
 Аккуратно.
 Слева бакен промелькнул,
 Справа – камни...
 Снова судно повернул,
 Словно сани.
 Он на мостике, как Бог,
 Капитанит,
 Сквозь Казачинский порог
 Путь таранит.
 И стихия перед ним покорилась,
 Даль порожистой реки
 Приоткрылась.
 Снова солнце над рекой
 Засияло,
 В небе радугой двойной
 Заиграло.

КАПИТАНСКАЯ ВАХТА

Что там ночь для капитана –
 Ерунда,
 Поволнуется немного иногда.
 Не горит огонь на створах –
 Ну и пусть,
 Капитан всегда наметит
 Верный курс.
 Если бакен не на месте,
 Кем-то сбит,
 На виновника заочно
 Поворчит.
 Он читает реку ночью,
 Словно днем,
 Проходи ее свободно,
 Но с умом.
 По локатору в тумане
 Путь найдет –
 Мели, отмели и камни
 Обойдет.
 Звездной ночи улыбнется
 Капитан,
 Сквозь пороги проведет он
 Караван.
 Если трудно, напевает:
 – Ничего!
 Лишь виски белее станут
 У него.