

ДЕКАБРЬ 2012

№ 8

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

2013

С НОВЫМ
ГОДОМ!





СОДЕРЖАНИЕ

Новогодние поздравления

стр. 4

Александр Николаев
В единстве – наша сила

стр. 5

Анна Ильина
Строго по графику

стр. 9

Артур Потапов
Вплоть до внешнего вида

стр. 10

Ирина Шальгина
Пробить пробку

стр. 11

Новости

стр. 12

Владимир Данилов
**Красноярским дорожникам
необходим дорожный техникум**

стр. 14

Андрей Москов
Официальное подтверждение

стр. 15

Елена Аврамова
Отвечая на вызов времени

стр. 16

Анна Ильина
Чтобы жизнь приносила радость

стр. 18

Сергей Фролов
В экспериментальном порядке

стр. 19

Елена Позднякова
Время делиться опытом

стр. 20

Александр Ефанов
30 лет вместе с Енисеем!

стр. 21

Андрей Москов
Когда признание не самоцель

стр. 22



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 «Всемирная»,
660062, ул. Высотная, 2 Объем 24А4. Тираж – 2300 экз.

Время подписания в печать 29.12.2012 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.



Уважаемые жители Красноярского края!

Уходящий год был непростым. Он был наполнен значительными политическими событиями, сложными экономическими проблемами. Но и успехов было немало. Начинает работу Богучанская ГЭС, хотя еще семь лет назад в реальность этого события почти никто не верил. Красноярские аграрии собрали лучший в Сибири урожай, несмотря на тяжелейшие погодные условия. Строились спутники, дороги, мосты, лечебные учреждения.

Достижения уходящего года открывают перед нами новые перспективы и ставят новые, порой намного более сложные задачи. Это означает, что наша страна развивается, и Красноярский край вносит достойный вклад в это развитие.

Нам очень много удалось добиться всем вместе. Но еще более важны для нас успехи каждого жителя края, счет личных достижений. Именно это является главным активом Красноярского края, основой его будущего.

Поздравляем вас с Новым годом! Желаем удачи, крепкого здоровья, хорошего настроения, больших успехов и новых побед!

*Лев КУЗНЕЦОВ,
губернатор Красноярского края
Александр УСС,
председатель Законодательного Собрания*

Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

От всей души поздравляю вас с наступающим 2013 годом!

Новый год – это всегда радостное и светлое событие, которое позволяет всем нам, подводя черту под прожитым годом, устремить мысли в будущее.

Пусть коллекция зимних эмоций пополнится гордостью за труд дорожников, за символические объекты 2012 года, среди которых начало строительства четвертого моста через Енисей, реконструкция автомобильной дороги Красноярск – Железногорск, строительство транспортной инфраструктуры «Новалэнда».

Пусть наступающий год будет насыщен новыми планами, творческими идеями, хорошими новостями, пусть всех нас ждут большие объемы работ, стопроцентная прибыль и невероятное везение.

*Вячеслав ЦЫШУК,
руководитель КГКУ «КруДор»*

Уважаемые красноярцы!

Поздравляю вас с новым, 2013 годом!

В наступающем году Красноярск отметит 385-летие. Спасибо вам за неравнодушное отношение к судьбе родного города. Уверен, в новом году Красноярск станет еще успешнее! Своим созидательным трудом мы докажем, что наш город – самый лучший. Мы многого добьемся – все вместе.

Мира и счастья вам, друзья! С Новым годом!

*Эдхам АКБУЛАТОВ,
глава Красноярска*

Уважаемые коллеги, партнеры, друзья!

Поздравляю вас с наступающим Новым годом и светлым праздником Рождества!

Завершается еще один год нашей жизни. Уходящий год отмечен многими важными событиями для дорожно-транспортного комплекса Красноярья.

Самое главное, что мы стали единой, большой командой. Командой, которая стремится, чтобы все транспортные артерии Красноярского края соответствовали требованиям времени и органично включались в общую транспортную систему страны.

Нам всем есть чем гордиться в уходящем году: дорожники приступили к строительству крупнейшего инвестиционного проекта – возведению нового моста через Енисей в столице края и реализации ряда других не менее важных объектов. Несмотря на сложные навигационные условия, речники выполнили программу северного завоза, обеспечив северян жизненно необходимыми грузами. Ежедневно на маршруты выходили тысячи автобусов, чтобы доставить пассажиров к месту назначения. Железнодорожники обеспечивали бесперебойное сообщение пассажиров и грузов по стальным магистралям.

Впереди у нас много совместных планов и перспектив. Помня о производстве, мы не должны забывать о важнейшем направлении нашей работы – кадровой политике отрасли. Всячески способствовать качественному образовательному процессу и привлечению молодых специалистов на производство.

Новый год – это всегда надежда на лучшее, ожидание добрых перемен, отрадных событий. Пусть он и будет таким.

Благодарю вас за совместную работу и конструктивное сотрудничество в этом году. Надеюсь на дальнейшее взаимопонимание, помощь и поддержку.

Счастья, здоровья и благополучия вам и вашим близким, дружеского участия и понимания.

Будьте счастливы в новом году!

*Сергей ЕРЕМИН,
министр транспорта Красноярского края*

Уважаемые работники дорожно-транспортного комплекса!

Новый год – всеми любимый праздник, наполненный добротой, надеждой на будущее. И пусть наступающий 2013-й станет годом новых трудовых дел. Ваша работа вызывает чувство признательности и глубокого уважения. Вы с честью выполняете свою главную задачу – постоянное улучшение качества эксплуатации и строительства дорог, повышение качества пассажирских перевозок.

В новом, 2013 году желаю вам крепкого здоровья, благополучия и семейного счастья.

*Виктор МЕДВЕДЕВ,
председатель Красноярской территориальной организации Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства*



В единстве – наша сила

На финише 2012 года, 26 декабря, в актовом зале ГП «КрайДЭО» состоялось итоговое коллегиальное совещание. Впервые руководители транспортных отраслей края собрались, чтобы подвести итоги года и наметить планы работы на год предстоящий.

Открыл мероприятие министр транспорта Сергей Еремин. В своем выступлении он отметил ключевые направления, на которых была сосредоточена работа транспортного комплекса края в 2012 году, и обозначил дальнейшие перспективы развития.

Министр подчеркнул, что уходящий год, безусловно, знаковый и войдет в историю своими важными событиями для каждой из отраслей:

– Так исторически сложилось, что мы все, одна ячейка – транспортный комплекс Красноярского края, – развивались порознь. Но сегодня мы понимаем, что должны быть единой командой и решать общую задачу по сохранению и развитию транспортного комплекса Красноярья. Мы не можем быть разобщены, транспортный ком-

плекс Красноярья должен стать единым, цельным каркасом для развития нашего края.

– И хотелось бы, чтобы в дальнейшей своей работе каждый из нас руководствовался именно этими принципами. Отмечу, что каждый из нас поодиночке в это сложное, динамично развивающееся время имеет меньше преимуществ, чем если мы объединим усилия, – акцентировал внимание слушателей Сергей Еремин.

Развивая тему, министр отметил, что в дорожном хозяйстве уходящий год положил начало одному из ключевых инвестиционных проектов – строительству четвертого автодорожного моста через Енисей, который будет главным элементом единого транспортного кольца в краевом центре.

– Это объект не случайный, – подчеркнул Сергей Еремин. – Для формирования транспортного каркаса города была выработана стратегия, велась научная проработка объектов, которые необходимо в первую очередь строить и развивать в Красноярске. И, как заявлял губернатор, мы приступили к реализации первого транспортного кольца в Красноярске.

В 2012 году мы также провели ряд локальных, стратегически важных работ: приступили к строительству развязки на улице Авиаторов и согласовали документацию по объекту ул. 2-я Брянская. Их выбор не случаен, они являются ключевыми объектами единого транспортного городского кольца.

«Единый край – единые дороги» – еще один тезис выступления министра. Именно этой новой идеологии следуют теперь дорожники, чтобы пользователи автодорог не задумывались, в чьей зоне ответственности находятся дороги.

Говоря об организационном моменте в дорожном комплексе,



Сергей Еремин отметил, что, наконец, в 2012 году пришло понимание, а что же такое автомобильные дороги на территории Красноярского края.

– Конечно же, здесь нам очень помогло создание краевого дорожного фонда. В 2012 году в связи со вступлением в силу закона о краевом дорожном фонде мы перешли к новому формату финансирования. Сейчас все средства, предусмотренные в краевом дорожном фонде, целевым образом направляются на дорожную сеть Красноярского края. Конечно, мы взяли большую ответственность, когда приняли на содержание муниципальную улично-дорожную сеть. Но, подчеркну еще раз, все это делается в рамках единой логики. Мы живем в едином Красноярском крае, и жителям нашего края абсолютно безразлично, по какой автодороге – муниципальной, краевой или федеральной они ездят. Все это – дорожное

хозяйство Красноярского края. В рамках этой единой логики и было принято решение о финансировании посредством субсидий содержания улично-дорожной сети.

Говоря о проблемах, которые необходимо преодолеть, министр затронул тему недостаточно сформированной конъюнктуры рынка дорожных работ.

– На территории края есть компании, которые имеют желание лишь заработать на средствах дорожного фонда. Но у нас не так велик ресурс, чтобы им распоряжаться неэффективно. Поэтому наша общая задача в том числе выстроить цивилизованный рынок дорожных работ, для того чтобы, в конечном счете, каждый вложенный в автодорогу рубль в полной мере был эффективен. Препятствовать дороге недобросовестным компаниям, которым хочется легким путем получить дорожные деньги.

В выступлении была затронута и тема единых стандартов по содержанию, в частности, улично-дорожной сети муниципальных образований. Над этим необходимо серьезно работать. Ведь, по словам министра, действовавшие до сих пор параметры не устраивают никого. В 2013 году необходимо выйти на расчет единого норматива содержания улично-дорожной сети, определить форматы и стандарты содержания. Для качественного выполнения этой работы есть накопленный

опыт по федеральным и региональным дорогам.

Было сказано и о недостаточном применении в дорожной отрасли современных технологий, представляемых ведущими научными организациями. Этот опыт должен быть эффективно применен во всех подрядных организациях.

Говоря о еще одной насущной проблеме – износе парка дорожной техники, проблеме, характерной не только для дорожной отрасли, Сергей Еремин отметил, что для исправления ситуации необходимо постепенно модернизировать и обновлять парк техники, принимать по этому поводу консолидированное решение. Серьезные предпосылки для этого приняты. Впервые в уходящем году заключены государственные контракты на содержание федеральных автодорог сроком на пять

Сергей Васильевич Еремин,

министр транспорта
Красноярского края:

– Главное, что именно в 2012 году произошло объединение отраслевых компонентов транспорта – автомобильного, водного и железнодорожного – в единое отраслевое пространство. Мы не можем быть разобщены, транспортный комплекс Красноярья должен стать единым, цельным каркасом для развития нашего края.



лет, такие же контракты планируется заключить на содержание региональных автодорог со сроком на три года. Это, конечно, определенные стимулы для развития. Плюс к этому необходимо более качественно и эффективно подходить к планированию ремонтных работ. Планируется сместить акценты в дорожных работах и постепенно ликвидировать дефицит финансирования на восстановление потребительских свойств наших автодорог.

Следующая тема выступления министра касалась автотранспорта.

– До сих пор автотранспорт наряду с дорожным комплексом развивался несколько хаотично, – резюмировал Сергей Еремин. – Но автотранспорт также должен развиваться по единой, четкой логике. Сегодня в формировании маршрутов присутствует определенный хаос, маршруты конкурируют друг с другом, а в итоге страдает качество обслуживания пассажиров. Это некорректный подход.

Необходимо развивать в автотранспорте и так называемое интеллектуальное направление. Сегодня, в век информатизации, для этого есть все современные ресурсы. И постепенно процесс информатизации и интеллектуализации перевозочных процессов вступает в свои права. И здесь нужно серьезно поработать над такими проблемами, как электронные проездные билеты, электронная социальная карта. Нужно начинать постепенный уход от системы наличного рас-

чета за проезд. Современные платежные средства позволяют более системно и качественно развиваться в этом направлении. И, конечно, необходимо использовать такие технические средства, как интернет-сообщения по развитию систем продажи билетов, отслеживание транспортных средств не только в рамках диспетчерского управления, но и в плане пользовательских качеств населения. В идеале мы должны иметь систему, когда любой пользователь может зайти в Интернет и посмотреть, в какое время прибудет тот или иной вид транспорта. Это одно из приоритетных направлений.

В 2012 году мы достойно выглядели на уровне Российской Федерации, и впервые в Красноярске был проведен Всероссийский конкурс «Лучший водитель автобуса». Наша благодарность РОП «Транспортный союз Красноярского края» за отличную организацию и проведение конкурса. И знаменательно, что представительница краевого автотранспортного предприятия Марина Тит стала единственной девушкой-победительницей на этом Всероссийском конкурсе.

– Уходящий год, – отметил министр, – был одним из самых напряженных в истории навигации. Из-за засухи и природных аномалий, когда практически все лето не было дождей, уровень всех водотоков существенно упал. Речники работали в форс-мажорном



режиме. Добавьте сюда ситуацию с формированием ложа Богучанского водохранилища. Но речники мужественно, в исключительных условиях преодолели трудности, и практически все стратегические грузы были вовремя завезены на территории Крайнего Севера. Я благодарен за такую организацию.

Говоря о существенном старении флота, докладчик отметил, что сегодня практически на грани списания находится пассажирский флот – водоизмещающие суда «Александр Матросов», «Михаил Лермонтов», «Валерий Чкалов», поэтому надо оперативно решать вопрос по обновлению флота.

В 2012 году хоть и недостаточно, но осуществлялась модернизация грузового флота, закла-



Железнодорожное сообщение, которому министр уделил отдельное место в своем выступлении, пользуется неизменной популярностью у жителей края. В летнее время пригородные электрички еле справлялись с пассажиропотоком. Приходилось принимать экстренные меры по добавлению вагонов, корректировке расписания.

– Считаю, – с удовлетворением отметил Сергей Еремин, – что в 2012 году компания «Краспригород» была намного успешнее, чем в предыдущие периоды, оперативно реагировала на складывавшуюся ситуацию.

Но в области железнодорожного транспорта предстоит решить еще достаточно много задач, среди которых запуск электрички в направлении Красноярск – Сосновоборск – Железногорск. Тут предстоит серьезная работа, вложение инвестиций. Но все вложенное окупится сторицей. Направление это перспективное, так как Сосновоборск по динамике развития жилья стал одним из спальных районов Красноярска. И мероприятия, которые проводим по реконструкции автодороги, не смогут в полной мере обеспечить качественное передвижение населения Сосновоборска и Железногорска в Красноярск. Также меняется динамика пассажиропотока в связи с тем, что активно развивается Железногорск как федеральный ядерный кластер. И в этом направлении нам предстоит большая работа.

В докладе было сказано и о моральном износе пригородных

электричек. Один из вариантов решения этого вопроса – организация совместного с зарубежными компаниями и компанией Республики Беларусь производства по созданию и строительству пригородных электропоездов.

После выступления министра перед участниками совещания выступили руководитель КГКУ «КрУДор» Вячеслав Цышук, заместитель начальника ГИБДД Главного управления МВД РФ Анатолий Горбатюк, и.о. директора ОАО «Красноярскавтотранс» Алексей Давыдов, заместитель главного государственного инспектора межрегионального управления государственного автодорожного надзора по Красноярскому краю, Туве и Хакасии Федор Семенов, генеральный директор ОАО «Пассажирречтранс» Леонид Федоров, председатель Красноярской территориальной организации Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев, генеральный директор ОАО «Краспригород» Петр Овсянников.

В своих докладах они рассказали о мероприятиях, выполненных в уходящем году по курируемым ими направлениям, и о планах на 2013 год.

В заключение министр транспорта поблагодарил всех за совместную работу, а лучшим работникам транспортного комплекса были вручены Благодарственные письма губернатора, Почетные грамоты от руководства края и от-
расли.

дывались новые грузоподъемные баржи, буквально месяц назад на Красноярской судовой пристани приступили к строительству парома для Игарки. Так что динамика есть, но немало и серьезных вопросов, над которыми предстоит работать.



Строго по графику

В последний день ноября на правобережную стройплощадку четвертого моста через Енисей прибыл один из основополагающих элементов конструкции – первая балка пролетного строения, изготовленная и поставленная подрядчиком – Восточно-Сибирским заводом металлоконструкций в Назарово.

Длина балки – 21 м, ширина – 2,34 м, высота – 3,19 м. Вес – около 40 тонн. Привезенная деталь станет частью коробчатой конструкции, которая будет состоять из четырех элементов и иметь сечение 21 м. Всего для одного 80-метрового пролета моста, соединяющего опоры, потребуется 16 таких коробчатых конструкций.

Событие, ставшее значимой вехой не только для строителей моста, но и для всех красноярцев, привлекло к себе пристальное внимание прессы и общественности. Важность момента отметил и присутствовавший при разгрузке металлоконструкции заместитель руководителя КГКУ «КруДор» по строительству автодорог Николай Лукьянов.

– Это всего лишь первый из элементов пролета. Их очень много, но возможности назаровского завода достаточны и для их изготовления, и для перевозки – чтобы обеспечить объект в ближайшее время, – уверен Николай Михайлович.

Первая очередь продукции за-

вода потребуется для монтажа пролетов эстакадной части моста. Прежде чем начнется монтаж пролета, под каждую из балок будут установлены две временные опоры. Эта работа требует времени, зато монтаж будет довольно быстро вестись с помощью двух кранов. Прием деталей будет идти до конца 2012 года, и уже в январе следующего года начнется их установка. В середине следующего года мостовики планируют приступить к монтажу русловой части над Енисеем.

– Конечно, в технологическом отношении сделать это будет намного сложнее, но все эти работы должны быть завершены в 2014 году, – объяснил Лукьянов. – Наличие первой металлической конструкции здесь, на строительной площадке, явно свидетельствует о том, что реализация проекта идет по намеченному графику. И поставщики, и мостостроители выполняют свои обязательства в срок. Это, в свою очередь, говорит о том, что мост в запланированные сроки будет введен в эксплуатацию.

В том, что работники Назаровского ЗМК справятся со взятыми на себя обязательствами, уверен и генеральный директор предприятия Андрей Хардииков.

– Изготовление деталей моста идет по плану, – заверил приехавших на разгрузку первой балки журналистов Андрей Юрьевич. – В месяц мы выходим на объем производства 600-700 тонн металлоконструкций. Уже изготовлено 14 балок, которые проходят контрольную сборку и в ближайшее время будут отгружены на стройплощадку.

Всего назаровцы планируют поставить около 100 таких балок. Контракт ВС ЗМК с генеральным подрядчиком строительства четвертого моста – ОАО «Сибмост» рассчитан на эстакадную часть и в денежном выражении составляет около 300 млн. рублей. В Назарово надеются на заключение дальнейших контрактов, предусматривающих работы по изготовлению металлоконструкций для русловой части моста. Их потребуется 288 штук. Поскольку поставленная деталь является основной частью мостового сооружения и на них, по сути, будет держаться весь мост, большое значение на заводе придается качеству швов и сварок.

– За работами ведется строгий, двойной контроль, сначала на заводе, затем при приемке, – заверил Хардииков.

Анна ИЛЬИНА



Мост через реку Хандалку

Вплоть до внешнего вида

Еще в начале 2012 года Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю объявило конкурс на лучшую мостовую организацию. Почти год понадобился на то, чтобы объявить победителей.

Конкурс проводился впервые. Согласно положению участником автоматически становилась любая организация, взявшаяся в текущем году за ремонт или содержание моста. Собственно, эти два направления работы мостовиков и были заявлены как номинации. Участников набралось по шесть в каждую.

Стоит заметить, что конкурс нельзя считать таковым в привычном понимании слова. Хотя бы потому, что он круглогодичный.

– Положением установлен ряд показателей, по которым оценивается работа организации в течение всего года, – говорит начальник отдела ремонта и содержания искусственных сооружений КГКУ «КруДор» Сергей Гончаров. – 20 критериев оценки по ремонту и 11 по содержанию. Производство, охрана труда, порядок на стройплощадке, ведение документации...

И так вплоть до порядка расчета с субподрядными организациями или же внешнего вида рабочих. Кстати, самыми низкими оказа-

лись показатели именно по охране труда. Качество работы у всех организаций на высоте, но такие «мелочи», как наличие жилетов, касок, пробелы в ведении документации, говоря проще, организация быта, не сыграли на руку некоторым конкурсантам. Позже все это исправлялось, но на момент проверки... А инспектора могли появиться на объекте в любой день.

К слову, кроме заявленных положением критериев, плюсом засчитывалось также использование новых технологий, «свежей» техники и оборудования.

– Один из обязательных критериев, который, скорее всего, добавится к нынешнему перечню, – это обязательное обучение состава ИТР, – говорит Сергей Гончаров. – Какое-то обучение, конечно, проводится и сейчас, но, скажем так, по мере крайней необходимости. А хочется, чтобы подрядчик сам

Слово победителям

Андрей Чупров, начальник производственно-технического отдела ООО «Мостовик-Центр»:

– Конкурс – это, по сути, оценка деятельности мостовых организаций по ряду критериев, но говорить о том, что мы старались выделиться в чем-то определенном, было бы неправильно. Работали по схеме, которая у нас наработана давно. Просто в этом году чувствовали к себе более пристальное внимание. А в остальном работали, как всегда.

стремился к повышению квалификации сотрудников и не боялся всего нового, что появляется в мостостроении. Думаю, конкурс будет своего рода стимулом к этому. Нам уже удалось создать определенную атмосферу здорового соперничества. Приезжаешь на участок – приятно видеть, насколько уровень организации работы близок к идеалу. А при выставлении оценок! Споры, приведение доказательств!

По результатам 2012 года лучшим в ремонте признано ООО «Мостовик-Центр», а в содержании мостов – ООО «Гранви». В тройках лидеров разрыв по баллам не достигал и одного балла, но конкурс есть конкурс. И чтобы стать лучшим, нужно быть даже в мелочах.

А между тем в краевом управлении автодорог уже принято решение проводить этот конкурс ежегодно.

Артур ПОТАПОВ

Итоги конкурса 2012 года на лучшую организацию, занимающуюся ремонтом и содержанием мостовых сооружений на автомобильных дорогах общего пользования Красноярского края

Слово победителям

Геннадий Климас, руководитель ООО «Гранви»:

– Ни о каком особо ударном труде речи не шло. Конечно, мы старались, но не более обычного. Добросовестно относились к своей работе. В рамках контракта мы обязались содержать сеть дорог северо-западного направления – в Ачинском, Тюхтетском, Боготольском, Бирилюсском, Большеулуйском районах, и мы со своими обязанностями справились. Ну, а то, что нашу работу высоко оценили... Конечно, приятно!

Ремонт и капитальный ремонт

Место	Наименование организации	Средний балл
1	ООО «Мостовик-Центр»	18 380
2	ООО «Мостовик-Восток»	18 000
3	ООО «Гранви»	17 333
4	ООО СК «КрасМостРемСтрой»	16 833
5	ООО «Мостремстрой»	14 722
6	ООО ДСП «Гравелит»	8625

Планово-предупредительный ремонт и содержание

Место	Наименование организации	Средний балл
1	ООО «Гранви»	9833
2	ООО СК «КрасМостРемСтрой»	9312
3	ООО «Мостовик-Восток»	9197
4	Мостоотряд № 7 КФ ОАО «Сибмост»	9143
5	ООО ССК «Сибмостремонт»	7409
6	ООО ДСП «Гравелит»	5250

Дойти до своей цели

Неуемная энергия девушки стала заметна сразу, как только Юля два года назад переступила порог пригородной компании.

– Мне очень нравится моя профессия разъездного кассира. Я всегда в дороге. Постоянное движение – это жизнь, – уверена билетный кассир. – А самое главное – я всегда стараюсь дойти до своей цели.

Начальник Красноярского участка по обслуживанию пассажиров Татьяна Тимофеева только подтвердила слова одной из лучших работниц:

– У Юли сильный характер. Она не боится трудностей. Всегда готова учиться.

Освоить новую профессию для Юли не проблема. Сегодня она зачислена в кадровый резерв на должность нарядчика поездных бригад. Заочно учится в Томском госуниверситете на специалиста по



Имя Юлии Савиной на слуху не только в ОАО «Краспригород», но и на сети дорог. Она призер регионального конкурса «Лучший билетный кассир» и участник сетевого конкурса профессионального мастерства.

связям с общественностью. Любит писать эссе и рисовать. Словом, сидеть без дела не в ее характере.

Когда шла подготовка к сетевому конкурсу, и Юле надо было пройти практику в стационарной кассе, она все время вспоминала работу на линии: «Там все динамично. Меняются станции, люди. Не меняются только правила поведения в работе с клиентами».

– Я заметила, что от моего на-

строения зависит, какие пассажиры попадают в пути. Поэтому всегда стараюсь быть внимательной и отзывчивой. И в награду получаю то же самое. Этим летом один дедушка в ответ на мою вежливость подарил букетик полевых цветов. Очень приятно.

– Юля, а вы достигли своей цели? – спрашиваю я.

– Одной да. У меня есть любимый человек. И это самое главное.

Пробить пробку

О красноярском железнодорожном кольце узнали итальянцы и испанцы.

Молодежь Красноярской магистрали презентовала информационный проект «Железнодорожное транспортное кольцо» на IV форуме работающей молодежи «Общество и «Кайдзен», который прошел в Красноярске.

Участниками мероприятия стали представители 26 молодежных советов предприятий Красноярского края «РУСАЛ», «Красмаш», «МРСК Сибири», «ФГУП «ГХК», «ИСС», «КраМЗ», «Аэропорт Емельяново», «Сибирская генерирующая компания», «Норильский никель», «Красноярская ГЭС», «СУЭК», «Роснефть», «Сбербанк», «УФК по Красноярскому краю», «СиАЛ». Молодежный управленческий совет дороги занял среди них первое место, став лучшим советом в крае.

Железнодорожники отличились, презентовав транспортное кольцо – проект, помогающий решить проблему пробок в Красноярске за счет системного использования в качестве городского транспорта электропоездов.

Ребята постарались привлечь общественное внимание к запуску городских электричек, опосредованно воздействовать на органы власти для создания пересадочных пунктов электричка – автобус, вовлечь в перевозочный процесс максимальное количество горожан под эгидой группы «Инициативные пассажиры».

Представление технической стороны проекта легло на плечи главного инженера ОАО «Краспригород» Алексея Кривулина. Он не первый раз защищает проект. Поэтому быстро отвечает на все вопросы и без запинки выдает цифры и факты – о предполагаемой стоимости строительства платформ по пути следования городской электрички, о логистических схемах подвоза горожан к остановочным платформам, о возможных временных интервалах между курсированием поездов.

– Железнодорожная молодежь предпринимает по-



пытку информационной атаки по распространению идей проекта, которому уже более пяти лет. Проблема загруженности городских автодорог до сих пор остается актуальной. Если ребятам удастся пробить пробку недоверия к эффективности работы городской электрички, донести информацию до каждого красноярца, значит, электропоезда поедут, а дорожные пробки исчезнут, – считает Алексей Кривулин.

Председателя молодежного совета дороги Константина Савченко, презентовавшего проект, поддержала большая часть аудитории. К примеру, представители аэрокосмического университета заявили, что готовы предоставлять ведомственный транспорт, чтобы подвозить студентов, добирающихся с левого берега, до университета и обратно.

Служба государственной статистики по Красноярскому краю готова провести самостоятельное исследование для жителей правого берега. За счет ресурса Ассоциации работающей молодежи на предприятия города будут разосланы анкеты. Ребята с Красноярской ГЭС также заинтересовались проектом, выразив желание принять участие в анкетировании.

А присутствующие на форуме гости – президент общественной организации EurogemItaly Жан Карло Веттори (Италия) и координатор европейских проектов Хосе Мануэль Нейра Пикальо (Испания) – приняли активное участие в обсуждении презентации. Теперь о красноярском городском кольце будут знать даже в далеких европейских странах.

Ирина ШАЛЫГИНА

Пристальное внимание улично-дорожной сети

Улицы городов и деревень, которыми жители пользуются ежедневно, являются неотъемлемой частью их жизни. От того, в каком состоянии находятся муниципальные дороги, тротуары, дворовые проезды, есть ли на них освещение, как организовано движение транспорта, зависит качество жизни населения.

Проблемные места улично-дорожной сети главы западной группы районов края обсудили на совещании, прошедшем в Ачинске.

Руководитель управления автомобильных дорог по Красноярскому краю Вячеслав Цышук, выступая перед главами районов, подвел итоги 2012 года. Главное достижение – на улично-дорожную сеть муниципальных образований стали выделяться субсидии из средств дорожного фонда края. Это целевые средства, которые потратить на другие нужды невозможно. За счет субсидий осуществлялось содержание 14 007 км дорог в муниципальных образованиях края. По программе «Повышение эффективности деятельности органов местного самоуправления в Красноярском крае на 2011-2013 гг.» отремонтировано 131 км дорог, по программе «Дороги Красноярья

2012-2016 гг.» – 431 двор и проезд.

Говоря о планах на 2013 год, руководитель КГКУ «КрУДор» акцентировал внимание на основных задачах, которые предстоит решить в среднесрочной перспективе.

– Нужно проводить последовательную работу по ликвидации сложившегося диспаритета в области финансирования УДС, разработать норматив затрат на содержание УДС и поэтапно перейти к этому нормативу. Кроме того, крайне необходимо сформировать унифицированные требования к планированию дорожных работ и реализации муниципальных дорожно-мостовых контрактов, – сказал Вячеслав Цышук.

Также было отмечено, что в целях повышения качества выполняемых дорожных работ нужно учитывать несколько основных факторов. К ним относятся строгий контроль над соблюдением всеми подрядными организациями требований к качеству работ, установленных в аукционной документации, формирование в аукционной и конкурсной документации максимальных требований к итоговому качеству на стадии разработки проектной документации, формирование предельно высокого

уровня материальной ответственности подрядной организации за итоговые показатели качества работ, формирование требований к обязательному внедрению инновационных технологий на стадии разработки проектно-сметной документации.

Подводя итоги встречи, Вячеслав Цышук напомнил главам районов, что Управление автомобильных дорог – главный помощник для муниципальных образований.

– Мы готовы в любой ситуации, при возникновении любых вопросов, касающихся дорог, прийти на помощь. Либо сами, либо через межрайонные отделы КрУДора. Это касается и нормативно-правовой базы, и контрактов, и применения новых технологий при ремонте дорог и т.п., – резюмировал Вячеслав Цышук.

Участники совещания выразили уверенность в том, что проводимая системная работа по организации дорожных работ в муниципальных образованиях приведет к улучшению сложившейся ситуации на улично-дорожной сети края. А значит, изменит качество жизни населения городов и деревень.

Информационно-аналитический отдел КГКУ «КрУДор»

Тарифы на перевозки пассажиров и багажа

18 декабря на заседании правительства Красноярского края были утверждены предельные тарифы на регулярные перевозки пассажиров и багажа. Как сообщил министр транспорта края Сергей Еремин, рост тарифов на железнодорожном транспорте пригородного сообщения с 2013 года составит 21%.

– Тарифы на проезд в пригородном электротранспорте не пересматривались уже в течение трех лет. Сегодняшнее повышение – мера вынужденная. В первую очередь, она обусловлена ежегодной индексацией цен на услуги РЖД, которые только за последние два года подорожали на 20%. В целом рост расходов компании в 2013 году по сравнению с текущим составит 60 млн. рублей, которые будут выделены из бюджета края, – сказал Сергей Еремин.

Министр также добавил, что новые пригородные железнодорожные тарифы в Красноярском крае сегодня самые низкие по сравнению с другими регионами страны.

– При расчете тарифов мы ставили перед собой две принципиальные задачи. Во-первых, тарифы не должны быть выше, чем в других регионах России. Во-вторых, повышение должно учитывать платежеспособность населения, в связи с чем большая

часть расходов перевозчика компенсируется за счет средств краевого бюджета, – отметил Сергей Еремин.

Министр также подчеркнул, что изменение тарифов коснется и перевозок пассажиров и багажа городским электрическим транспортом, а также автомобильным транспортом по пригородным и между-городным маршрутам. При этом повышение тарифа на автомобильном транспорте произошло в основном из-за роста стоимости топлива.

– Сегодня электротранспорт в регионе есть только в Красноярске и Ачинске. В нашем городе в трамваях и троллейбусах стоимость проезда повысится до 14 рублей, а в трамваях Ачинска – до 13 рублей. При этом будут действовать транспортные карты, по которым стоимость проезда будет ниже, чем за наличный расчет. Что касается пригородных автобусов, то, к примеру, цена билета от Красноярска до Емельяново увеличится на 7 рублей и составит 40 рублей, – сказал министр.

Добавим, что постановление правительства края об утверждении новых предельных тарифов вступает в силу через 10 дней после его официального опубликования – ориентировочно в начале января 2013 года.

Пресс-служба министерства транспорта

Перечень приоритетов

Министерство транспорта и Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю проводят опрос жителей края с целью выявления предложений по ремонту улично-дорожной сети в населенных пунктах края.

Итогом опроса станет сформированный перечень приоритетов, который будет использоваться при разработке ремонтной кампании на улично-дорожной сети Красноярского края в 2013 году.

Для участия в опросе необходимо заполнить поля прилагаемой формы на сайте КГКУ «КруДор» в разделе «Общественные обсуждения».

Алгоритм действий:

- Выбрать город или район.
- Выбрать сельсовет.
- Выбрать населенный пункт.
- Заполнить контактную информацию.

– Написать предложение (название улицы, вид необходимых работ).

– Отправить сообщение.

Срок проведения опроса населения до 31.01.2013 г.

Отметим, что в населенных пунктах края, где нет сети Интернет, опрос будет проводиться на бумажных носителях. В ближайшее время в населенные пункты будут доставлены специальные бланки для сбора сведений. Их можно будет получить в районной или поселковой администрации.

Министр транспорта Сергей Еремин отметил особую важность использования в работе такой формы взаимодействия с жителями края.

– Для того чтобы повысить качество жизни населения края, мы обязаны учитывать мнение большинства. Власть должна слышать жителей, работать в связке с ними. Опрос позволит выявить действительно проблемные места на улично-дорожной сети муниципальных образований и расставить приоритеты при планировании деятельности в следующем году, – сказал Сергей Еремин.

Информационно-аналитический отдел КГКУ «КруДор»

Обратная связь с водителем

Специалисты Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю установили электронный знак обратной связи с водителем на 2-м км автодороги Красноярск – Элита. Знак-радар на солнечной батарее появился возле АЗС с целью повышения безопасности дорожного движения.

Место для его установки было выбрано не случайно – лобовые столкновения на этом участке автодороги не были редкостью. Одни водители нарушали скоростной режим, другие выезжали на встречную полосу движения, не соблюдая очередность проезда.

– Знак обратной связи с водителем призван привлекать внимание автомобилистов, информировать их о скорости автомобиля и призывать к самодисциплине, – говорит ведущий инженер отдела эксплуатации автодорог и безопасности дорожного движения Дмитрий Яцунов. – Если скоростной режим не превышен, знак горит зеленым цветом. Когда на спидометре автомобиля более 70 км/ч, зафиксированная скорость загорается на табло красным. Увидев это, водитель должен скорректировать скорость движения своего автомобиля.

Отметим, что знак работает в режиме радара. Данные о скорости проезжающих машин и интенсивности транспортного потока фиксируются и записываются в память прибора. Анализировать эту информацию специалисты планируют раз в месяц. Все данные знака будут использоваться в отчетах и графиках по скоростным режимам, временным интервалам, а также в аналитике интенсивности движения. Эта информация позволит повысить эффективность работы дорожных служб, занятых и в содержании автомобильной дороги.

Напомним, что в 2011 году аналогичный знак был установлен на 39-м км автодороги Красноярск – Енисейск, а летом 2012-го на 17-м км автодороги Красноярск – Железнодорожск. С момента их появления на этих участках трассы ни одного ДТП зафиксировано не было.

Информационно-аналитический отдел КГКУ «КруДор»

К 400-летию Енисейска

На заседании правительства края одобрена новая долгосрочная целевая программа «Подготовка к 400-летию города Енисейска в 2019 году». Программа инициирована губернатором края Львом Кузнецовым и поддержана руководством страны.

На ее реализацию в течение шести лет (2013-2018) из краевого бюджета планируется выделить 1,2 млрд рублей. Эти средства будут направлены на реставрацию объектов культурного наследия, модернизацию сети автомобильных дорог для вывода большегрузного транспорта за пределы исторической части города, устройство ливневой канализации и системы водоотведения, а также формирование инфраструктуры туристического кластера.

Новые парковки в Красноярске

В Красноярске созданы дополнительные места для парковки автомобилей. Об этом на пресс-конференции сообщил заместитель главы департамента городского хозяйства по благоустройству Владислав Логинов.

Дополнительные парковочные места созданы по улице Дубровинского в районе домов № 80 и 110. Пешеходные зоны отсюда перенесены.

– Сформированы дополнительные парковки, которые должны работать на набережной Енисея, там, где раньше была пешеходная зона. Пешеходные знаки демонтированы и перенесены. Так, новая парковка организована в районе пересечения улиц Сурикова и Дубровинского. Парковка распространяется фактически до опоры Коммунального моста. По нашим расчетам, если правильно там парковаться, то можно поставить от 100 до 150 автомобилей. Вторая парковка недалеко от регистрационной палаты. Там сможет разместиться порядка 200-250 автомобилей, – сообщил Владислав Логинов.



Красноярским дорожникам нужен дорожный техникум

К такому мнению пришли руководители дорожных предприятий края на итоговом совещании, посвященном вопросам начального профессионального образования и повышению квалификации дорожников рабочих специальностей.

Руководители-дорожники во главе с министром транспорта Сергеем Ереминым не случайно собрались для разговора в профессиональном лицее № 88 п. Емельяново. Именно это учебное заведение является базовой образовательной площадкой для отрасли, откуда выходят самые востребованные квалифицированные специалисты первичного звена. Также одно из основных направлений учебного процесса в лицее – переподготовка и повышение квалификации дорожных рабочих.

Открывая совещание, министр отметил, что в целом кадровый вопрос в дорожной отрасли по важности стоит на одном уровне с решением производственных вопросов.

– Качественный, интересный образовательный процесс, совмещенный с производственной практикой, и в итоге отрасль гарантированно получит молодого специалиста, заинтересованного работать на производстве. Вот к чему мы должны стремиться, – высказал желание присутствующим министр.

Одна из основных тем, озвученных в рамках совещания, – переход начального профессионального образования на систему техникумов, который напрямую коснется Емельяновского лицея.

Директор лицея Владимир Калачев пояснил, что в проекте нового закона об образовании как такового начального профобразования не предусмотрено. Закон уже принят во втором чтении.

– Лицеи и профессиональные училища скоро перестанут существовать. Возможно, их прикрепят к техникумам или другим учебным заведениям. С нашим лицеем вопрос сложный – в крае нас объединять не с кем. Нужно над этим серьезно задуматься, чтобы сохранить учебную базу лицея и наработанные годами отношения с дорожными предприятиями, – высказал мнение Калачев.

Руководитель КГКУ «КрУДор» Вячеслав Цышук заметил, что проблема поднята вовремя и требует совместного решения.

– Подобное учебное заведе-

ние нам нужно, – сказал Вячеслав Цышук. – От его существования зависит, насколько хорошо мы будем обеспечены рабочими специальностями. Необходимость этого вызвана, прежде всего, тем, что с 2013 по 2016 год в дорожной отрасли края изменится производственная парадигма подрядных организаций. Массовые работы по капитальному ремонту автодорог будут заменяться восстановлением дорожных покрытий всех видов, где требуются в первую очередь грамотные и квалифицированные рабочие кадры, – отметил руководитель КрУДора.

В ходе диалога присутствующие пришли к единому мнению, что базовое классическое дорожное образование необходимо сохранять в соответствии с законодательством и развивать, учитывая жизненные реалии.

Участники совещания приняли решение о создании рабочей группы для полноценной проработки этого вопроса. Что касается вопроса переподготовки и повышения квалификации рабочих профессий дорожной отрасли, то руководители предприятий высказали желание пересмотра учебного плана в пользу практических занятий.

Владимир ДАНИЛОВ

Партнерство

«Новые» обязательства?

По сути, это соглашение – договор о практической подготовке специалистов для дорожно-строительного комплекса края. В тексте так и отмечено: «В целях профессиональной подготовки, переподготовки и повышения квалификации специалистов для дорожно-строительного комплекса Красноярского края». Соглашение вступило в силу с момента подписания и будет действовать как минимум пять лет.

В этом соглашении управление, в первую очередь, обязуется действовать в организации практик для студентов и преподавателей СФУ и обещает информировать вуз о потребностях дорожных организаций края в специалистах. В свою очередь СФУ берет на себя обязательства отбирать для этого лучших студентов, плюс повышать квалификацию работников дорожной отрасли, ну и, разумеется, информировать управление об успеваемости как этих работников, так и студентов, обучающихся по целевым программам.

Казалось бы, ведь и до этого одни стажировались, другие брали на работу выпускников. Что это даст СФУ – и без того «монстру» подготовки специалистов, и зачем КРУДору такая «обуза» – возиться со студентами?

Скажем так: это можно назвать официальным принятием в эксплуатацию «моста» между дорожниками и университетом.

На четкую перспективу

В управлении автодорог понимают: соглашение де-юре закрепило взаимодействие де-факто, которое уже сложилось между управлением и СФУ, начиная с прежних «ипостасей» университета. Но не только.

– Главная цель заключения договора – это не только закрепление того, что уже делается, но и четкое обозначение дальнейших перспектив, – говорит руководитель КГКУ «КруДор» Вячеслав Цышук. – Очень важно ликвидировать дефицит внутриотраслевого общения между теми, кто готовит кадры, и теми, кто пополняет этими кадрами штат своего предприятия.

Пожалуй, стоит заметить, что уже сейчас реализуется программа по долгосрочной стажировке нескольких студентов Инженерно-строительного института, уже два



Официальное подтверждение

Утром последнего ноябрьского понедельника ректор СФУ Евгений Ваганов и руководитель КГКУ «КруДор» Вячеслав Цышук поставили свои подписи в красных папках, обменялись ими, пожали друг другу руки и разошлись. Так буднично, как и положено в понедельник, было подписано соглашение о сотрудничестве краевых дорожников и университета.

месяца обучающихся по индивидуальной программе, в которой половина учебного процесса – практика, вторая половина – производство: строительство четвертого моста через Енисей. Естественно, мост не станет единственным «практическим объектом».

– В дальнейшем нам будет что еще предложить и преподавателям, и студентам СФУ, чтобы уровень их знакомства с производством был максимально высоким, – продолжает Вячеслав Цышук. – Программа стажировок на различных объектах будет лишь развиваться. Но стажировки – это не единственное направление сотрудничества. Кроме него, у нас большие планы в области научно-исследовательских работ, нам есть куда расти в этой части. В фундаментальных исследованиях отрасль сейчас не особо нуждается, чего не скажешь об огромном количестве прикладных исследований. Их необходимо выполнить, а в плане технического оснащения и кадрового потенциала лучшей базой для этого является СФУ.

Конкретная заточка

А университет, прежде всего, заинтересован в расширении баз реальных практик, дабы студенты уже во время учебы начинали вникать в задачи отрасли и, может быть, даже решали какие-то текущие инженерные проблемы.

– 43 тысячи километров краевых автодорог – это огромнейшая площадка для получения студентами практических навыков, – уверен ректор СФУ Евгений Ваганов. – Подготовка специалистов дорожной отрасли требует широких знаний в области стройматериалов, геологии, картографии, моделирования транспортных потоков, обеспечения безопасности. Поэтому нашим студентам необходимо реальное включение в круг вопросов, решаемых управлением автодорог.

Не исключено, что в связи с этим подписанием в обучении студентов появятся новые «конкретные» дисциплины.

– Заключение договора направлено в первую очередь на то, чтобы студентам по окончании вуза не требовалось переобучение, чтобы молодые специалисты могли сразу вливаться в любой производственный процесс управления автодорог, – говорит Евгений Ваганов. – Сейчас многие университеты мира идут по такому пути – пытаются максимально адаптировать выпускников на задачи конкретных компаний.

Нетрудно предположить, что предложения по трудоустройству будут делаться таким студентам заранее, и, будучи выпускниками, они могут не беспокоиться о том, чем займутся за стенами альма-матер.

Андрей МОСКОВ



Отвечая на вызов времени

В дорожной отрасли нашего региона, обслуживающей в общей сложности свыше 43 тысяч километров краевой дорожной сети, работает свыше 8 тысяч человек. О положении дел в дорожной отрасли края – наш сегодняшний разговор с руководителем КГКУ «КрУДор» Вячеславом ЦЫШУКОМ.

– Вячеслав Владимирович, как в целом вы оцениваете ситуацию в крае с состоянием дорог?

– Любую ситуацию можно рассматривать с нескольких точек зрения. Если говорить о том, насколько мы готовы удовлетворить общественные ожидания в плане качества дорог, то ситуация получится достаточно напряженной. Хотя и с хорошей перспективой в ближайшие годы уровень этого напряжения значительно уменьшить.

С 1990-х годов региональная сеть автодорог по протяженности выросла практически в два раза. Произошло это, как правило, за счет присоединения бывших внутрихозяйственных дорог, бывших районных, муниципальных, бесхозных... Прежде чем перейти в краевую собственность, все эти дороги в подавляющем своем большинстве находились далеко не в лучшем состоянии. И сегодня одной из важнейших наших задач в условиях постоянно растущей протяженности сети, на мой взгляд, является поэтапное приведение абсолютно всех автодорог в нормативное состояние. К сожалению, темпы роста объемов

финансирования, выделяемого на содержание и ремонт, существенно отстают от темпов прироста сети. Так что задача перед нами стоит сложная, но отнюдь не нерешаемая.

Если же рассматривать ситуацию с точки зрения производительных сил и производственных мощностей дорожного комплекса, то у нашего края приличный запас и очень высокий потенциал. Выстроена и успешно функционирует достаточно стройная система государственных предприятий, главная функция которых – содержание. Система зонально структурирована, увязана с географией края и имеет развитую сеть хорошо оснащенных филиалов, что позволяет нам успешно справляться с текущим ремонтом и содержанием автодорог.

У нас очень мощные строительные организации – практически все они представлены крупными предприятиями негосударственных форм собственности. Хорошо работает и мостовой комплекс, позволяющий все наши 700 мостовых переходов содержать в удовлетворительном состоянии без каких бы то ни было связанных с ними вспле-

сков аварийности. Все эти предприятия также имеют частную форму собственности.

– Наверное, у госпредприятий масса проблем?

– Основные проблемы наших госпредприятий – точно такие же, как в других регионах страны. В первую очередь, конечно, речь идет о высокой – не скажу, что катастрофической, но тем не менее – изношенности основных фондов и парка техники. Как у нас обычно бывает? Когда отсутствуют объемы работ, все жалуются на их нехватку. Когда объемы, наконец, появляются, все начинают жаловаться на неудовлетворительное состояние техники. Так что это, на мой взгляд, в первую очередь вопрос баланса. Да, ситуация сложная, но, повторю, не катастрофическая. На фоне же наших соседей по Сибирскому федеральному округу мы смотримся очень хорошо. Как минимум – не отстаем.

– А как обстоят дела с финансированием?

– Есть такое базовое правило менеджмента: ресурс всегда ограничен, потребности всегда безграничны. Вопросы, связанные с финансированием дорожной отрасли, будут стоять всегда, везде и перед всеми. Причем не только в Красноярском крае или вообще в России. Даже в богатых, считающихся благополучными странах.

Можно, конечно, сказать, что объем финансирования, который правительство Красноярского края в состоянии выделить на строительство, ремонт и содержание автодорог, недостаточен, но это будет не совсем точно. Дело не в том, что он не удовлетворяет дорожную отрасль. Наша отрасль – всего лишь проводник той политики, которая проводится в государстве и крае в области дорог. Скорее, это финансирование не во всем совпадает с существующими у населения общественными ожиданиями.

– ...И оно требует от дорожников больше, чем вы можете дать?

– Потребность в самых современных и совершенных средствах передвижения в стране была удовлетворена достаточно быстро – люди покупают машины для личных нужд, предприятия – для производственных. Я могу совершенно точно сказать, что парк машин, которые движутся по нашим дорогам, носит среднемировой характер. А недавний коллапс на московско-санкт-петербургском направлении, кроме

всего прочего, свидетельствует и о том, что с точки зрения и качества, и количества транспортных средств, используемых на территории России, мы уже достигли уровня мировых стандартов. Может, слегка отстаем от Соединенных Штатов или Бельгии, зато прилично обгоняем многие другие страны. Содействия или помощи от государства при решении этих вопросов никто не ждал и не ждет – в отличие от целого комплекса вопросов, связанных с качеством автомобильных дорог.

К сожалению, дорожники пока не могут полноценно ответить на этот вызов современности, связанный с увеличением нагрузок на автодороги. Потребуется не один год, пока мы сможем превратить автодороги страны в такую структуру, которая будет соответствовать всему тому, что сейчас по ней ездит. А ведь во много раз увеличилось не только количество автомобилей, но и их грузоподъемность. На красноярской региональной сети очень хорошо отлажена работа весового контроля, и порой мы фиксируем буквально каких-то автомобильных монстров... Транспорт весом 80 тонн – что само по себе уже многократно превышает расчетные нагрузки на дорожное полотно – далеко не предел, для некоторых районов края 80 тонн практически норма.

Если полагать, что наша главная задача обеспечить соответствие между экономическими и социальными потребностями людей, между тем, что мы можем в действительности сделать, и тем, что от нас ждут, то финансирование явно недостаточное. С другой стороны, в России сейчас вообще нет отраслей, которые бы финансировались по достаточному принципу. Так же, как нет таких, которые бы финансировались по остаточному, – потребности бесконечны, а ресурсы федерального бюджета ограничены. Как могут, так и финансируют. Другое дело, что именно наша отрасль может через несколько лет превратиться в камень преткновения. В такое «бутылочное горлышко», через которое экономика страны может «не пролезть».

Уже сейчас мы, как говорится, кожей ощущаем, что темпы развития экономики сдерживает именно качество дорог. В связи с появлением дорожных фондов мы стали лучше видеть свою перспективу, но ожидать из-за их организации каких-то чудес все-таки не стоит.

– Ну и еще огромные расстояния... Нигде в мире таких нет.

– Да, в той же Бельгии или Нидерландах роль автомобильных дорог в развитии экономики не имеет такого решающего значения – хотя бы только потому, что средняя дальность транспортировки грузов по стране составляет десятки, максимум сотни километров, а не тысячи, как у нас.

Основное отличие территорий Красноярского края и смежных сибирских регионов в том, что у нас огромные расстояния. Есть такая поговорка: за морем телушка – полушка, да рубль перевоз. Можно производить удивительно дешевую продукцию на юге Красноярского края, но уже в его центре она будет иметь неудовлетворительные ценовые показатели – только потому, что везти далеко, а дорога недостаточно скоростная. И люди начинают откровенно страдать из-за того, что качество дорог не отвечает их потребностям. Получается замкнутый круг: недостаточно развивается экономика – недостаточно финансируются дороги. Недостаточно финансируются дороги – экономика начинает «затыкаться в горле».

– А динамика финансирования какая? Она увеличивается с каждым годом, уменьшается, остается на том же уровне?..

– Если говорить о содержании и конкретных суммах, выделяемых на него, то по годам они крутятся вокруг среднего показателя. Получается своеобразная «пила»: 2010 год – похуже, 2012-й – получше, 2013-й – примерно на уровне 2012-го, 2014-й – слегка падаем, потом снова возрастаем... И это тоже связано с тем самым первым правилом менеджмента. Именно в 2014 году нам предстоит очень серьезно профинансировать крупные инвестиционные проекты, в первую очередь новый мост через Енисей. А если учесть, что и на мост, и на другие объекты строительства, и на содержание дорог средства берутся из одного источника, то для того, чтобы быстрее достроить мост, нам придется немного урезать все остальное.

– Надеюсь, эти урезания не скажутся пагубно на дорожной обстановке...

– Нет, не скажутся. Возьмем для примера эту зиму. Каждое утро я получаю подробнейший рапорт о состоянии дел на дорогах и о том, как справляются дорожники со сво-

ими обязанностями. Ситуации, которая хотя бы отдаленно напоминала ту, что сложилась на трассе М-10 «Россия» в Новгородской и Тверской областях, где в двухсоткилометровой пробке на сутки застряли тысячи автомобилей, в ближайшее время у нас не ожидается. И мы сами, и общественность внимательно следим за состоянием наших дорог. Очень большое подспорье в этом оказывает сеть межрайонных отделов, которые созданы по территории Красноярского края. Плюс к этому недавно мы дооснастились камерами видеонаблюдения, которые используются не только для наших собственных нужд, но и для удовлетворения общественной потребности в информации о происходящем на дорогах.

Вообще в 2012 году дорожники края неплохо подготовились к зиме, в первую очередь в плане запаса противогололедных материалов. Нас часто спрашивают о запасах ГСМ, но это нас как раз не сильно волнует – у нас достаточно развитая сеть топливно-заправочных станций. Обычно же проблемы бывают с материалами для подсыпки, с песко-соляными смесями, но эти вопросы мы тоже давно научились решать. Для этого организуем подготовку к зиме, в рамках которой КрУДор совместно с предприятиями, с которыми у него заключены контракты на содержание, совместно с ГИБДД проводит обследование всех запасов. И я хочу успокоить красноярцев и жителей нашего края: для того чтобы содержать дороги в нормальном состоянии, запасов достаточно.

Достаточно и техники, которая следит за дорогами. Практика последних лет показывает, что даже в самые непростые зимы у нас на дорогу выходило максимум 60-70 процентов от той техники, которая имеется в наличии. Причем сведения о состоянии подвижного парка носят не виртуальный, а объективный характер – на всех единицах транспорта установлены ГЛОНАСС-GPS навигаторы, данные с которых поступают в центральную диспетчерскую. И мы всегда воочию видим, кто у нас где работает, в каком количестве, что делает, и даже номера этой техники мы знаем.

Конечно, от катаклизмов никто не застрахован, но если они случатся – мы к ним готовы.

Елена АВРАМОВА

Чтобы жизнь приносила радость



Есть люди, которых знают все. Знают и любят – потому что от них словно исходит удивительная аура добра, радости и неиссякаемой жизненной энергии. **Мargarита Васильевна Богданова**, главный специалист отдела строительства автодорог КГКУ «КрУДор», относится к их числу.

Оговоримся сразу: знают Богданову не только поэтому, но и как крепкого профессионала-дорожника. Свою карьеру в отрасли она начала после окончания вуза – но не на производстве, а на родной кафедре «Автомобильные дороги», куда ее пригласили в 1976 году после получения диплома. 20 лет отработала Margarита Васильевна преподавателем – вела курс «Строительство мостов и искусственных сооружений на автодорогах». Как уверяет коллега (и заодно непосредственный начальник нашей героини) Ирина Кошелева, специальность эта очень сложная и у дорожников считается мужской, а Богданова – чуть ли не единственная в крае женщина-мостовик.

Не одно поколение дорожников с благодарностью вспоминает лекции и практические занятия, которые вела Margarита Васильевна. Впрочем, сама она о своей работе в институте много говорить не любит.

– Я там была последней спицей в колесе, – смеется Богданова. – Не о чем писать.

– Столько лет – «последней спицей»? Не верится. А почему же ушли?

– Стимул пропал для работы. За это время я все вдоль и поперек изучила. Когда поняла, что могу, не напрягаясь, дальше работать только за счет старого багажа, стало скучно, – после небольшой паузы

признается Margarита Васильевна. – Захотелось чего-то нового, интересного. Такого, чем бы я еще не занималась.

Новый импульс в жизни Margarите Васильевне дала работа в Красноярском межрайонном отделе КрУДора. И вот здесь, поскольку МРО не только отвечал за искусственные сооружения, но и осуществлял общий технический надзор за строительством, ремонтом и содержанием автодорог, ей уже самой пришлось учиться. Села за книжки, стала вспоминать, что проходила в вузе. Отдыхала, только когда в работе приходилось иметь дело с ее любимыми и хорошо знакомыми мостами.

– В те годы я открыла для себя строительство, – говорит Богданова. – Оказалось, это так интересно – строить новые дороги!

В 2000 году Красноярский МРО был реорганизован, и Margarита Васильевна хотя и перешла на другое место службы, но своему новому увлечению не изменила – стала работать заместителем начальника отдела строительства автодорог КрУДора. Когда же пришла пора уходить на пенсию, «за место» держаться не захотела и написала заявление с просьбой освободить ее от занимаемой должности – чтобы дать дорогу молодым. И вот уже три года работает главным специалистом.

– Специфика нашего отдела накладывает свой отпечаток даже на внешний вид, – улыбается Богданова. – Посмотрите, бухгалтерия – все в красивых платячках, на каблучках... А у нас одежда и обувь должны быть практичными и удобными. Потому что в любой момент можем сорваться с места и поехать за сотню километров на объект. И не важно, какая погода за окном – теплое лето, или весенняя слякоть, или 30-градусные морозы. Еще надо уметь брать ответственность на себя и быстро принимать решения. Важен конечный результат, и если в процессе строительства бывают недоработки, то это в первую очередь наши недоработки, а не подрядчика.

К слову сказать, Margarита Васильевна была техинспектором и принимала работы почти на всех крупнейших строительных объектах последних лет. Автодорога Ибрюль – Зелеевее, развязки на малом и глубоком обходах Красноярска, реконструкция трассы на Железногорск, улично-дорожная сеть поселка «Новалэнд», автодорога Мотыгино – Широкий Лог...

– Я, наверное, «эгоистка», потому что всегда занималась только тем, что мне нравится, – улыбается Margarита Васильевна. – А если интересно, то и работа никогда не надоедает, и не устаешь.

Два года назад, кроме мостов и строительства дорог, у нашей героини появилось новое увлечение – она стала завзятой дачницей. Такого поворота она сама от себя не ожидала. Раньше ни одной морковки собственными руками не посадила, зато теперь без дачи жизни не мыслит. Почему это случилось, ответить однозначно не может: то ли возраст такой подошел, когда хочется быть ближе к земле, то ли и впрямь у каждой женщины, даже стопроцентной горожанки вроде Богдановой, есть в крови желание что-то вырастить своими руками.

...А напоследок маленький рецепт счастья от Margarиты Васильевны Богдановой:

– Надо, чтобы работа была любимой и интересной. Чтобы было любимое увлечение, хорошая семья. Чтобы жизнь приносила радость – это самое главное.

Анна ИЛЬИНА

В экспериментальном порядке

Превентивные меры

В краевом Управлении автодорог за безопасность дорожного движения отвечает специальный отдел. Он так и называется – отдел эксплуатации автодорог и безопасности дорожного движения.

Что касается содержания автодорог, здесь все ясно – это планирование и контроль работы подрядных организаций. А что подразумевает безопасность? КрУДор ведь, не Госавтоинспекция!

Не везде есть камеры видеонаблюдения, и невозможно поставить инспектора ГИБДД на каждый «глухой» поворот или тот же пешеходный переход. Но водителя можно лишний раз предупредить, привлечь его внимание. Этим и занимается отдел.

Первичная задача – выявление очагов аварийности. ГИБДД регулярно предоставляет отделу сведения о ДТП, здесь эта информация анализируется, после чего разрабатываются мероприятия, которые должны снизить количество дорожных происшествий на самых неблагоприятных в этом отношении участках.

– К подобным мероприятиям этого года можно отнести, например, установку знаков обратной связи, как на улице Шахтеров, – говорит ведущий инженер отдела Дмитрий Яцунов. – Специальный прибор фиксирует скорость автомобиля, и если она выше положенной, загорается красный цвет, если превышения нет – горит зеленый. Такие же знаки мы поставили на трассах в Железногорск, Енисейск и Элисту. Другие примеры – 3D-разметка, визуально приподнимающая пешеходный переход над проезжей частью, мигающие световозвращатели на солнечных батареях.

Дмитрий Яцунов занимается безопасностью движения два года. В 2009 году он окончил автотранспортный факультет Политехнического института СФУ. Кафедра организации дорожного движения и безопасности на транспорте. После института пришел в КрУДор инженером.

– В первый же день меня с головой окунали в рабочий процесс, – рассказывает Дмитрий Яцунов. – Задание – составить реестры по

Что есть безопасность дорожного движения?

Для водителей это соблюдение ПДД.

Для инспекторов ГИБДД – контроль над соблюдением этих правил. А для дорожников?



ямочному ремонту. Нужно было отследить, входят подрядчики в график или нет. Я никого еще не знаю, нужно всем звонить... Но справился.

Вот уже два года его профиль – исключительно безопасность дорожного движения.

Вроде бы мелочи, но...

Разговор о мероприятиях отдела по снижению аварийности, пожалуй, стоило начинать с продольных шумовибрационных полос. Возможно, в Центральной части России кто-то такое пробовал, но за Уралом это точно еще никто не делал. Можно сказать, что авторство идеи принадлежит сотрудникам отдела, в частности Дмитрию Яцунову.

Как предотвратить съезд в кювет и опрокидывание автомобиля или лобовое столкновение? Ставить знаки через каждый метр нереально и бесполезно. Злоупотребление поперечными шумовибрационными полосами – тоже не выход.

– А почему бы не устроить продольные шумовибрационные полосы по осевой и краевой линиям разметки? – говорит Дмитрий Яцунов. – Полоса холодного пластика из выступающих квадратов 15 сантиметров шириной и 7 миллиметров высотой. Если водитель отвлекся или заснул за рулем и автомобиль наехал на такую полосу, машину начинает «колотить». В прошлом году попробовали реализовать идею в «ручном формате». Специальной техники не было, сделали трафарет, заливали вручную... Но нужного эффекта не получалось – не было вибрации. Дело пошло, когда подрядчик приобрел спецтехнику Hofmann, барабаны для нанесения структурной разметки и термопластик. Однако был конец лета, и мы

успели сделать лишь несколько экспериментальных полос. Посмотрим, как они будут работать. Надеемся в 2013 году поставить идею на поток.

В уходящем году отдел начал еще несколько экспериментов. Выборочно, на участках, где в ночное время часто происходят лобовые столкновения либо съезды в кювет, на осевую или краевую линию автодороги нанесли световозвращатели «Кошачий глаз».

– В темное время суток они очерчивают границы движения или радиус поворота, – рассказывает Дмитрий Яцунов. – Ими же выделили порядка 150 пешеходных переходов, которые водителю теперь трудно не заметить даже издали. Или те же щиты с надписью «Включи фары, пристегни ремень». Казалось бы, обычные придорожные баннеры на выездах из населенных пунктов! Тем не менее статистика показывает, что там, где стоят эти щиты, наблюдается снижение числа ДТП и, что тоже немаловажно, тяжесть их последствий.

А вот пластиковые надписи «Переходишь – убедись в безопасности» направлены уже на внимание пешеходов. Как ни прискорбно признавать, пострадавшие пешеходы могли бы избежать ДТП, если бы отбросили свою принципиальность а-ля: «Куда прешь! Не видишь, я иду по «зебре»?!». Переходя дорогу даже в положенном месте, нелишне помнить, что нерадивых водителей, к сожалению, хватает. Таких пластиковых «напоминалок» на пешеходных переходах по краю почти полторы сотни.

– Вроде бы мелочи, но это работает, – говорит Дмитрий Яцунов. – Надеемся, что в следующем году мы начнем все это широко применять.

Сергей ФРОЛОВ



Время делиться опытом

Дорожники Восточносибирского и Дальневосточного регионов обсудили прогрессивные технологии зимнего содержания автомобильных дорог общего пользования на научно-практической конференции, которая прошла в Новосибирске.

Поводов для этой встречи было несколько: появление у новосибирских коллег дорогостоящей техники для противогололедной обработки дорог и обсуждение ситуации, сложившейся в начале декабря на трассе М-10.

ОАО «Новосибирскавтодор», предприятие, чьими силами осуществляется содержание автодорог федерального и регионального значения Новосибирской области в целях сокращения расходов по содержанию дорог в зимний период, приобрело пять мобильных установок Blue Beaver II немецкой фирмы Holten, позволяющих производить противогололедный рассол концентрацией 22% в автоматическом режиме. Большим плюсом является то, что оборудование можно устанавливать не в конкретном помещении, а прямо на трассе, устраивая мобильные дорожные базы по очистке дорог.

Кроме этого, компания закупила 10 машин для механической очистки трасс стоимостью более 12,5 млн. рублей каждая. Это спецтехника марки Scania P380, оснащенная диагональными отвалами с двойными ножами, а также боковыми отвалами, которые позволяют убирать снег, отбрасывая его на обочину дальше, чем это может делать отечественная техника.

– Мы осмотрели их новую технику. Она действительно производит серьезное впечатление, а генеральный директор «Новосибирскавтодора» Федор Николаев пояснил, почему при формировании нового производственного потенциала они пошли по пути использования в своей деятельности таких материалов, как смоченные соли и рассолы,

– говорит руководитель Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю Вячеслав Цышук. – Позиция новосибирских дорожников выглядит достаточно взвешенной и понятной: техника высочайшей надежности и производительности, с очень точной дозировкой солевых материалов. При этом они смогли показать, что их капиталовложения достаточно быстро окупаются.

Стоит отметить, что на фоне коллег по Сибирскому федеральному округу и на Дальнем Востоке Красноярский край в целом, и КГКУ «КруДор» в частности, вовсе не выглядит отсталым.

– Да, такого пула техники, как у «Новосибирскавтодора», у нас нет, но подобная техника, пусть в чуть меньших масштабах, на территории Красноярского края все же используется, – подчеркнул Вячеслав Цышук. – Более того, у подрядных организаций есть планы по приобретению подобной техники в ближайшее время.

Кроме того, территориальная сеть автодорог Красноярского края существенно опережает соседей с точки зрения развития сети метеостанций, которые незаменимы для дистанционного мониторинга погодных условий и состояния поверхности на дорогах. Ориентируясь на их данные, специалисты могут составить план работы по обеспечению безопасности дорожного движения на автодорогах и их содержанию в нормативном эксплуатационном состоянии.

– Наши подрядные организации работают над тем, чтобы снабдить нашу дорожную отрасль машинами, которые будут адекватно реагиро-

вать на рекомендации метеостанций. И у нас в этой части все неплохо, – рассказывает Вячеслав Цышук.

Вторым информационным поводом для обсуждения дорожников Восточносибирского и Дальневосточного регионов стал гигантский автомобильный затор в Тверской области, который растянулся на несколько сотен километров на трассе М-10 в начале декабря. В ходе беседы специалисты пытались понять, возможно ли на сибирских автодорогах возникновение подобных ситуаций и как этого не допустить.

По словам руководителя КГКУ «КруДор» Вячеслава Цышука, эта часть научно-практической конференции была очень полезной и в части докладов, и в кулуарных беседах.

Не менее важные вопросы поднимали представители науки. Профессура Новосибирского университета путей сообщения говорила о том, каким образом можно использовать новые и традиционные средства превентивной защиты от снеготаносов таким образом, чтобы дороги не приходилось обрабатывать слишком часто. Как удалить снего-ледяные массы с дороги с помощью механизма недопущения накопления, а не постреакции. И в этом направлении работа уже ведется.

– В начале следующего года начнется совместная работа КруДора и СГУПСа по защите автодорог от схода лавин. А в дальнейшем мы попытаемся исследовать вопрос, насколько эффективно использование превентивных мероприятий – заборов и ветровых дюз по сравнению с обработкой, которая идет уже потом, – рассказывает Вячеслав Цышук.

Представители Красноярского края, опытные дорожники, подняли еще ряд серьезных тем. И.о. начальника федерального управления автомобильных дорог «Байкал» Денис Юминов рассказал о своем видении вопроса о проведении зимнего ямочного ремонта, а и.о. генерального директора ГП «Край-ДЭО» Наиль Минахметов поведал об опыте работы в единой системе космического позиционирования.

Участники научно-практической конференции отметили, что встреча в таком формате была крайне полезной: в Новосибирске собрались профессионалы, которым было о чем поговорить. И договорились продолжить разговор в Красноярске.

Елена ПОЗДНЯКОВА

Об этих годах, отданных речному флоту, вспоминает капитан:

– Профессию выбрал совершенно случайно. В 8-м классе решил поступать в монтажный техникум, хотел стать мастером по ремонту холодильных установок. Подал документы, готовился к экзаменам...

И тут – катастрофа! В школе учился вроде неплохо и задиристым не был, был не очень высоким, но крепким, и в обиду себя не давал... Так что как-то оказался на школьном родительском комитете, а возглавлял его, как на грех, директор этого техникума. И на экзамене встречаю его. Вспомнил он меня сразу, ни слова не говоря, повел в приемную комиссию и вручил мне мои документы.

Шел домой с самыми грустными мыслями: «Что делать? Год терять не хочется...» И встретил приятеля, который уже второй год учился в ГПТУ № 2, поделился бедой, и тот без раздумья говорит: «Иди к нам! Кормят, стипендию платят, а ведь среднее образование все равно где получать».

Тут же развернулся, пошел отдавать документы туда. Специальность выбрал рулевой-моторист, такой романтикой повеяло от этих слов! Прошел собеседование, увидел свою фамилию в приказе. Мама дома спрашивает: «Поступил?». Отвечаю: «Да». – «И что ты, сынок, будешь делать?» – «Плавать». Мать в недоумении, ведь о том, что получилось в монтажном техникуме, я ей так и не рассказал, не хотел расстраивать.

Так и хожу на кораблях уже четвертый десяток лет. Первый раз оказался на «Лермонтове» уже после первого курса на практике. И так меня увлекла доля речника, что до сих пор не могу с ней расстаться.

Капитаном на «Лермонтове» тогда был Николай Александрович Данцер. Прекрасный человек, знаток своего дела, отличный капитан, да и вообще везло мне на хороших капитанов. Чего стоил один Михаил Петрович Сизов, с которым я работал на «Литве»! Ему уже 72 года, а он до сих пор во флоте, грузовые корабли водит. И главное у каждого – умение создать дружный экипаж, так что во всем им и стараюсь следовать.

Группа у нас была очень хорошая, дружная, все, кроме диплома рулевого, получили удостове-



Капитан Андрей Пахомов: «30 лет вместе с Енисеем!»

Более полувека ходит по Енисею дизель-электроход «Михаил Лермонтов». Сейчас на капитанском мостике Андрей Андреевич Пахомов, впервые поднявшийся на палубу этого судна больше 30 лет назад. Так что большая часть жизни прошла у них вместе.

рение слесаря третьего разряда, так что я и специалист по ремонту корпусов.

Было нас трое друзей в группе. Вместе учились, вместе играли в футбол, вместе пошли в армию после техникума, и так же дружно, улыбаясь в запас, пришли на «Литву», где первым штурманом работал наш старый знакомый с «Лермонтова».

Дружим мы до сих пор, только из нас троих один я во флоте остался. Да и не мудрено это. Зачем раньше шли? Романтика, престиж, финансы... Первые два пункта пропали окончательно – все хотят идти в банкиры или киллеры (улыбаются), а с третьим совсем плохо. Ездили тут с нами туристы из «Газпрома», спрашивают: «Сколько получаете?». И на честный ответ – в смех: я, мол, горничной своей больше плачу! Что вы здесь делаете? А раз престиж упал, то и работать стало некому. Да, речное училище продолжает выпускать судовых электромехаников, но на флот идут единицы. Не престижно. Увы...

Работать было легко, ведь, узнав один корабль, просто перейти и на другой. Ведь они у нас однотипные. В 1957-м в Чехословакии было построено семь кораблей для

Енисея. Капитаны их там принимали и через Северный морской путь перегоняли в Красноярск.

Сейчас осталось всего три. У «Лермонтова» лицензия заканчивается через год, и если не продлят, то и мой корабль станет на прикол вместе с «Литвой», «Латвией», «Композитором Рубинштейном»...

К сожалению, стоит отметить, что корабль наш на плаву только потому, что экипаж по полгода готовит его к навигации. А сейчас условий для этого никаких. Бесконечное число контролирующих органов заставляет нас порой делать абсолютно бессмысленную работу. Да и требования к новым материалам столь строгие. И цены на них раз в пять выше привычных.

Но хватит о грустном. Ведь скоро Новый год! И я хочу поздравить свой экипаж, командиров, рулевых, матросов, проводников. Пожелать им здоровья, и не только им, их детям, родителям, близким. И хочется верить, что когда-нибудь еще предстоит походить на новом, с иголки корабле! Мне ни разу в жизни не доводилось этого. Когда впервые ступил на палубу «Лермонтова», он уже был пожилым. А прошло с тех пор уже 30 лет!

Александр ЕФАНОВ



Когда признание не самоцель

Редко у кого на рабочем столе или стене кабинета не окажется чего-то дорогого сердцу – будь то цветок, статуя Будды или рисунок любимого чада. На стене административного отдела КГКУ «КрУДор» висят картины. Любительские. Автор буквально под ними – на столе работа, на стене увлечение.

Главный специалист отдела Ольга Маночина начала рисовать прошлой осенью.

– Давно хотела, – признается Ольга Васильевна, – но все время думала: раз не умею, зачем начинать?

Музой стала дочь. Сказала: «А давай все-таки купим тебе краски и бумагу. Попробуешь, вдруг получится».

Попробовала. Заодно купила

книгу по живописи. Прочла, набралась советов по рисованию в Интернете и, как настоящая женщина, все равно стала рисовать по-своему. Как нравится ей.

Ольга Маночина рисует акварелью.

– Она такая яркая! – восхищается Ольга Васильевна. – Насчет живописи маслом... Тут требуются холсты, мольберт, специальные кисти. Плюс нужна определен-

ная техника. А я, например, рисовать людей и животных вообще не умею, основная тема – цветы. С натуры не пробовала, все с фотографий. Да и возможности пока не было с натуры: начала рисовать прошлой осенью – какие уж в эту пору цветы, а летом некогда было – дача. Но попробовать хочется. Тем более что муж все время говорит: «Давай куда-нибудь тебя порисовать вывезу».

Муж и дочь – первые судьи ее работ. Дочери нравится абсолютно все.

– Может быть, льстит. Я же все-таки ее мама, – смеется Ольга Васильевна. – А вот муж критикует сильно. Еще в процессе: то «плоско» ему, то «непохоже»... Просто я, пока рисую, его спрашиваю. А ведь хорошо или нет, становится видно, только когда картина полностью готова. Но супруг – мой главный критик.

После «домашнего круга» Ольга Маночина решает «выставить» рисунок на суд коллег. Приносит на работу.

– Своим подругам по работе я как-то доверяю, не стесняюсь, – говорит Ольга Васильевна. – И мне не обидно, если кто-то из них говорит, что картина неудачная. Но говорят, что нравится. Хотя, думаю, они мне тоже льстят.

Кажется, в этом художник-самоучка слишком к себе требовательна.

– Нам и на самом деле нравится, – кивает головой ее соседка по кабинету Елена Карабаева. – Сидим в четырех стенах, постоянный поток людей, устаешь от будничной серости, а глаза на стену поднимаешь – картинки висят яркими пятнами. Это то, чего нам как раз здесь не хватает.

Люди, кстати, иногда спрашивают, чьи работы.

– Сначала говорили, что это работы победителей с нашего конкурса детских рисунков, – признается Ольга Маночина. – А потом как-то... Одному сознались, другому... Теперь в управлении все знают. Чаще всего ничего не говорят. Хотя иногда кто-то критикует или восхищается. Но я не ставлю такой цели – рисовать, чтобы все ахали, не жду какого-то признания. Мне этот процесс просто приятен. Когда рисую, я вся в этом, и любые неприятности отступают.

Андрей МОСКОВ



Лиза Кузугашева, 10 лет



Лиза Братчикова, 6 лет

Поздравляем с наступающим 2013 годом!

Ежегодно КГКУ «КруДор» проводит конкурс «Дети рисуют Новый год». 2012-й не стал исключением. Глазами детей можно увидеть праздник, который ждут все – от мала до велика. Елки, игрушки и, конечно, Дед Мороз – эти неперменные элементы праздника здесь наивны и трогательны. Но в то же время все это настоящее. Потому что дети все видят так, как есть.

*Наступает долгожданный Новый год,
Он приносит много радостных хлопот,
Много снега, много счастья и надежд.
Новогодний воздух легкий, густой и свежий!
Со снежинками войдет он в добрый дом
И подарками одарит всех, кто в нем!
Благодеянья! Удачи и добра!
Чтобы жизнь всегда прекрасною была!*



Софья Вешникова, 8 лет



Настя Баранова, 10 лет



Лиза Толмачева



Лиза Михалева, 7 лет

Лиза Тришина, 7 лет

