

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

ТТК

№3
(11)

МАРТ 2013

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ

Х ЗИМНЯЯ

СПАРТАКИАДА

САМОЕ ГЛАВНОЕ

Андрей МОСКОВ
**Больше,
чем спорт**

Елена АВРАМОВА
**Прикоснуться
к истории**

Кристина СЕРГЕЕВА
**Берегите
женщин!**



СОДЕРЖАНИЕ

Андрей МОСКОВ Больше, чем спорт	стр. 4-9
Николай АРАКЕЛОВ Встречи на спартакиаде	стр.10-11
Новости	стр.12-13
Елена АВРАМОВА Прикоснуться к истории	стр. 14
Петр ДУБЫНИН Для того чтобы построить мост	стр. 15
Антон ГОРОДЕЦКИЙ Мы мирные люди, но наш бронепоезд...	стр. 16
Мария КЛИМОВА Профессия, которая нас выбирает	стр. 17
Сергей ФРОЛОВ Отношение к себе	стр. 18
Кристина СЕРГЕЕВА Берегите женщин!	стр. 19
Агриппина МИРНАЯ Человек особенной закалки	стр. 20
Владимир ДАНИЛОВ Это не привычка!	стр. 21
Юлия ЕРОШЕВИЧ На новый уровень	стр. 22
Город сквозь призму веков	стр. 23



Фото на обложке: Светлана Вихрева, главный специалист отдела охраны труда и промышленной безопасности ГП «КрайДЭО»



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 29.03.2013 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.

Использование материалов журнала без письменного разрешения редакционного совета запрещено.





Больше, чем спорт

В середине марта сонные окрестности санатория «Красноярское Загорье» огласились шумом спортивных состязаний.

Вечером 13 марта территория санатория превратилась в площадку проведения X Зимней спартакиады работников дорожно-транспортного комплекса, организованной Фондом поддержки и развития дорожной отрасли «Дорожник» под эгидой министерства транспорта Красноярского края.



Способ объединения

Десятая, юбилейная. Но это не единственное, чем нынешняя спартакиада отличалась от предыдущих.

– Эта спартакиада уже другого идеологического уровня, – говорит министр транспорта края Сергей Еремин. – Мы попытались объединить здесь транспортную и дорожную отрасли, сделать их единым целым.

И в работе, и тем более в таких корпоративных мероприятиях – это были практически отдельные структуры, живущие по своим принципам. Это неправильно. Мы должны стать составляющими единого целого и в работе, и в нашей отраслевой спартакиаде. Развитая логистическая транспортная инфраструктура, выстроенная всеми видами транспорта, – это то, к чему мы стремимся. Только тогда работу транспортной системы можно будет считать эффективной. Это наша общая задача, нам нужно объединиться для ее решения, а спартакиада – это как раз один из способов объединения.

Организация не подкачала: у куратора соревнований руководителя Фонда «Дорожник» Георгия Михайлова в этом деле десятилетний опыт.





Не подкачала и погода. В Красноярске шел то снег, то дождь, а в «Загорье» было тепло, полный штиль, и не было спящего солнца.

Впрочем, насладиться этим в полной мере участники 22 команд, а это ни мало ни много 400 человек, смогли только завтра. Вечером первого дня спартакиада ограничилась торжественным открытием и состязаниями по дартсу и мас-рестлингу – перетягиванию палки.

Первые победы и поражения. В определенной степени – моральная подготовка к завтрашнему дню.

Позиция новичка

Второй день начинается с метания валенка. Дисциплина исключительно для руководителей. Наводит на мысль о стародавних временах, когда от каждой враждующей стороны на ристалище сначала выходили главные бойцы. И летят валенки...

А в это время на лыжне начинаются гонки. От каждой команды по два мужчины и две женщины. Участники поделены на возрастные категории. Все по-честному!

Подбадривания становятся все громче. Время к полудню, но атмосфера на стадионе уже соответствует известному выражению

«Вечер перестает быть томным». А уж когда соревнования переходят на площадки для мини-футбола...

Новичкам нравится.

– Отлично! – пытается отдышаться после игры генеральный директор ОАО «Краспригород» Петр Овсянников. – Конечно, времени на подготовку



было не так много, как хотелось бы, но все равно мы по результатам где-то в середине. Ехали сюда с охотой. В команду набирали универсальных спортсменов, тех, кто что-то умеет и в дартсе, и в футболе, и в лыжах. Потому что спартакиада – это, прежде всего, состязание. Тут прямо в воздухе чувствуется спортивный азарт и командный дух.

Вчера в мас-рестлинге Петр Алексеевич стал третьим в тяжелом весе. Сегодня метал валенок. Скоро гендиректору придется в одной упряжке с остальными тянуть канат.

– Здорово, что здесь собрались и автомобилисты, и дорожники, и

речники, – говорит Леонид Федоров, генеральный директор еще одних новичков – ОАО «ПассажирРечТранс». – Мы сразу согласились ехать. На флоте ведь как? Надо – значит надо! К тому же нам есть чем блеснуть – у нас сильная футбольная команда: половина экипажа теплохода «Лермонтов». Да и с «Матросова» ребята играют. Канат – тоже наш вид спорта, флотский, как говорится, сам Бог велел.



П р а в д а , смотрю, дорожники таких здоровяков привезли! Мы же в основу команды взяли футбольную сборную, разбавили ее девчонками.

«Девчонки» ни капельки не жалуют.

– Нам очень нравится, – говорит диспетчер ПассажирРечТранса Ирина Титова. – И организация отличная, и общий настрой такой боевой!

Игры ветеранов

Боевитости не теряют даже те, кто сегодня не в фаворе.



X Зимняя спартакиада



– Немного удачи не хватило, – говорит Александр Огер, заместитель начальника отдела сохранности автодорог КГКУ «КрУДор». – Силы были, настрой был, а вот везения... Но ничего. Завтра выиграем. Эстафету – точно, да



и за канат поборемся. Соперники достойные. Я уже восьмой раз на спартакиаде и вижу, как из чисто дорожной она переросла в дорожно-транспортную. И это очень хорошо! Спартакиада – это спорт и, конечно, неформальное общение. Пожалуй, это даже главнее спорта.

Не новичок на Спартакиаде и пресс-секретарь министерства транспорта Алена Лунева.

– На первой своей зимней Спартакиаде на лыжах меня «прокатали на канате» в эстафете, – рассказывает она. – После этого дома появились две пары лыж – для себя и сына, и по возможности по выходным вместе на лыжню! Сегодня уже показала средний результат. А какой

азарт, накал страстей все три дня и у спортсменов, и у болельщиков! А сколько положительных эмоций еще будет у всех при просмотре фотографий и видео с творческого конкурса! Разговаривала с руководителями-транспортниками, которые приехали в этом году «на разведку». Все единодушны во мнении – в дальнейшем только участие в нашей отраслевой Спартакиаде.

Здесь многие могут назвать себя ветеранами.

– Это моя десятая спартакиада, – говорит Сергей Шевчук, инженер по охране труда и промышленной безопасности Канского филиала ГП



«КрайДЭО». Он еще не отошел от игры. – Начиная с 2002 года мы не раз становились чем-



пионами. Может быть, потому, что после работы регулярно играем в командные игры, часто семьями. Футбол – форева! В нем мы сильны. Отлично, что в этот раз приехали новые команды – и поиграть, и посмотреть приятно. Единственное, что расстраивает, – два тайма по пять минут. Это мало, не раскроешься в полной мере.

Но похоже, что для кондуктора Ачинского ПАТП Марии Загайновой



эти две пятиминутки быстрыми не показались. Маша оказалась единственной на спартакиаде девушкой, игравшей в футбол с мужчинами.

– Почему? А посмотрите на меня, – говорит она. – У меня габариты, у меня сила, у меня красота, в конце концов. Кто, если не я? А если серьезно... Это же весело, это азарт. Первый раз с мужчинами играла. Жестко, конечно, но понравилось.

Болезненный вопрос

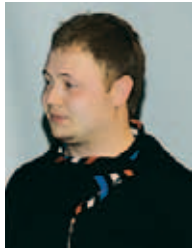
Под занавес второго дня – смотр-конкурс групп поддержки.





Тема была задана заранее: «Дорожники и транспортники на Зимней Олимпиаде в Сочи».

Действо не уступало лучшим домашним заданиям КВН Высшей лиги, но кульминацией, пожалуй, стало выступление мастера Березовского филиала ГП «КрайДЭО» Дениса Иконникова, когда он буквально взорвал зал. И не мудрено: редко можно увидеть парня с откровенно славянской внешностью, лихо отплясывающего лезгинку.



– Где наловчился? – смеется виновник аплодисментов. – Жизнь заставила.

– Номер спонтанно родился, – рассказывает его «брат по оружию» энергетик Иван Попов. – За два часа. Зная таланты Дениса, придумать сценарий выступления было несложно. Рады, что оно всем понравилось.

Вообще, без групп поддержки, без болельщиков спартакиада не была бы тем, что она есть.

– У меня есть знакомые, не имеющие никакого отношения к дорожникам, но приезжающие сюда

поболеть, окунуться в эту атмосферу, – говорит Наталья Пронина, главный специалист отдела производственно-технологического контроля и инноваций КГКУ «КруДор».

Атмосфера действительно особая. Трудно представить эти состязания, проходи они в тишине, под кряхтение соревнующихся: ни улюлюканья, ни свиста, ни гудков и трещоток, ни выкрикиваемых имен участников и подбадриваний «Да-а-а-вай!». Здесь это не смолкает, кажется, что воздух наполнен электричеством.

Не силой единой

Главное событие третьего дня – смешанная лыжная эстафета с метанием теннисных мячиков в корзину. Этакий симбиоз биатлона и баскетбола.

«Стреляет» последний участник эстафеты, и только кажется, что это проще некуда: шесть метров, руки-ноги гудят... Попадание – и поле оглашается одобрительными возгласами, промах – массовый выдох сожаления.

– Впечатления просто здоровские, – говорит Ольга Зоткина, кондуктор в обычной жизни. – От участия во всем этом, от природы вокруг. Несмотря на то, что в тур-

нирной таблице мы ближе к концу. У нас подготовка не такая хорошая, как у некоторых девочек здесь, – носятся на лыжах, можно сказать, профессионально. В следующий раз лучше подготовимся.

И вот последнее состязание – перетягивание каната. На снегу, разумеется. Команды выставляют только самых мощных участников. Удивительно, но, оказывается, в этом деле внушительная масса еще не гарант победы.

– Главное – поймать синхронность, – уверен инженер Ачинского ДРСУ Виталий Гуменюк. – Натяжка, рывок, натяжка, рывок. И канат идет. Просто держать – неправильно.

А кто-то из участников уверен, что техника в этом деле – не главное.

– Главное – верить в тех, кто тянет вместе с тобой, – считает Александр Рулькевич, бетонщик цеха ЖБИ ООО «Мостовик-Центр». – Это сплачивает. Мы раньше даже не тренировались вместе, но перед соревнованиями зарядились на победу и выиграла.

Наверное, так и есть. Даже в спорте не все зависит от выносливости и силы. Порой важнее командный дух. Дух спартакиады.

Андрей МОСКОВ





Команда-победитель

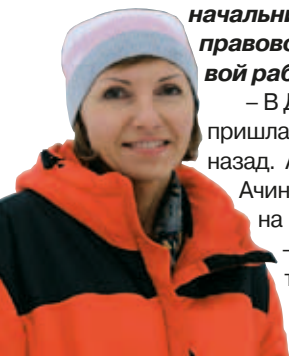




Встречи на

Мария Миронова,
начальник отдела
правовой и кадро-
вой работы Ачинского ДРСУ:

Формула счастья



– В ДРСУ я работаю недавно, пришла сюда чуть больше года назад. А до этого трудилась на Ачинском НПЗ. У дорожников, на мой взгляд, интереснее – сплоченный коллектив, традиции, одна из которых – спартакиады, которые стали одним из моих увлечений. В

«Загорье» я впервые, и мне все понравилось – и отличная подготовка, и общий настрой участников. Несмотря на то, что основная цель каждой команды – победить, соперничество у людей из разных подразделений дружелюбное. Все так доброжелательно, так радуются этим дням,

проведенным на балахтинской земле!

Символично, что спартакиада проходила в марте, а март – месяц женский, и истинными героинями этого спортивного форума были женщины-дорожницы. Всем им я искренне желаю быть любимыми, ведь для каждой женщины почувствовать себя любимой – и в коллективе, и в семье – самое главное.

И еще пожелание для всех – состояться как профессионал. Ведь как это важно – с удовольствием утром идти на работу! А после окончания трудового дня с удовольствием возвращаться домой. Только так каждый из нас чувствует себя настоящим счастливым.



На сцене – дорожники

Светлана Вихрева, главный специалист отдела охраны труда и промышленной безопасности ГП «КрайДЭО»:

– На спартакиаду я приехала в составе группы поддержки. И по традиции мы не только болели за своих спортсменов, но и подготовили театрализованное представление, которое, судя по реакции зрителей, понравилось. Мы придумали сценарий, сшили костюмы, подобрали музыкальное оформление.

Главный итог, которого мы ждали от своего выступления, – позитивный настрой зала, улыбки и смех, аплодисменты. И в этом плане мы достигли желаемого. Но сильны были и наши соперники, выступления которых тоже отличались яркостью и образностью. В итоге, как это бывает на наших спартакиадах, победили дружба и единство.

Эта спартакиада для меня третья. Казалось бы, все уже знаешь и заранее предвидишь сценарий. Но в том и оригинальность мероприятия, что всякий раз ощущаешь себя здесь, как впервые. В этот раз приехало много молодежи, заметно вырос профессионализм и спортсменов, и групп поддержки.

Одним словом, я рада, что спартакиада придала моей жизни еще один позитивный штрих.

Николай АРАКЕЛОВ

Стал коллектив родным

В коллективе дорожников она оказалась, можно сказать, по воле случая. Никогда не думала, что судьба свяжет ее с автодорожной отраслью. После школы поступила на юридический факультет аграрного техникума и, закончив его, начала работать юристом в ООО «Колос» (это правопреемник бывшего Балахтинского совхоза). Но было много неудобств – и добираться от дома до работы приходилось паромом, и зарплату выплачивали не всегда регулярно. Знакомые посоветовали обратиться в дорожную организацию, где в то время имелась вакансия секретаря.

Сегодня **секретарь Новоселовского филиала Балахтинского ДРСУ Анна Середёнкина** – свой человек в коллективе, здесь ее любят и ценят не только за трудолюбие, но и за общительность, готовность помочь в трудную минуту.

На очередную спартакиаду дорожников Анна приехала как участница лыжной гонки.

– Даже не ожидала, что здесь будет так здорово, так классно, – делится она впечатлениями от спортивного праздника. – Коллеги мне много рассказывали о спартакиаде, но то, что я увидела своими глазами, превзошло ожидания. С удовольствием приеду в «Загорье» на следующий



год и, надеюсь, мои спортивные результаты будут гораздо выше.

Надо сказать, что на свою спартакиаду новоселовские дорожники приезжают всегда, образно говоря, во всеоружии – на предприятии созданы все условия для активного отдыха тружеников, есть спортзал, тренажерный зал, который, кстати, очень удивил Анну, когда она пришла устраиваться на работу. Не ожидала, что дорожное предприятие уделяет такое внимание здоровому досугу работников, которые с удовольствием проводят здесь свободное время.

– И еще, – добавляет Анна, – хочется побольше таких мероприятий, как наша спартакиада, которая стала неотъемлемой частью нашей дорожной отрасли.

спартакиаде



Виктор Медведев, председатель Красноярской территориальной (краевой) организации Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства:

– В этом году мы впервые за всю историю наших спартакиад объединили дорожников, автотранспортников, речников и железнодорожников – предста-

Неразрывная связь

вителей Красноярска. Одним словом, сомкнули транспортный комплекс Красноярского края в единое целое. Правда, нет пока среди участников работников авиации, но, думаю, в следующем году этот недочет будет исправлен. Радует, что спартакиада стала еще одним этапом объединения транспортного комплекса края. Единого, неразрывного.

По сути, цель наших спартакиад – не достижение рекордов, а сплочение коллектива. У дорожников опыт в этом плане есть, и они охотно делятся им с коллегами по транспортному комплексу.

На спартакиаде обсуждаются не только спортивные результаты, но и производственные темы, которые мы пытаемся проработать на своеобразных мини-планерках.

Задачи, решаемые профсоюзом, неотделимы от производственных планов предприятий. В прошлом году мы впервые за много лет провели конкурс профессионального мастерства водителей большегрузного автотранспорта. А вскоре состоится конкурс на звание лучшего автогрейдериста, машиниста.

Не так давно Президент России Владимир Путин поставил задачу – возродить среди молодежи сдачу норм ГТО. В нашей дорожно-транспортной отрасли задача эта решается уже более десяти лет. И отрадно, что сегодня в соревнованиях принимают участие дети тех, кто выходил на спортивные площадки первых спартакиад дорожников.

Итоговый общекомандный протокол соревнований X Зимней спартакиады

№	Название команды	Мас-рестлинг		Дартс		Метание валенка		Лыжные гонки		Эстафета		Мини-футбол		Канат		Дополнит.. очки			Общая сумма	Место
		Место	Очки	Место	Очки	Место	Очки	Место	Очки	Место	Очки	Место	Очки	Место	Очки	Руководит.	Попадания	Гр. подд.		
1	Березовский + Канский филиал № 1	2	32	2	32	6	27	1	35	1	35	1	35	5	28	5	2	10	234	1
2	Рыбинский филиал ГП «КрайДЭО»	1	35	5	28	12	21	3	30	5	28	5	28	2	32	5	4	0	202	2
3	ООО «Мостовик-Центр» ООО ССК «Сибмостремонт»	15	18	12	21	4	29	4	29	3	30	5	28	1	35	5	0	10	200	3
4	ГП КК «Лесосибирск-Автодор»	8	25	7	26	10	23	2	32	2	32	9	24	5	28	5	2	10	200	4
5	КГКУ «КруДор»	10	23	6	27	5	28	6	27	7	26	4	29	9	24	5	4	10	194	5
6	ГП КК «Балахтинское ДРСУ»	4	29	1	35	11	22	11	22	10	23	17	16	2	32	5	0	10	189	6
7	ООО «Мостремстрой» ООО «Стройпроект»	21	12	13	20	1	35	7	26	4	29	5	28	9	24		2	10	184	7
8	ГП КК «Каратузское ДРСУ»	11	22	8	25	18	15	5	28	8	25	9	24	9	24	5	2	10	173	8
9	Ермаковский филиал «ДРСУ-10»	6	27	4	29	22	11	8	25	5	28	9	24	5	28	5	6	0	172	9
10	ОАО «Краспригород»	11	22	11	22	9	24	10	23	9	24	17	16	5	28	5	2	10	169	10
11	ООО «НБС-Сибирь»	13	20	19	14	2	32	13	20	11	22	9	24	9	24	5	0	10	166	11
12	ГП «КрайДЭО»	6	27	22	11	3	30	21	12	14	19	5	28	4	29	5	0	10	166	12
13	ООО «СК «КрасМостРемСтрой»	2	32	10	23	16	17	17	16	21	12	9	24	9	24	5	0	10	158	13
14	ГП КК «ДРСУ-10»	20	13	9	24	20	13	15	18	13	20	9	24	1	35	5	2	10	157	14
15	ОАО «ПассажирРечТранс»	13	20	14	19	8	25	20	13	20	13	2	32	5	28	5	0	0	150	15
16	ООО «Автоэкспресс»	15	18	3	30	21	12	14	19	15	18	9	24	5	28	5	0	0	149	16
17	ООО «ДПМК Ачинская»	19	14	20	13	14	19	9	24	16	17	3	30	3	30	5	0	0	147	17
18	Шушенский филиал «ДРСУ-10»	9	24	15	18	15	18	16	17	19	14	17	16	5	28	5	2	10	145	18
19	ГП КК «Ачинское ДРСУ»	22	11	16	17	17	16	12	21	12	21	17	16	3	30	5	2	10	142	19
20	ГП КК «Ачинское ПАТП»	15	18	17	16	13	20	18	15	17	16	17	16	4	29	5	2	10	140	20
21	Тасевский + Ирбейский филиалы	4	29	18	15	7	26	22	11	22	11	17	16	5	28	5	0	0	136	21
22	Министерство транспорта	15	18	21	12	19	14	19	14	18	15	9	24	9	24		2	10	131	22

Дорожная безопасность



Правительство Красноярского края утвердило долгосрочную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения» на 2013-2015 годы. Объем ее финансирования составит 60 млн. рублей.

В рамках программы будет продолжена работа по обучению детей и подростков правилам дорожного движения. Планируется установить дорожные знаки повышенной яркости на пешеходных переходах и вблизи образовательных учреждений. Запланировано обустройство опасных участков краевых дорог ограждениями, оборудование пешеходных переходов.

Предусмотрены средства на закупку автомобилей скорой медицинской помощи для Красноярского территориального центра медицины катастроф и краевой клинической больницы. Кроме того, для реанимобилей, находящихся в притрассовых пунктах оказания экстренной медицинской помощи, будут приобретены мобильные гаражи.

Обратная связь

Теперь высказать свое мнение, оставить предложения по улучшению работы краевого транспортного комплекса можно, позвонив по единому телефону 8-800-775-75-24.

– В первую очередь работа службы единого телефона направлена на реагирование на проблемные обращения граждан, – отметил начальник отдела транс-

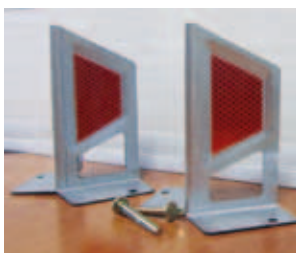
порта министерства транспорта Константин Козлов. – Учитывая сложность вопроса, операторы либо ответят сразу, либо запишут контакты и в кратчайший срок свяжутся с вами.

Здесь же уточняют информацию о расписании междугородных и пригородных автобусных маршрутов, проконсультируют по вопросам лицензирования такси.

Автолюбителям

Четыре тысячи километров автодорог Красноярского края будут оснащены новыми светоотражающими катафотами. В 2013 году они появятся не только на металлических, но и на железобетонных парапетных ограждениях автодороги.

– Опасные участки автомобильных дорог Красноярского края мы постарались выделить особо: вместо обычных оцинкованных конструкций со светоотражающей пленкой там будут стоять катафоты с оранжевым корпусом, – подчеркнул заместитель руководителя КГКУ «КруДор» по содержанию автомобильных дорог Андрей Журавлев.



Перевозчикам

В соответствии с Федеральным законом «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в РФ» в период с 15 апреля по 14 мая 2013 года будет установлено временное ограничение для движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования регионального и межмуниципального значения.

Ограничение распространяется на автомобили (с грузом или без груза), которые превышают

временные установленные предельно допустимые нагрузки на каждую ось. Таким образом, в течение месяца передвигаться по дорогам Красноярского края будут лишь машины с нагрузкой на одиночную ось – до 6 тонн, двухосные тележки с нагрузкой до 5 тонн на ось и трехосные тележки с нагрузкой не более 4 тонн на ось.

С 15 апреля по 14 мая в Красноярском крае на дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения будут работать передвижные посты весового контроля.

Телеграфной строкой

На проектирование, строительство и реконструкцию дорог Красноярска в этом году выделили 1,7 млрд. рублей.

Красноярские остановки приведут к единому стилю до конца 2013 года.

На федеральной трассе М-53 «Байкал», в районе поселка Дрокино, установили дорожные знаки «Боковой ветер».

В Новосибирске будут строить газонаполнительные компрессорные станции для автобусов.

ОАО «Сибмост» провело стыковку пролетных строений третьего моста через Обь в Новосибирске.

С 1 апреля по понедельникам и пятницам из/в аэропорт Черемшанка будут выполняться рейсы по маршруту Красноярск – Северо-Енисейск – Красноярск на самолете L-410 UVP-E20.

Красноярский край улучшил позиции в рейтинге межрегионального общественного центра «За безопасность российских дорог».

В апреле начнут строить автодорогу в красноярском микрорайоне «Утиный плес».

В Красноярске, на Коммунальном мосту, ликвидировали 40 ям.

Депутаты городского парламента обратились к красноярским властям пересмотреть схему движения на улицах Вейнбаума и Пушкина.

Ремонт моста

Объявлены итоги открытого аукциона на ремонт автомобильного моста через Енисей на трассе Красноярск – Абакан – Кызыл. Мостовой переход, на котором будет проходить капремонт, находится рядом с Красноярской ГЭС (Дивногорск). Победителем признана новосибирская компания «Сибмост».



Госзаказчиком капремонта моста выступило ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Байкал». Заявка компании «Сибмост» признана победившей при объявленной цене контракта 282,2 млн. рублей.

Ранее ФУАД «Байкал» объявило об ограничении движения для транспортных средств общей фактической массой более 25 тонн на этом мосту. Эта мера была вызвана неудовлетворительным состоянием опоры моста. Согласно условиям заказчика, завершить ремонтные работы специалистам Мостоотряда № 7 Красноярского филиала ОАО «Сибмост» нужно в ноябре 2013 года.

В главных ролях – самолеты

Красноярский аэропорт Емельяново принял эстафету всероссийской акции «Авиация в объективе», приуроченной к 90-летию гражданской авиации России.

14 марта в аэропорту Емельяново впервые прошел молодежный споттинг в рамках всероссийской акции «Авиация в объективе», организованной общественным движением «Молодая авиация».

Аэропорт Емельяново гостеприимно распахнул двери для группы учащихся авиационного класса Ачинского кадетского корпуса. Несколько часов ребята провели на перроне, фотографируя работу аэропорта. Участие в подобном мероприятии для кадет авиационного класса очень важно, так как дает им возможность ближе познакомиться с работой аэропортового комплекса, которая для многих станет будущей профессией.

Красноярский аэропорт имеет большой опыт проведения споттингов. Их проводят регулярно, дважды



в год, предоставляя фотоаппаратам редкую возможность запечатлеть жизнь аэропорта, которая для обычных пассажиров остается за кадром.

Акция по проведению детских и молодежных споттингов стартовала 28 февраля в Домодедово и Шереметьево. От них эстафету принял Красноярск. Следующими точками «Авиации в объективе» станут авиационные предприятия других городов России.

По результатам детского споттинга состоится конкурс на сайте организаторов, а выставка работ победителей пройдет на авиасалоне «МАКС-2013» в августе в Жуковском.

Опрос населения

В феврале министерство транспорта запустило интернет-опрос населения на тему «Повышение престижа профессии водителя». Совместно с автотранспортными предприятиями края был сформирован ряд предложений, направленных на повышение престижа профессии водителя автобуса, трамвая и троллейбуса.

С помощью интернет-голосования свое мнение выразило около 100 человек. Пока больше всего отдано голосов за позицию «Обновление подвижного состава» – 64 голоса. Далее респонденты отметили критерии «Присвоение классности водителям» и «Заключение трехсторонних договоров (учебное заведение, кандидат, предприятие)» – 46 проголосовавших. Позицию «Пропаганда профессии автомобильного транспорта в СМИ» отметили 30 человек.

Министерство транспорта просит всех заинтересованных лиц и в целом население активно принимать участие в опросе, проходящем на сайте министерства транспорта: <http://www.mintrans.krskstate.ru/> в разделе «Общественные обсуждения». Опрос продлится до конца апреля.

По материалам министерства транспорта Красноярского края, КГКУ «КрУДор», ГП КК «КрасАвиа», пресс-службы правительства Красноярского края, журнала «Деловой квартал»

Уважаемые коллеги!

У нашего товарища, коллеги и очень хорошего человека Виктора Константиновича Когодеева беда. Для того чтобы победить болезнь, необходимо лечение за границей. А для этого нужны солидные денежные средства.

Давайте скинемся всем дорожным миром! Поможем мужику!

Реквизиты для перечисления денежных средств на лечение:

Номер счета 408 178 100 313 510 023 55

Алексей Викторович Когодеев

ИНН 240500934345

Ачинское отделение № 180 ОАО «Сбербанк России» Восточно-Сибирский Банк Сбербанка России г. Красноярск

БИК 040407627, к/с 301 018 108 000 000 006 27

Телефон для справок: 8-908-221-14-74, Алексей Викторович Когодеев

Александр Александрович СЕКИРКО, исполнительный директор ООО «ДПМК Ачинская»

Прикоснуться к истории

6 марта на правобережной строительной площадке нового моста через Енисей прошло очередное выездное занятие для студентов кафедры «Автомобильные дороги и городские сооружения» Инженерно-строительного института Сибирского федерального университета.



Надо сказать, что выездные занятия для студентов ИСИ СФУ уже стали доброй традицией. Несколько раз в течение учебного года ребята выезжают на объекты строительства, ремонта и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений. Да и здесь, на мосту, будущие дорожники и мостовики тоже не первый раз.

Предыдущее занятие на строительной площадке моста проводилось для студентов четвертого курса, а сейчас привезли пятикурсников. Что касается тематики занятий, она также разнилась. Осенью шла речь о фундаментных частях будущего мостового перехода, а весной – в соответствии с этапами строительства моста – разговор велся об опорах и монтаже пролетных строений.

Выездное занятие делится на две части. Сначала практическая – непосредственно на объекте. Затем теория в помещении конторы строительства, где студенты могут получить ответы на интересующие их вопросы у преподавателей и мостостроителей.

Понятно, для большинства студентов подобное занятие, в пер-

вую очередь, ознакомительное и чем-то напоминает экскурсию. Однако возможность реально, своими глазами увидеть масштаб стройки, ощутить грандиозность замыслов дорогого стоит. Плюс к этому некий воспитательный момент: будущим инженерам не только дают комплекс знаний, которым владеют исключительно производственники, но и погружают в такую особенность профессии, когда в любую погоду – в жару и мороз, в зной и дожди – надо выходить на объект.

Впрочем, далеко не всем из трех десятков студентов посещение стройплощадки было в новинку. Например, Сергей Соловьев – один из тех, кто вот уже несколько месяцев параллельно с учебной работой работает монтажником на строительстве.

– Нас здесь четверо студентов Инженерно-строительного института, – говорит Сергей. – Вместе со мной на третьем участке работает Данил Потылицын, а на втором участке – Иван Семенов и Артур Рудзянский. График – 15 через 15. 15 дней учимся, а потом 15 дней работаем вахтовым методом. Сейчас мы возводим пятнадцатую опору – вместе с остальными мон-

тажниками армируем, льем бетон. Поблажек для нас ни в учебе, ни в работе никто не делает. Конечно, поначалу было сложновато, но мы уже втянулись, справляемся. Сессию на стипендию сдали.

Вел выездное занятие главный специалист отдела строительства искусственных сооружений КрУДора Александр Беряtko.

– У меня остались очень хорошие впечатления от занятий, – признается Александр Николаевич. – Вместе со студентами мы прошли по строительной площадке. Я объяснил им особенности строения будущего моста, показал, где опоры относятся к эстакадной части главного хода, а где русловые опоры, какова их конструкция, как их ставят.

Прежде чем приехать сюда, ребята в стенах вуза прослушали лекцию Игоря Яковлевича Богданова, доцента кафедры «Автомобильные дороги и городские сооружения». Слова лектора студенты усвоили хорошо и теперь прекрасно понимают, о чем идет речь.

Выездные занятия – новая форма обучения, но она уже прижилась на кафедре «Автомобильные дороги и городские сооружения» ИСИ СФУ. Обучение ведется в рамках соглашения, заключенного между Инженерно-строительным институтом СФУ и Управлением автомобильных дорог по Красноярскому краю. Цель подобных занятий – возможность на практике ознакомиться с новыми технологиями производства работ.

– Я считаю, что здесь у студентов проявляется профессиональный подход, – говорит заведующий кафедрой Вадим Серватинский. – К ним приходит понимание, что новые технологии – это не просто распространенное словосочетание, а нечто реальное, настоящее. И реализуемое – ими в том числе, если они будут успешны в учебе. Я и сам каждый раз с удовольствием выезжаю на объекты. Пройдет немного лет, и новый мост откроют, он станет привычным. Но пока этого не произошло, мы все сегодня оказались причастны к его строительству. История верстается у нас на глазах. Как бы громко ни звучала эта фраза, это так и есть.

Елена АВРАМОВА

Для того чтобы построить мост...



Передвижная дорожная видеолaborатория ИСИ СФУ

Ежегодно выпускники и сотрудники кафедры разрабатывают проекты, имеющие важнейшее значение для транспортного коммуникационного комплекса Красноярского края. Например, в этом году в форме дипломной работы изучена проблема насыщения информационного поля водителя, выявлена методика его оценки (статистические данные вычислялись на основе анкетирования водителей КПАТП № 5), а также сформулированы требования по размещению наружной рекламы с точки зрения ограниченных возможностей этого поля.

В рамках еще одного научного проекта сформулированы некоторые технические требования по мониторингу состояния автомобильных дорог. Речь идет о диагностике, а не просто оценке состояния. Цель ее – прогноз работоспособности дорожных сооружений на ближайшее время. В планах кафедры – вынести свои разработки на законодательный уровень.

Интересное предложение кафедры – внедрение в исторической части Красноярска пролетных строений пешеходных переходов на разных уровнях (подземные и надземные переходы), построенных из совершенно нового композитного материала – углепластика. Во-первых, строительство переходов не на проезжей части снизит долю ДТП с участием пешеходов. Во-вторых, углепластиковые материалы в 300 раз легче железобетона, используемого традиционно при строительстве переходов: они не корродируют в условиях окружающей среды и могут иметь определенный цвет, вписываясь в архитектурное полотно города. В этом выдающемся проекте

совмещаются новые технологии, прогрессивные материалы и требования безопасности.

Сегодня транспортный комплекс – одна из активно обновляющихся областей деятельности. Поэтому специалистам дорожной отрасли необходимо неустанно следить за ее развитием, быстро усваивать новые стандарты и технологии и применять их на практике. На базе кафедры «Автомобильные дороги и городские сооружения» сформирован проект Центра профессиональной переподготовки и независимой экспертизы, обучающая программа которого рассчитана на специалистов, имеющих базовое техническое образование и желающих повысить свой профессиональный уровень в области, связанной с дорогами, безопасностью движения и т.д. Переквалификация даст возможность получения второго высшего образования в течение года или полутора лет (в зависимости от наполнения курса), подтверждением которого станет диплом установленного образца.

Организаторы Центра планируют начать занятия осенью этого года. Это время, когда реконструкционные и ремонтные работы на дорогах подходят к завершению и начинаются работы по зимнему содержанию. В этот период у дорожников есть возможность выделить время на усовершенствование своих навыков. Важно отметить, что в Центре профессиональной переподготовки обучение проходит по индивидуальным планам.

– В данном случае мы будем создавать не инженеров, а в целом специалистов-дорожников, – говорит заведующий кафедрой «Автомобильные дороги и городские

Научная деятельность кафедры «Автомобильные дороги и городские сооружения» Инженерно-строительного института СФУ удивляет своей многогранностью, в рамках исследовательских направлений затрагивая интересы и автолюбителей, и пешеходов, и специалистов-дорожников.

сооружения» Вадим Серватинский. – Говоря об индивидуальных планах, мы имеем в виду такой подход к обучению, когда направление переквалификации зависит от основного, базового образования: проектировщики будут делать упор на проектирование, строители – на содержание или ремонт.

По такому принципу желающих пройти обучение в Центре распределяют на небольшие группы с углубленным изучением направлений дорожной отрасли, которые их интересуют.

– На территории Красноярского края не редки случаи, когда в районных муниципальных дорожных организациях на управляющих должностях трудятся достойные специалисты, но, к сожалению, не имея профильного дорожного образования, – добавил Евгений Янаев, доцент кафедры. – Посмотрите: тем, кто мечтает строить мосты, нужно знать многое, в том числе материаловедение, гидрологию. Ведь для того чтобы построить мост, недостаточно уметь держать в руках гаечный ключ.

Стоит отметить, что в Инженерно-строительном институте имеется отличная техническая база для обучения: неплохой вычислительный комплекс, компьютерный класс, два современных пакета по проектированию автомобильных дорог, собственная дорожная лаборатория и опытные преподаватели, работа которых в направлении профессиональной подготовки специалистов дорожной отрасли основывается на соглашении между Управлением автомобильных дорог по Красноярскому краю и Сибирским федеральным университетом.

Петр ДУБЫНИН

Мы мирные люди, но наш бронепоезд...

Как известно, отсутствие дорог уже не раз играло злую шутку с желающими пройти по Руси-матушке парадным шагом и прогарцевать на белом коне. Дабы этой шутки – не дай бог, что – не произошло с нами, специалисты КГКУ «КрУДор» разработали схему технического прикрытия федеральных и региональных автодорог края.



План утвержден руководителем КГКУ «КрУДор» Вячеславом Цышук, согласован с руководителями подрядных организаций и, разумеется, мобилизационным управлением администрации губернатора.

По сути, эта схема – это мобилизационное задание для каждой

краевой автодорожной организации.

– Техническое прикрытия – это комплекс мероприятий по содержанию автодорог в эксплуатационном состоянии, а в случае разрушения – восстановлению в минимальное время, – объясняет

Виктор Коблов, главный специалист КГКУ «КрУДор» по мобилизационной работе, гражданской обороне и чрезвычайным ситуациям. – Это касается и мирного, и военного времени. В первую очередь – это состав сил и средств дорожных организаций, которые и в мирное время занимаются содержанием автодорог, а при введении военного положения отложат в сторону все «мирные» контракты и будут использованы в оборонных целях.

Определенный порядок действий разработан и на случай чрезвычайных ситуаций, которые могут произойти в мирное время. Например, всем известные весенние паводки. Или задымление территории в период лесных пожаров. Землетрясения, способные значительно подпортить дорожную ситуацию. Снежные заносы. Крупные аварии.

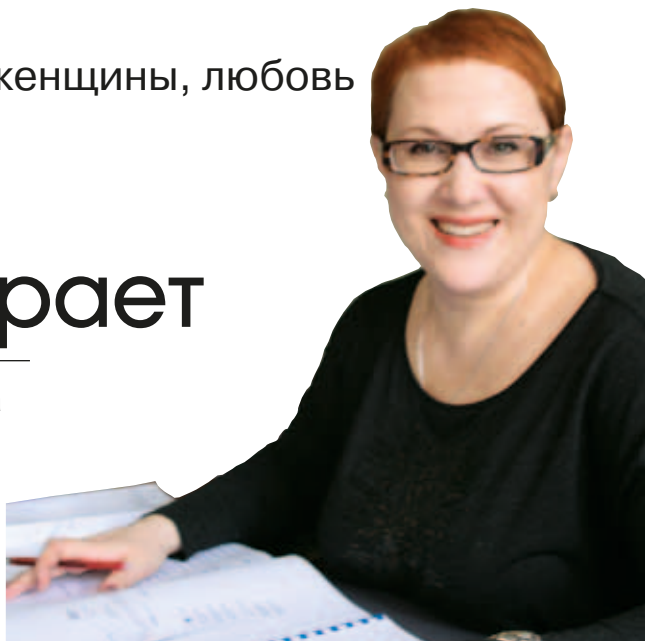
– Помимо готовности технических средств, – говорит Виктор Коблов, – план подразумевает взаимодействие дорожных организаций с подразделениями, осуществляющими помощь в ликвидации неблагоприятных последствий. Это министерство ГО и ЧС, служба скорой медицинской помощи, пожарных и аварийно-спасательных формирований.

В середине марта на базе трактоавтодрома Проффессионального лицея № 88 план был представлен мобилизационным работникам муниципальных образований края. У себя на местах они отвечают за организацию действий в случае чрезвычайных ситуаций, в том числе дорожных. Учебный сбор организовало мобилизационное управление администрации губернатора края.

– Это сфера нашего ведения, – говорит Василий Кузнецов, главный специалист по мобилизационной подготовке министерства транспорта Красноярского края. – Мы не прекращаем работу ни при чрезвычайных ситуациях, ни в мирное время, координируем, направляем: где-то даем определенные задания, где-то выступаем государственным заказчиком. У министерства тоже есть задачи от Федерального дорожного агентства, от правительства Красноярского края и губернатора. И мы эти задачи выполняем.

Антон ГОРОДЕЦКИЙ

Профессия, которая нас выбирает



Наш небольшой разговор с начальником отдела строительства автомобильных дорог КГКУ «КрУДор» Ириной Кошелевой состоялся накануне Международного женского дня. На рабочем столе, кроме документов и расчетов, – вазы с цветами, коробки конфет, шоколад. Впрочем, самый главный подарок еще утром сделал самый главный мужчина в ее жизни – двухлетний сын Кирилл. Бумажную аппликацию, сделанную собственными руками.

– Ирина Анатольевна, почему вы не в отпуске по уходу за ребенком? Могли бы дома посидеть еще несколько месяцев.

– Я вышла на работу на неполный рабочий день, когда сыну исполнилось полгода. Тогда достраивалось Нижнее Приангарье, был очень большой объем работ, каждый человек был на счету. Сейчас у меня уже нормальный рабочий график, правда, по пятницам «мамин день» – сижу дома с ребенком.

– Считается, что любое строительство, в первую очередь автомобильных дорог, работа мужская. Грязная, трудная, напряженная... Тяжело ли женщине работать в отделе строительства, и тем более его начальником?

– Я же не сразу начальником сюда пришла – ведущим инженером в 1997 году. До этого девять лет отработала в ДПМК «Красноярская», потом около полутора лет – в бывшем Красноярскавтодоре, а после Анатолий Коробейник, который был начальником отдела строительства, пригласил меня работать в отдел. В 2002 году Анатолий Андреевич приболел, и вот уже больше десяти лет я возглавляю отдел.

Я считаю, что в управлении интереснее всего у нас – в большинстве других отделов сотрудники мало сталкиваются с производством: работу на местах, как правило, выполняют специально созданные для этого межрайонные отделы КрУДора. Мы же весь процесс строительства и реконструкции автодорог ведем от начала до конца, а с 2004 года еще и являемся техническими инспекторами.

К работе на объекте наши специалисты приступают еще до того,

как непосредственно начинается его строительство, – на этапе разработки документации и принятия ее техническим отделом. Без нас не обходится ни работа с заявками на торги, ни участие в аукционах или заключение контрактов. Обязательно выезжаем на объекты, следим за ходом производства работ, контролируем качество материалов, которые применяются на объекте, а потому участвуем в приемке как отдельных техконструкций, так и объекта в целом. Когда требуется, совместно с проектными организациями в рамках строительного надзора участвуем во внесении изменений в проект.

– Чтобы со всем этим справиться, наверное, нужно много специалистов?

– Численность отдела – величина не фиксированная, а изменяется в соответствии с производственной необходимостью. Например, когда велось строительство объектов транспортной инфраструктуры Нижнего Приангарья, количество сотрудников увеличилось больше чем в 2 раза – до девяти. Четверо из них работали на месте строительства в Богучанах, – заочно ход строительства не проконтролируешь, а каждый день на Север из Красноярска не ездишься.

– Так-таки и каждый день?

– Практически каждый день, а если нужно, мы выезжаем на объекты и по выходным. Летом так вообще могут одна в кабинете работать, потому что все разъезжаются. Порой кабинет пустой бывает.

– Строителей столь частые визиты кураторов не раздражают?

– Да вроде нет – это наша работа. Поскольку наш вид деятельности – строительство и реконструкция

автодорог, мы работаем, в основном, с крупными подрядными организациями. Их не так много, мы все друг друга давно и прекрасно знаем. Взаимоотношения у нас хорошие.

– А как эти хорошие взаимоотношения сказываются на качестве дорог?

– Абсолютно никак. Дружба дружбой, а служба службой, все отлично это понимают. У нас в отделе работают профессионалы, прошедшие хорошую школу, – я и сама такую в свое время прошла. Молодых специалистов, приходящих к нам после института, мы «доучиваем». Знакомим с производством, отправляем на курсы, где они не только повышают квалификацию, но и получают знания в смежных областях. Если потом кто-то из молодых решает двигаться дальше, то уносит с собой хороший багаж знаний и всегда устраивается на достойную работу.

– Ирина Анатольевна, а почему вы стали дорожником? Неужели с детства мечтали?

– В детстве я хотела быть воспитательницей в детском саду. Когда заканчивала школу и думала, где дальше учиться, мама сказала: зачем тебе куда-то далеко на занятия ездить, рядом с нами автотранспортный техникум, иди туда. В 1984 году я поступила в техникум на специальность «Строительство и эксплуатация автомобильных дорог». После его окончания устроилась на работу в ДПМК и сразу же поступила на заочное отделение КИСИ.

– То есть это тот случай, когда не вы профессию выбрали, а профессия – вас.

– Да. И я ни разу об этом не пожалела.

Мария КЛИМОВА

Фото Валерия БЕЗМАЙЛЕНКО



Отношение к себе

В чем секрет сильных женщин? Может быть, в способности прийти вечером домой, устроиться в кресле с книгой на коленях и забыть о том, что ты сильная? А утром кинуться в бой с новыми силами. По крайней мере, у Татьяны Томиловой, начальника отдела госзаказа КГКУ «КрУДор», это получается.

В дорожники ее привела мама. Не то что бы за руку, просто так сложились обстоятельства.

– Мама работала в дорожной отрасли, – рассказывает Татьяна Томилова. – Сразу после института – мастером на строительстве автодорог, потом – в Красноярскавтодоре, нынешнем КрайДЭО, и наконец – в КрУДоре начальником бюджетного планово-экономического отдела. Она уже на пенсии, но всегда интересуется: «Как там Управление?». Журнал ваш читает, чтобы в курсе событий быть.

Татьяна Валерьевна не мечтала о дорожной отрасли ни в детстве, ни в юности, когда пришла пора определяться с профессией.

– Мне нравилось совсем другое, – вспоминает Татьяна Томилова. – Я хотела быть учителем. Окончила пединститут и в 1994 году начала преподавать в школе математику и информатику.

Работа нравилась, но времена были трудные, денег в школе не платили, а сидеть на шее у мамы

не хотелось. В одном из «кухонных разговоров» об этом мама предложила вариант... устроиться в Красноярскавтодор. Для начала. И одновременно поступить на заочное – образование-то у меня непрофильное. Устроилась инженером без категории в планово-экономический отдел. Руководитель – Екатерина Александровна Лиханова – спасибо ей огромное – взяла надо мной шефство. Можно сказать, именно она ввела меня в дорожную отрасль. Стало интересно работать. Хоть и тяжело.

С девяти утра до шести вечера – работа, потом – на учебу в госуниверситет, получать второе высшее. Экономическое. И так пять дней в неделю в течение трех лет.

А преддипломную работу Татьяна Томилова готовила, уже работая в КрУДоре.

– Здесь освободилось место в сметно-договорном отделе, – рассказывает она. – Сюда я пришла уже с внушительным багажом знаний, и меня охотно взяли на долж-

ность инженера первой категории.

Татьяна Томилова отлично помнит тот день – 1 февраля 1999 года, и вот уже 14 лет она здесь.

– Ужас, как много! – смеется Татьяна Валерьевна.

За это время она заметно выросла: сначала до ведущего инженера, потом исполняла обязанности начальника отдела, после этого стала его заместителем, а в 2008 году ее назначили начальником отдела государственного заказа.

– Инженер – понятие широкое, – считает Татьяна Томилова. – В нашем случае это совсем не чертежи и работа по ним, это, прежде всего, экономика, расчет цены строительства, ремонта и содержания объектов. Как на основании смет рассчитать индекс, который устраивал бы и заказчика, и подрядчика. Это один из ключевых моментов при заключении государственного контракта. Здесь недостаточно просто набить руку. Каждый раз что-то новое, меняются законы, требования, арбитражная практика...

Ответственность огромная! Ошибся в подготовке документации – штраф. Внес в контракт неверные сведения – штраф. Неправильно отстранил – штраф. Впору не спать ночами и думать исключительно о работе.

– Ни за что! – смеется Татьяна Валерьевна. – Нужно уметь переключаться, пока в пробке домой едешь. А работа должна оставаться на рабочем месте. Чтобы на завтра были свежие мысли и новые силы, нужно уметь отдыхать. Общение с друзьями, поход на «Столбы» в выходные – это обязательно. Но не в «общие места» – у нас есть свои. А в рабочие дни вечерами люблю читать. Но не женские романы, а, например, Николая Козлова – «Как относиться к себе и людям», Анатолия Некрасова – «Истоки. Картина жизни» или художественную литературу советского периода.

Глядя на Татьяну Томилову, трудно поверить, что был период, когда она переживала – получится или нет, не спала ночами – давил груз ответственности. Она и сейчас чувствует груз ответственности, просто теперь он уже не такая ноша. Теперь это ее работа.

Сергей ФРОЛОВ

Берегите женщин!

Летом и осенью по Енисею ходит красивый белый теплоход проекта А45-1 «Енисейск». На нем из Красноярска в Енисейск, Ярцево, Зотино, Ворогово, Бор и обратно путешествуют жители городов и далеких северных районов края. Теплоход за счет малой осадки способен плавать в малой воде, причаливать к необорудованному берегу и собирать на борту сотню человек. С момента посадки и до мгновения, когда нога ступит на сушу, пассажиров сопровождает матрос-кассир и бортпроводник Елена Парфенова, такая же зазорная, как героини советской киноленты «Берегите женщин».



На предприятии «ПассажирРечТранс», единственной судоходной компании, которая осуществляет пассажирские перевозки по Енисею, Елена работает уже 10 лет. Как и полагается настоящей бортпроводнице, она красива и приветлива. Женщина на борту – быть беде, есть такое древнее поверье. В былые времена мореплаватели месяцами видели вокруг себя только мужчин, а появление на судне представительницы прекрасного пола вызывало среди них здоровую и не совсем конкуренцию, нередко приводившую к печальным последствиям. Сегодня не поспоришь с фактом: без женщины на борту быть беде.

Профессия бортпроводника хотя и носит сезонный характер, но чрезвычайно важна на речном флоте. Бортпроводник на судне выполняет в полном объеме комплекс мероприятий по подготовке кают и помещений к приему и размещению пассажиров, соблюдению необходимых санитарно-гигиенических условий, а также по предоставлению необходимых услуг в течение рейса.

Оказывается, чтобы с уверенностью выходить в дальнее плавание, совсем не обязательно быть амазонкой. Безопасность членов экипажа и пассажирского состава на судне всегда обеспечивают мужчины – они ходят в специальных жилетах (женщины-матросы носят синюю форму – предмет восхищения многих мужчин). Но каждый работник теплохода обязательно знает и железно следует правилам техники безопасности на борту, которые ежегодно изучаются в течение месяца в начале навигационного периода. Все

сотрудники ПассажирРечТранса, от капитана до юнги, тренируются надевать спасательные жилеты на взрослых и детей и назубок помнят свои действия в случае чрезвычайной ситуации.

Как это ни удивительно, плавать Елена не умеет. Но на работе об этом не беспокоится: способ передвижения речным транспортом, по ее мнению, самый безопасный.

– В населенные пункты, куда ходит «Енисейск», добраться можно только по воздуху или воде. В любой ситуации я предпочту второй вариант – он не представляет никакой опасности для жизни. Если только встретимся с айсбергом, – смеется Елена. – Но для этого нужно ходить в других водах.

Конечно, и на Енисее случаются шторма. Но они не опасны: во время движения пассажирам на палубу выходить не разрешается – за этим строго следят бортпроводницы. Бывает, туман такой, что хоть глаз коли. Тогда теплоход стоит на месте, покачиваясь на волнах, и ждет разрешения диспетчера, когда можно идти дальше. Плохие метеословия порой вызывают напряжение у впечатлительных пассажиров, и тут как раз необходимы ласковое слово и кружка горячего чая из рук бортпроводницы.

Женщина на воде, по словам Елены, должна олицетворять любовь и доброту. Идеальные качества прекрасного пола, воспеваемые поэтами всех времен, вносят гармонию в эмоциональное состояние пассажиров вдали от дома, от земли.

Путешествовать на «Енисейске» «зайцем» не получится. За продажу билетов и проверку их наличия отвечает также матрос-кассир Еле-

на. А если все-таки удалось попасть на судно безбилетным, то за борт, конечно, не выбросят, но без малейшего промедления оставят в ближайшем порту. Хотя, по словам Елены, пассажир стал намного культурнее, знает свои права и уважает права других.

Работа на речном транспорте сезонная. Как только на Енисее сходит лед, суда выходят в навигацию. Трудно представить себе жизнь многочисленных сел, поселков, да и городов севера края без обслуживания теплоходами. Наверное, по причине значимости транспортной линии енисейские речники настолько влюблены в свою работу.

– У нас здесь почти каждый фанат своей профессии, – уверена Елена.

И ее трудно не понять. Романтика, свежий воздух, общение с людьми, возможность в нелегких ситуациях женщинам оставаться женщинами, мужчинам – мужчинами – это весомое основание любить свое дело.

*Кристина СЕРГЕЕВА
Фото Валерия БЕЗМАЙЛЕНКО*



Человек особенной закалки

Женщине на фотографии – 45 лет. В тот год – а снимок был сделан в 1985-м – в Красноярске уже четверть века ходили трамваи. И четверть века самое прямое отношение к этому имела героиня статьи – Галина Беляева.

В Горэлектротрансе, организации красноярского электротранспорта, о Галине Артемьевне говорят с почтением.

– Это человек старой закалки, особенной, – рассказывает о ней Евгения Шилак, заместитель начальника трамвайного депо по эксплуатации. – Не допускает ни малейших нарушений трудовой дисциплины. А личные качества Галины Артемьевны – пример для всех ее коллег: порядочная, добросовестная, добродушная и очень отзывчивая.

1 мая сего года трамвайному движению в Красноярске исполняется 55 лет, равно как и трудовому стажу Галины Беляевой, когда-то деревенской девушке, приехавшей из Иркутской области покорять Красноярск. Совершенно случайно, прогуливаясь с сестрой по улице Сурикова, девушка обратила внимание на бумажное объявление: «Готовим вагоновожатых. Обучение в Новосибирске». Трамвая Галина Артемьевна тогда и в глаза не видела. Но долго не раздумывала – уже совершеннолетняя, нужно образование, нужна работа. Полгода учебы, и девятнадцатилетний квалифицированный водитель погнал по красноярскому правобережью поезд первого в городе маршрута протяженностью 9,5 километра – Предместная площадь – КрасТЭЦ. Шел 1958 год.

Можно смело сказать, что Галина Артемьевна проехала на трамвае через всю свою жизнь. 40 лет за пультом управления вагона. Каждый день подъем в 4 утра, в депо, и до последнего рейса.

К работе относилась очень ответственно, потому и преуспевала в профессиональной области:

неоднократно побеждала в соревнованиях профмастерства вагоновожатых, отмечалась городской властью за безаварийную работу в течение десятилетий. Стала лучшей в красноярском конкурсе «Культура обслуживания пассажиров», где на «отлично» прошла все испытания по экстренной остановке трамвая с прохождением минимального тормозного пути, за минимальное количество времени сумела найти неисправность в механизме.

Это сейчас молодежь пугается: если много работать, некогда будет заниматься личной жизнью. Галина Артемьевна своим примером опровергла сие заблуждение: вышла замуж, родила и воспитала двоих сыновей. В качестве депутата городского Совета успевала заниматься общественными делами: проводила воспитательную работу с неблагополучными семьями. За большой личный вклад в развитие Красноярского края Галина Беляева получила Благо-

дарственное письмо от председателя ЗС Александра Усса.

– Да, были в Красноярске времена трамвая, – ностальгирует она. – Личных машин было мало, движение на дорогах спокойное. Народу в трамвай набивалось – аж двери закрыть не могли. Возили рабочих КрасМаша, Сибэлектростали, Крастяжмаша... Но времена меняются.

В апреле Галине Артемьевне будет 73 года, из которых 15 последних она работает кондуктором в трамвае. Было удивительно представить эту хрупкую, крайне скромную женщину, ветерана труда, Заслуженного работника жилищно-коммунального хозяйства РСФСР в роли кондуктора, облаченного в оранжевую спецодежду, которому необходимо день-деньской ходить по вагону и «обилечивать» пассажиров, кото-

рые зачастую бывают невежливы и даже нетрезвы.

– Я люблю трамвай, – признается Галина Артемьевна без тени смущения, как призналась бы в любви к родному дому. – В выходной скучаю по нему, тоскую. Конечно, я любила работать именно водителем, но что поделаешь – здоровье стало плохое, глаза болят. Работа-то была нервная.

– А сейчас – не нервная? – округляю глаза.

– А сейчас – не нервная? – округляю глаза.

– Теперь привыкла. Только холодно в вагоне зимой, даже в валенках ноги замерзают. Что касается пассажиров, то я ни с кем не ругаюсь, на грубости не отвечаю, к пьяным вообще не подхожу. Иногда, правда, прошу молодежь, чтобы место старикам уступили.

– Долго еще мерзнуть собираетесь? Когда отдыхать?

– Лето поработаю, а потом посмотрим, – хитрит Галина Артемьевна, а по глазам видно, что никогда не бросит работу по своему желанию.

В глазах Галины Артемьевны – 55-летняя история улиц Красноярска, тысячи выражений лиц пассажиров и бесконечная доброта.

Агриппина МИРНАЯ

Это не привычка!

В Красноярскавтотрансе Вера Гришанова отработала всего три года, но при этом успела уйти отсюда на пенсию. Хотя слово «уйти» не совсем уместное – пять дней в неделю ведущий специалист сервисно-диспетчерской службы Вера Викторовна коротает здесь свой заслуженный отдых. А проще говоря, по-прежнему работает.

– И я довольна, и, думаю, мною довольны, – улыбается Вера Гришанова.

В Красноярскавтотранс она пришла из министерства социальной политики, где работала над тем же проектом, что и здесь.

– В министерстве наш отдел занимался реализацией проекта «Единый социальный проездной билет», – рассказывает Вера Викторовна. – Можно сказать, мы стояли у его истоков: нарабатывались первые схемы, появлялись первые постановления... А когда началось техническое воплощение проекта, на меня легло взаимодействие с районными отделами соцзащиты, принимавшими первую волну льготников. Фактически я оказалась координатором этого процесса. Кроме министерства социальной политики, этот проект вело министерство транспорта, и когда я решила перейти в ГП КК «Красноярскавтотранс», меня охотно взяли: к тому времени меня здесь хорошо знали по работе над Единым социальным проездным билетом.

Стоит ли говорить, что труд был титанический. Вся юридическая сторона вопроса, а именно постановление о льготах на пассажирском транспорте. Дело в том, что к тому времени 122-й Закон отменил льготы на федеральном уровне и передал их на усмотрение регионов. А потому пришлось полностью менять местное законодательство, касающееся этого вопроса. Например, закон о социальной поддержке ветеранов. Или реабилитированных. Причем у каждой участвующей стороны на этот счет было свое мнение. Начинать всегда сложно, нагрузка, что и говорить, была огромной.

Отчасти это стало причиной ухода Веры Гришановой из министерства социальной политики.

– Я несколько устала от того уровня работы, – признается Вера Викторовна. – И когда в министерстве началось сокращение, я по-



Работа с людьми – дело зачастую щекотливое. Особенно когда решается юридический вопрос. И тут нужен специалист, который не только разбирается в правовых аспектах, но и не чурается разъяснить их другим. В ГП КК «Красноярскавтотранс» такой человек точно есть!

просила подвести меня под него и одновременно предложила себя руководству Красноярскавтотранса. Опыт работы над Единым социальным проездным билетом стал моим пропуском сюда. Сначала меня приняли на «горячую линию», и я часами отвечала на вопросы граждан. Не в похвалу будет сказано: я люблю людей и никогда не избегаю общения с ними. На мне сейчас завязано решение вопросов с населением.

А в феврале этого года Вера Викторовна ушла на пенсию. В свободное время она любит вязать, причем речь не о чулках-носках – это красивые платья, пальто, но посвящать себя им целиком Вера Гришанова не собирается.

А отдыхать...

– Мы с мужем часто выезжаем за город, – говорит Вера Викторовна. – Именно отдыхать. У нас есть возможность проводить выходные на Красноярском водохранилище. Довольно часто путешествуем по краю, ну и как минимум раз в год отправляемся куда-нибудь подальше. Супруг не настаивает, чтобы я превратилась в домашнюю пенсионерку. Он прекрасно знает, что мне это очень быстро наскучит. Но работа для меня – это не привычка! В первую очередь это общение и приятная нагрузка. И знаете, я не помню нежелания идти утром в офис. Может быть, потому что мне везло – я всегда работала с хорошими людьми.

Владимир ДАНИЛОВ

На новый уровень

Что такое транспортная карта? Как ею пользоваться? Достоинство этого электронного кошелька оценили 180 тысяч красноярцев, а с 1 марта – и пассажиры общественного транспорта Железногорска и Норильска. О перспективах развития и преимуществах новшества рассказал технический директор ГП КК «Красноярскавтотранс» Вячеслав Ерошевич.



– Вячеслав Анатольевич, стали ли проект востребованным?

– Нужным и востребованным! Транспортной картой пользуется более 180 тысяч горожан, и ежедневно эта цифра увеличивается на 250-300 человек. По состоянию на 21 марта 2013 года активировано более 180 тысяч карт, выполнено 1,5 млн. пополнений, осуществлено 50 млн. поездок.

– Где можно купить и пополнить транспортные карты? И какова стоимость проезда при их использовании?

– Продажа карт осуществляется во всех отделениях почтовой связи Красноярска, в сети супермаркетов «Командор», «Каравай», «Красный Яр», а также в кассах компаний «Телекомсервис» и «Краспригород». Стоимость карты – 100 рублей.

Минимальная сумма пополнения карты – 350 рублей. Она обусловлена тем, что с держателя карты не взимается комиссия за ее пополнение.

Пополнить транспортные карты можно в отделениях почтовой связи, в терминалах платежной системы «Платежка» и в кассах компании «Телекомсервис».

При оплате проезда транспортной картой предоставляется скидка: 14 рублей вместо 16 в автобусе и 12 рублей 25 копеек вместо 14 – в электротранспорте.

– Каковы преимущества пользования транспортными картами?

– Для пассажиров – это скидка при проезде, которая согласуется с перевозчиком, удобство и быстрота обслуживания и возможность контролировать и планировать расходы семейного бюджета, связанные с затратами на проезд в транспорте. Для органов власти – контроль пассажиропотока при формировании тарифной политики и маршрутной сети города, инструмент для компенсации роста тарифов и отсутствие необходимости бюджетного финансирования на приобретение оборудования.

Что касается предприятий-перевозчиков, то для них проект – это новый уровень качества обслуживания пассажиров, система авансирования (предоставление денежных средств перевозчику в счет перевозок, которые будут выполнены), реализация гибкой тарифной политики, программ скидок в зависимости от количества приобретаемых поездок и многое другое.

– Если автобус, на котором ехал пассажир, сломался, вернут ли пассажиру деньги, которые он заплатил за проезд по карте?

– Обязанность перевозчика вернуть деньги закреплена за ним законодательно. Он либо возвращает оплату за проезд наличными сразу в автобусе, либо пересаживает пассажира в другое исправное транспортное средство для перевозки до места назначения.

– Можно ли передавать карту в пользование родственникам, детям, знакомым?

– Карта не персонализированная – ее можно передавать. Единственное ограничение – по одной карте одновременно в одном транспортном средстве не смогут проехать два и более человек.

– В других городах Красноярского края тоже будет вводиться система электронной оплаты проезда?

– Да, более того, с 1 марта 2013 года транспортные карты уже используются в Железногорске и Норильске. Перевозки по транспортным картам выполняют пока только муниципальные пассажирские автотранспортные предприятия. Активно ведутся переговоры с частными перевозчиками.

Стоимость карты в Норильске – 150 рублей, в Железногорске – 110. В Норильске скидок по транспортным картам пока нет. В Железногорске стоимость проезда по транспортной карте составляет 14 рублей вместо 15.

– За рубежом пассажиры оплачивают проезд на общественном транспорте с помощью мобильного телефона. Планируется ли у нас нечто подобное?

– Да, возможность оплаты проезда с помощью сотового телефона предусматривает использование бесконтактной технологии NFC, которая заключается в размещении функционала транспортной карты в SIM-карте сотового телефона. Внедрить эту систему в нашем регионе планируется с 1 сентября 2013 года.

– А что такое социальные карты? Чем они отличаются от транспортных карт?

– Социальная карта – это то же самое, что и транспортная карта, но ею могут пользоваться только льготные категории пассажиров, и в ней размещена информация о количестве поездок, а не о количестве денег на проезд.

– Можно ли пассажиру оплатить проезд транспортной картой на пригородных маршрутах?

– С 1 апреля 2013 года планируется введение автоматизированной системы учета проезда только льготных категорий граждан по социальным картам. Введение возможности оплаты проезда по транспортным картам планируется в конце 2013 года.

Юлия ЕРОШЕВИЧ



Город сквозь призму веков



Дорогам Красноярья
уже почти 385 лет.
Сегодня это – многополосные
скоростные магистрали.
А вот такими они были
столетия и десятилетия назад.

