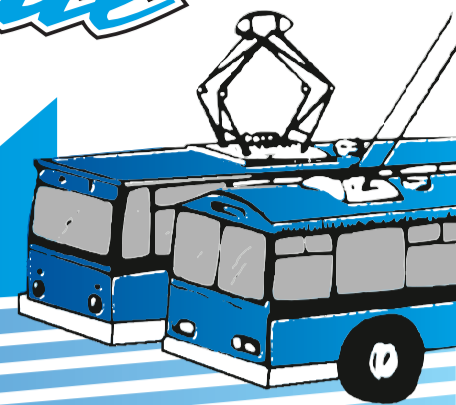


МАГИСТРАЛИ



УЧРЕДИТЕЛЬ: ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС». Газета выходит с мая 1945 г.

Миссия Горэлектротранса: обеспечивать безопасное, быстрое, комфортное перемещение по Санкт-Петербургу

ЭЙ, ПРИБАВЬ-КА ХОДУ, МАШИНИСТ!

Петербургский Горэлектротранс среди ключевых задач предприятия большое внимание уделяет эффективности работы маршрутов и схеме организации дорожного движения. Самый заметный проект недавнего времени – обновлённый трамвай № 60, где тестируют комплекс мер по организации безусловного приоритета. Параллельно продолжается системная работа в масштабе всего города. Например, вводятся изменения в ряде маршрутов, связанные с повышением эксплуатационной скорости, сокращением интервалов и увеличением пассажиропотока.

По трамваю положительная динамика наиболее заметна в Приморском районе, где были капитально отремонтированы трамвайные пути на проспектах Испытателей и Авиаконструкторов. В результате было уменьшено время пробега на маршрутах №№ 18, 47, 55, что, в свою очередь, позволило повысить эксплуатационную скорость при сохранении действующих интервалов. С ускорением движения сразу вырос пассажиропоток: совокупное увеличение числа пассажиров составило 122,7 тыс. человек. Одновременно на данных маршрутах было сокращено количество смен: по 6 в рабочие и выходные дни, что принесло предприятию дополнительную экономию. Ещё один яркий пример – трамвайный маршрут № 60 в Красносельском районе. Здесь только за неполный сентябрь, когда маршрут заработал в обновленном режиме, пассажиропоток вырос на 137,8 тыс. человек (по отношению к сентябрю-2018). А за три месяца пассажиропоток «новой 60-ки» вырос на треть, за это время маршрут перевёз более 3 млн пассажиров.

Отдельно следует отметить увеличение скоростного режима на пр. Обуховской Обороны, Шлиссельбургском проспекте и в Перекуп-



ном переулке. Эффект достигнут за счёт хронометража, проведённого по результатам мониторинга дорожной обстановки. В результате была перераспределена транспортная работа: маршрут № 65 усилен на 4 смены за счёт высвободившихся смен на маршрутах №№ 7, 24. Это также привело к увеличению пассажиропотока. Одновременно уменьшены интервалы на маршрутах №№ 24 и 65.

Интересный тренд на троллейбусных маршрутах – здесь новых пассажиров привлекает не столько ускорение движения, сколько повы-

шение интенсивности движения. В связи с продлением троллейбусного маршрута № 32 до Балтийского бульвара и увеличением выпуска на маршруте интервал движения сократился на 1,2 мин. в рабочие дни и на 3,6 мин. в выходные. Количество перевезённых пассажиров в ноябре 2019 г. по сравнению с ноябрём 2018 г. увеличилось почти на 1,2 млн человек. На троллейбусном маршруте № 2 в связи с усилением в рабочие дни интервал движения сократился на 0,6 мин. Это дало рост пассажиропотока за месяц на 80,3 тыс. чел.

► (Окончание на стр. 2)

ВСЁ В НАШИХ РУКАХ

Определение стратегии предприятия по обеспечению безопасности дорожного движения, постоянная подготовка водителей и оценка уровня их профессионализма – главные темы первого в 2020 году Дня качества. 22 января он собрал водителей, профильных специалистов, директоров парков и руководителей предприятия в Троллейбусном парке № 1.

Рабочие группы на круглых столах обсуждали вопросы актуализации должностной инструкции водителя трамвая (троллейбуса), действующего Положения



по информированию водителей и кондукторов, организацию проведения электронного инструктажа с водителями.

Работа велась в формате живого диалога, участники вносили предложения, основанные на их собственном профессиональном опыте. У водителей это – линейная работа, у профильных специалистов – глубокое знание подвижного состава, инфраструктуры ГЭТ, действующего законодательства и нормативных документов, в том числе по безопасности движения и охране труда.

Наиболее оживлённую дискуссию вызвала тема пересмотра пе-

речня обязательных ограничений скорости движения на маршруте. Участники диалога сошлись во мнении, что водитель является лицом, ответственным за обеспечение безопасности движения, поэтому в ряде случаев самостоятельно может принимать решение о выборе скоростного режима при движении по маршруту – оценив дорожную обстановку, погодные условия и состояние пути. Этот тезис требует дополнительного углублённого анализа, в том числе и относительно должностной инструкции водителя.

► (Окончание на стр. 3)

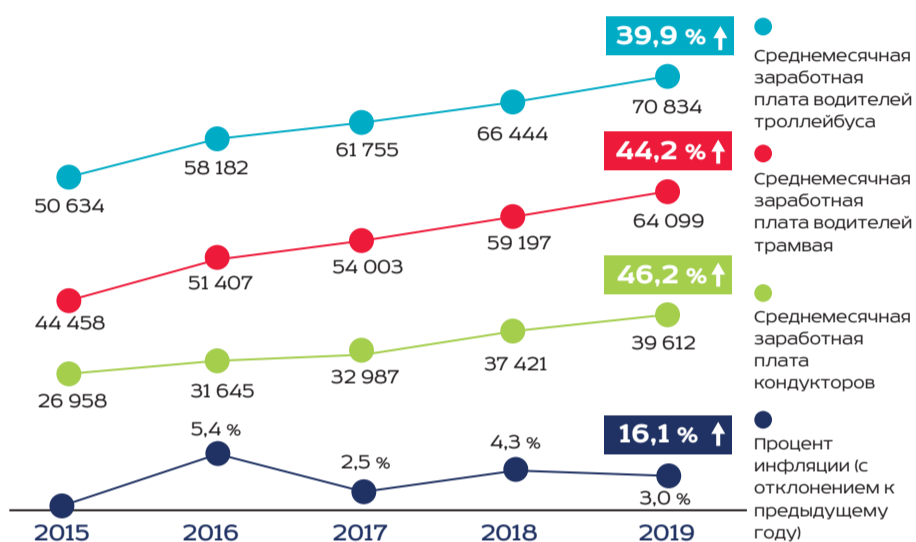


Официально

Собрание комиссии по коллективному договору, утверждённой приказом директора СПб ГУП «Горэлектротранс» и постановлением профкома, согласно статье № 43 Трудового кодекса РФ приняло решение о продлении срока действующего коллективного договора до 2023 года – с ранее принятыми изменениями и дополнениями. В течение этого срока комиссия продолжит свою работу и будет рассматривать предложения, поступающие от представителей трудового коллектива по улучшению условий коллективного договора.

Работникам Горэлектротранса по результатам работы предприятия в 2019 г. выплачено вознаграждение стимулирующего характера. Вознаграждение установлено в размере 1,9 % от начисленной заработной платы работника за отработанное время в 2019 году. Дополнительная выплата на одного среднесписочного работника составила в среднем около 9 000 руб. Вознаграждение получили те, кто не имел серьёзных упущений в работе и прогулов, и был принят на работу до 1 января 2019 г.

Рост заработной платы водителей и кондукторов за 2015-2019 годы (руб.)



ЭЙ, ПРИБАВЬ-КА ХОДУ, МАШИНИСТ!

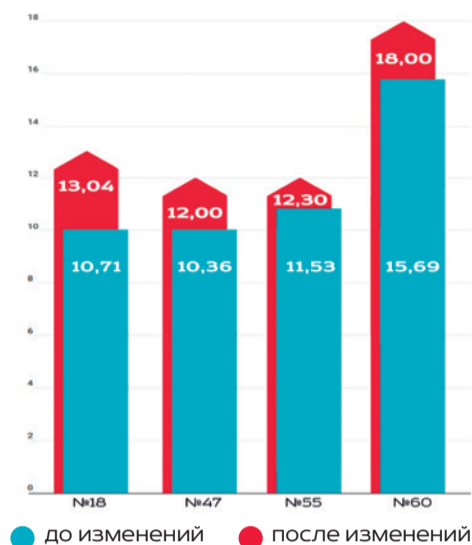
Окончание. Начало на стр.1

Тема оптимизации работы маршрутов электротранспорта обсуждалась на техническом совете, который состоялся 18 декабря. Специалисты рассматривали предложения, собранные в трамвайных и троллейбусных парках по результатам встреч с трудовыми коллективами. Принять участие в работе техсовета также пригласили водителей, именно они досконально знают все «узкие места» своих маршрутов.

Предложения линейных работников были учтены в протоколе решений техсовета и получили развитие. В частности, в целях определения возможности пересмотра ограничения скорости движения трамвая/троллейбуса на территории конечных станций проведено комиссионное обследование ряда из них с привлечением специалистов Службы движения, отдела главного ревизора, Службы пути, Энергохозяйства. По результатам объездов принято решение актуализировать технико-распорядительные акты (ТРА) конечных станций и изменить скоростные режимы при условии обеспечения безопасности движения. Проекты ТРА рассмотрены «в первом чтении» и отправлены на доработку специальной комиссией с участием руководителей трамвайных и троллейбусных парков.

Также стартовали хронометражные проверки пробега на маршрутах

Примеры изменения скоростных режимов по трамваю (км/ч)



трамвая №№ 29, 45, троллейбусных №№ 5, 18, 50. На основании анализа работы маршрутов при необходимости в расписания будут внесены изменения и оценена их эффективность.

Совместный поиск решений на техсовете показал, что большинство вопросов по организации движения, волнующих водителей, известны и руководителям, и профильным службам. Горэлектротранс работает над решением этих задач в регулярном режиме, в том числе, в рамках взаимодействия с профильными городскими ведомствами.

СБЕРЕЧЬ И ОЦЕНИТЬ

Почти 25 млн рублей сэкономлено в Горэлектротрансе в 2019 году за счёт развития производственной системы. Итоги внедрения бережливого производства подвели на торжественной церемонии в Троллейбусном парке № 1, который в этой работе лидирует по совокупности показателей. В целом по предприятию принято к реализации 19 проектов улучшений, потенциальный экономический эффект от которых составляет более 15 млн рублей.

Лучшим парком в области внедрения бережливого производства по результатам 2019 года стал Троллейбусный парк № 1. Здесь выстроена эффективная обратная связь с коллективом, благодаря которой работниками было подано 69 предложений, 48 из которых принято к реализации. Некоторые предложения трансформировались в большие проекты улучшений с общей суммой ожидаемого экономического эффекта свыше 5 млн руб. Кроме того, в парке изменили подход к написанию технологических карт и инструкций. Теперь, прежде чем ввести разработанную технологами инструкцию, сначала её тестируют на рабочих местах, проверяя на соответствие реальным условиям. На торжественной церемонии 25 работников были отмечены бла-

годарностью за весомый вклад в развитие производственной системы Горэлектротранса и активную позицию во внедрении и применении методов бережливого производства.

В общей сложности в 2019 году работники предприятия подали 35 проектов улучшений, принято к реализации 19 проектов с потенциальным экономическим эффектом 15,4 млн руб. Подано 458 предложений по улучшению процессов деятельности, из них 208 принято к реализации. В рамках внедрения бережливого производства сэкономлено 24,8 млн рублей. Данная сумма сформирована за счёт проектов, принятых к реализации в 2017 – 2018 годах. Среди значимых отмечены проекты начальника отдела организации труда и заработной платы Любови Хромойкиной, стар-



шего мастера Трамвайного парка № 8 Оксаны Виноградовой и проект Службы движения, разработанный под руководством начальника службы Ирины Поняевой.

Любовь Хромойкина

Оптимизация графиков работы водителей и кондукторов предусматривает установление графиков работы на основании методики определения численности в соответствии с продолжительностью и количеством смен по расписанию движения по рабочим и выходным дням. Экономический эффект в результате реализации проекта составил почти 13 млн рублей.



Оксана Виноградова

Проект предусматривает сокращение объёма ремонта катушек башмака рельсового тормоза трамвайного вагона силами подрядной организации. В результате реализации проекта 80 % катушек ремонтируются силами Трамвайного парка № 8 в рамках собственных средств. Экономический эффект составил 4 млн рублей. Проект рекомендован к тиражированию.



Ирина Поняева

Оптимизация информационного обеспечения остановочных пунктов троллейбуса исключает дублирование информации, предусматривает снижение затрат предприятия на изготовление, монтаж и обслуживание ведомственных знаков ТЗО, дополнительных подвесок и стоек. Достигнутый экономический эффект составил 500 тыс. руб.



ЛУЧШИЙ ПАРК

- I место – Троллейбусный парк № 1
- II место – Трамвайный парк № 5
- III место – Совмещённый трамвайно-троллейбусный парк

ЛУЧШЕЕ ОСП (СП)

- I место – Аварийно-восстановительная служба
- II место – Служба материально-технического снабжения
- III место – Служба подвижного состава

ЛУЧШЕЕ УПРАВЛЕНИЕ/СЛУЖБА/ОТДЕЛ

- I место – Служба технической политики
- II место – Финансово-экономическое управление
- III место – отдел главного энергетика

ВОДИТЕЛЬ – ЭТО ОСНОВОПОЛАГАЮЩИЙ ФУНДАМЕНТ ГЭТ

От редакции. На страницах «Петербургских магистралей» регулярно можно видеть путевые заметки, рассуждения на отраслевые темы и даже стихи, которые присылают в редакцию авторы от трудовых коллективов. Интересное письмо пришло недавно от водителя троллейбуса, который поделился размышлениями о работе, критическими замечаниями и предложениями. Публикуем текст полностью и надеемся, что вы, наши читатели, тоже будете предлагать свои темы для публикаций «ПМ», задавать вопросы, делиться мнениями. Кстати, некоторые ответы на вопросы автора письма можно найти уже в этом номере.

Путь к работе в Горэлектротрансе был далёк от реалий моих жизненных планов, и в целом не был вбит в мой маршрутизатор, как дорога к светлоте и стабильному будущему. Однако случилось очередное разочарование в политике руководства частных организаций, где меня сократили, причём не по профессиональным качествам, а как самого молодого. Став многолетним отцом, я не мог себе позволить подобного рода коллапсы, которые влияли на финансовое благополучие в нашей семье. Совершенно случайно на глаза попалось объявление с очень привлекательным заголовком, которое как минимум обещало сделать тебя счастливым. Я долго думал, взвешивал все за и против, и в итоге решился на эту экстравагантную для меня идею стать водителем троллейбуса.



Наступил день икс! Пройдены все этапы бюрократии, обучения, стажировки. Огромное спасибо опытным преподавателям Учебного комбината, прекрасным инструкторам, наставникам и коллективу настоящих профессионалов своего дела, водителей маршрута, на котором я начал свой путь в Горэлектротрансе! Сразу спойлер: я ни капельки не пожалел об этом!

Но долго, очень долго проходит обучение. Программу необходимо

сократить, причём в короткие сроки. На носу долгожданная, всеми желанная и необходимая транспортная реформа. Нам нужны кадры. Ведь Горэлектротранс – очень привлекательный по многим параметрам работодатель. Многих отпугивает слишком длительный процесс обучения.

Теперь о самом главном: процесс работы. Водитель троллейбуса – это человек, обладающий стальными нервами, храбростью, уверенностью в себе, экстрасенсорными способностями, с прекрасно развитым периферическим зрением. Но это в идеале, а основной мас-се водителей после каждого круга необходима лёгкая медитация и психолог. Обстановка на дорогах ужасная, пробки, плохое дорожное покрытие, маршрутки, автобусы, пассажиры не всегда адекватные, невнимательные пешеходы, коллеги с плохим настроением.

Мы не унываем, несмотря на все тяготы и сложности нашей работы. Мы каждое утро и вечер идём и садимся за руль. Мы одна из главных артерий общественного транспорта нашего города, делаем этот город живым, и все очень верим, что наше предприятие будет развиваться. Водитель – это основополагающий фундамент ГЭТ. Нам хочется, чтобы руководство уважало нас, понимало и за-

щищало. Помогало нам в работе, прислушивалось к нам. Ведь среди водителей есть очень умные люди, с высшим образованием, знающие свое дело профессионалы, с кучей идей и большим желанием улучшить процесс работы. А развития и перспектив не будет без решения очевидных и наиболее проблем.

Первое – это изменения в должностной инструкции. Многие пункты уже не актуальны по многим причинам, их необходимо пересмотреть (в материале «Всё в наших руках» рассказывается, как идёт этот процесс. – Прим. ред.). Так, при изменении расписания, а точнее его сокращении, остро встал вопрос о скоростных режимах прохождения спецчастей, мест скопления и т.д. Разрешить двойные остановки. После 22-х часов переходить в режим работы остановки по требованию, потому что есть районы, где пассажиров в это время нет, а останавливаться и хлопать дверьми надо обязательно. Ещё – пересмотреть перечень неисправностей, с которыми можно работать, ведь типы подвижного состава поменялись.

Второе. Необходимо решать вопрос с поставками запчастей, комплектующих, расходных материалов, а не делать из работников депо волшебников и скульпторов «я тебя слепила из того, что было».

Третье. Давайте попросим наше правительство предоставлять электроэнергию для нашего предприятия бесплатно. Не зря товарищи атомщики построили третий атомный реактор в Сосновом Бору,

пообещав, что электричество станет очень дешёвым. За счёт этого мы сможем решить некоторые финансовые вопросы.

Четвёртое. Для привлечения молодых и перспективных кадров необходимо говорить о себе. О том, что мы за предприятие, какую пользу несём обществу не только в перевозках, но и в сохранности окружающей среды.

Пятое. Привлечение спортивных организаций, которые помогут нам стать ярким транспортом. Такие, как «Зенит», СКА и т.д. Стилизованный под это подвижной состав будет радовать глаз, всех болельщиков и любителей спорта.

Несмотря на все минусы и сложности, отношение к работникам моего парка со стороны руководства абсолютно зеркальное. Как ты себя проявишь, так к тебе и будут относиться!

Подводя итог, могу сказать, что я взял свой «счастливый билет в один конец», так как хочу строить карьеру в Горэлектротрансе, и для этого предприятие предоставляет все возможности. Электротранспорт – это транспорт будущего, который развивается семимильными шагами, а значит, я могу быть уверен в завтрашнем дне.

Данная статья может расходиться с мнением читателей, работников, руководства предприятия, и является моим личным авторским мнением.

Евгений Лозовой,
водитель Троллейбусного парка №1

ВСЁ В НАШИХ РУКАХ

Окончание. Начало на стр.1

Ещё один насущный вопрос, который обсуждался на Дне качества – необходимость пересмотра порядка направления водителей на повышение квалификации (разряда) с целью исключения избыточных условий.

Затем представители рабочих групп выступили с докладами, в которых обобщили результаты коллективного труда на круглых столах. Директора парков, в свою очередь, предложили свои поправки, основанные на опыте ежедневной организации стабильного рабочего процесса.

Впереди – кропотливая работа над принятыми предложениями. Среди них:

- Изменение структуры должностной инструкции водителя трамвая (троллейбуса) Санкт-Петербурга, в том числе с добавлением нового раздела «Термины и определения» (или глоссария).

- Сокращение обязательных ограничений скорости при движении по маршруту.

- Продолжение деятельности по разработке технико-распорядительных актов конечных станций трамвая (троллейбуса) с формированием схем движения по территории станций с определёнными скоростями.

- Разработка памятки по применению автономного хода на трамвайных вагонах и троллейбусах различных модификаций.

- Введение в действие электронного инструктажа водителей и, как следствие, пересмотр продолжительности подготовительно-заключительного времени водителя в сторону увеличения.

- Определение перечня компетенций для водителей каждого разряда с учётом требований, предъявляемых к водителям трамвая (троллейбуса) приказом Минтранса РФ от 28.09.2015 №287 «Об утверждении Проффессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом». После определения перечня – актуализировать программу повышения квалификации водителей трамвая (троллейбуса).

Напомним, Дни качества проводятся в Горэлектротрансе с 2017 года. Это эффективная площадка для обмена мнениями, где работники имеют возможность напрямую получить от руководителей ответы на волнующие вопросы, инициировать предложения по улучшению условий работы и качества услуг. Данное направление курирует и. о. заместителя директора предприятия по организации перевозок и управлению на транспорте Елена Ежелина.

▲ Эльвира Дергачёва. Поиск



Коллеги пропавшей в декабре 2019 года Эльвиры Дергачевой, водителя Трамвайного парка №1, создали отдельную группу для помощи в поисках: vk.com/public190344106. Здесь можно найти контакты для связи с близкими и родными Эльвиры, чтобы сообщить актуальную информацию. Также это можно сделать напрямую по номеру 112.

«Петербургские магистрали» с прискорбием сообщают, что 30 декабря 2019 года на 64 году жизни после продолжительной болезни скончалась преподаватель Учебно-курсового комбината, почётный ветеран труда СПб ГУП «Горэлектротранс» Татьяна Измайловна Захлюпа. Татьяна Измайловна пришла на предприятие в 1976 году, водителем в Трамвайный парк Кировского района. Более 42 лет проработала в ГЭТ на различных должностях: инженером-технологом Службы подвижного состава, старшим ревизором по безопасности движения отдела главного ревизора. В учебном комбинате преподавала с 1991 года, снискав уважение и любовь своих коллег и учеников. Неоднократно была удостоена различных ведомственных наград, в том числе благодарности губернатора Санкт-Петербурга, имела звание «Почётный ветеран труда горэлектротранспорта». Похоронена на Южном кладбище в Петербурге. Коллектив Горэлектротранса выражает соболезнования родным, близким и коллегам Татьяны Измайловны.



ГОД ПАМЯТИ И СЛАВЫ

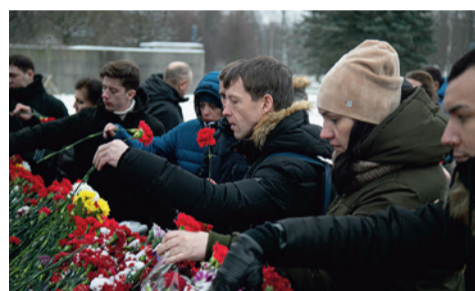
27 января в Музее городского электрического транспорта прошла акция памяти «Блокадный трамвай», посвящённая 76-й годовщине полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады. В преддверии 75-летия Великой Победы учащиеся школы № 543 Московского района подготовили для ветеранов постановку «Год памяти и славы», которая завершилась песней «Я люблю Петербург» в исполнении автора Софьи Нечкиной. Также выступил хор «Мы из блокады» и прозвучали стихи ленинградских поэтов. Ветеран Трамвайного парка № 8 Юрий Семёнов прочёл стихотворение Анатолия Молчанова о подвиге блокадного Ленинграда, а воспитанник ДЮТЦ «Васильевский остров» Илья Корякко – стихотворение Вольта Сулова «Картошка».



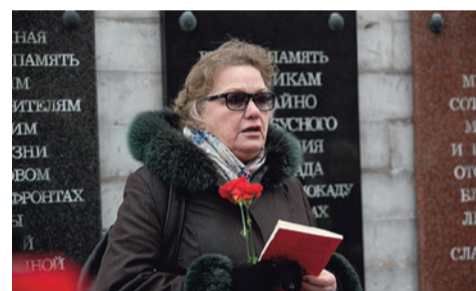
Завершилась Акция Памяти возложением цветов к мемориальной доске на Среднем проспекте В.О., 79 в честь подвига трамвайщиков блокадного Ленинграда и памятным рейсом трамваев блокадной поры. Символично, что накануне «Года памяти и славы» на улицы города вернулся легендарный ленинградский трамвай ЛМ-33. Он был свидетелем и участником войны, перевозил раненых, спасал жизни, разделял с ленинградцами горести блокады и счастье Великой Победы. Реплика знаменитого «фронтového трамвая» с конца 2019 года работает на «Первом туристическом» маршруте и служит ежедневным напоминанием о подвиге и силе духа ленинградцев. 27 января его почётными пассажирами стали ветераны Горэлектротранса.



28 января память тружеников ленинградского трамвая в годы войны почтили на Пискаревском мемориальном кладбище, куда пришли будущие водители трамваев и троллейбусов вместе с представителями Первичной профсоюзной организации предприятия. В начале торжественно-траурной церемонии работники Горэлектротранса склонили головы у Вечного огня и по главной аллее прошли к подножию монумента «Мать-Родина», где состоялась минута молчания. Затем транспортники возложили цветы к стеле в честь подвига работников Трамвайно-троллейбусного управления Ленгорисполкома, установленную на Аллее памяти в 2001 году. Согласно архивным данным, за время блокады Ленинграда на рабочих местах было убито 77 работников ТТУЛ.



Во время церемонии председатель Первичной профсоюзной организации ГУП «Горэлектротранс» Галина Крылова напомнила о преемственности поколений на предприятии, а директор Учебно-курсового комбината ГЭТ Виктория Толстикова призвала будущих водителей быть достойными продолжателями традиций ленинградского трамвая и не забывать о роли предприятия в судьбе города. Начальник Архива СПб ГУП «Горэлектротранс» Галина Иванова передала студентам УКК книгу «Фронтовой трамвай», написанную Михаилом Сорокой – начальником ТТУЛ в годы блокады и Великой Отечественной войны. Благодарные ленинградцы называли Михаила Хрисанфовича «командиром блокадного трамвая».



РАБОТАТЬ С НАМИ!

Учебно-курсовой комбинат приглашает на работу мастеров производственного обучения вождению трамвая (троллейбуса)

- Водительский стаж не менее 3 лет.
- Образование: среднее профессиональное или высшее профессиональное.
- График работы: 5x2 – скользящий, 36- часовая рабочая неделя, удлинённый ежегодный оплачиваемый отпуск 56 календарных дней.
- заработная плата: от 60 000 руб. (трамвай), от 70 000 руб. (троллейбус).
- обязанности: проведение занятий по теоретическому, практическому и методическому направлениям (учебная практика).
- справки по телефону: (812) 244-18-20, доб. 4023 - Завьялова Марина Владимировна, доб. 4031 - Чернова Наталья Ивановна.

ОБЪЕКТИВНО:

Чтобы яркими сделать все серые числа! Недавно на службу в 1-м и 3-м троллейбусных парках заступили учебный и стажёрский троллейбусы модели Тролза-5265 «Мегаполис», переоборудованные под учебные цели силами предприятия. Узнать их легко – по характерному зелёному цвету, который согласно расхожей шутке «соответствует» квалификации новичка.

В объективе: молодо-зелено!



Фото – Константин Чистяков

«БЫТЬ НА ЭТОМ ПУТИ – НАША СУДЬБА!»

21 декабря исполнилось 50 лет непрерывной работы в системе Горэлектротранса водителя Автобазы Виктора Гончарова. Виктор Иванович пришёл на предприятие и сел за руль в далёком 67-м году, и «отлучался» только на службу в армию.

Дорога – моё призвание, мечта детства. Сколько моделей машин сменил за 50 лет? Да не так и много! Если не считать нынешних современных автомобилей, то «Газончики», ЗиЛы были, 408-й «Москвич» по безопасности движения, а в основном – «Волги». Кстати, именно с «Волгой» связаны самые яркие воспоминания, когда утвердили ГОСТ окраски оперативных автомобилей. Даже пожарные машины, по-моему, только тогда получили свою расцветку. Только они были красные с белыми полосами, а наша «Волга» была жёлтая с красными полосами – единственная в городе такая. У нас и сирена была, и маячок сверху. Помню, тогда был женский батальон ГАИ, и они меня пару раз останавливали, спрашивали, что это за машина такая. Имена своим машинам не давал, я не выдумщик, но если ты на ней работаешь, ты должен её любить, ухаживать за ней, чтобы не подводила.



Добрая почта

Мила Мила

4 ЯНВ 2020 Г., 14:15

От редакции:
авторская пунктуация и орфография сохранены

ХОЧУ ПОБЛАГОДАРИТЬ ВОДИТЕЛЯ 17 МАРШРУТА- СЕРГЕЯ (1031), ТАК ЖЕ ЖЕЩИНУ-КОНДУКТОРА. ОГРОМНОЕ СПАСИБО ДЕСПЕТЧЕРУ АНАТОЛИЮ! ЧЕСТНЫЕ И ОТЗЫВЧИВЫЕ! Вечером 30 декабря во время поездки в ТРОЛЛЕЙБУСЕ 17 потеряла кошелёк с деньгами (упал под сиденье лежал тихонечко, никому не заметный). Обнаружила пропавшую через пару часов. Верила, что найдётся и обратилась к деспетчеру возле Казанского собора. Так быстро среагировали. Я не знала номера машины. Знала только время, когда выходила из транспорта. Анатолий очень помог! Кошелёк нашли. Я им всем очень благодарна! Деньги эти мне очень нужны, как и любому человеку! Мне эти деньги особенно необходимы т, к я прохожу лечение от онкологии. ОЧЕНЬ, ОЧЕНЬ БЛАГОДАРНА, ЗА ОТЗЫВЧИВОСТЬ, ЧЕСТНОСТЬ И ДОБРЫЕ СЕРДЦА! ВСЕМ СЧАСТЬЯ, ЗДОРОВЬЯ И ПРОЦВЕТАНИЯ!

Информация Горэлектротранса также доступна:

ГЭТ.РУС spbgupget get.spb spbget spbget