

9 МАЯ — ДЕНЬ ПОБЕДЫ!



*Уважаемые коллеги,
дорогие ветераны и труженики тыла!*

Очередной номер нашей газеты выходит накануне особого для каждого из нас праздника — Дня Победы.

67 весен прошло с тех пор, как отгремели бои, вернулись домой, к мирному труду и созиданию, наши отцы и деды. Им, победителям, предстояло заново отстроить страну, открыть новые школы, запустить современные заводы, наладить работу транспорта и — помнить. Помнить о тех, кто отдал свою жизнь за нашу победу, наше будущее.

Герои той войны смотрят на нас с пожелтевших фотографий, бережно хранимых в музеях Славы парков и депо предприятия, их имена высечены на стелах и обелисках. Вечная им слава!

По традиции накануне праздника проходят встречи с ветеранами войны и труженниками тыла. С каждым годом их становится все меньше — годы и болезни берут свое. Но нам очень важно, чтобы все наши ветераны знали: Мы помним! Мы гордимся!

Генеральный директор
ГУП «Мосгортранс»
Петр Иванов



СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ



- В начале Великой Отечественной войны подавляющая часть подвижного состава и ремонтно-технической базы стала обслуживать военное ведомство: около 800 автобусов были переданы в распоряжение армии, большая часть оставшихся обслуживала гостиницы и нужды противовоздушной обороны.

- Бахметьевский автобусный парк был переоборудован в центральные авторемонтные мастерские, на которых ремонтировались фронтальные машины. В январе 1942 г. Совет народных комиссаров СССР поручил Моссовету формирование колонны из 40 автобусов для вывоза жителей осажденного Ленинграда. По льду Ладожского озера водители перевезли 169 тыс. ленинградцев-блокадников.

- Трамвайное депо имени Петра Щепильникова изготовляло снаряды для фронта, осуществляло перевозку снаряжения частям, готовившимся к отправке на фронт. Подвижной состав был задействован кру-

глосучточно. Депо не прекращало работу даже во время обстрелов и бомбежек.

- В условиях резкого сокращения перевозок автобусом и троллейбусом, трамвай бесперебойно продолжал обеспечивать перевозку пассажиров и грузов практически во все районы Москвы. Трамвай не останавливался в годы войны ни на один день, даже в критический день обороны Москвы 16 ноября 1941 г., когда остановилась работа московского метро.

- С началом войны троллейбус превратился в основной вид городского транспорта в центре города, так как почти все автобусы были использованы для военных целей. Также, из-за нехватки грузовых автомобилей, часть старых, изношенных троллейбусов переоборудовали в грузовые, а в 1943 г. во 2-м троллейбусном парке был сконструирован троллейкар, который работал и как троллейбус, и как грузовой автомобиль на тех участках, где не было контактной сети.

ЧИТАЙТЕ
В НОМЕРЕ

Трамваю в центре — быть!

В судьбе трамвайного депо им. Апакова появилась ясность. Решение о сносе памятника промышленной архитектуры отменено. Наш корреспондент разобрался в ситуации.

СТР.

4

Юбилей

9 автобусный и 8 троллейбусный парки в апреле отметили юбилей. Оба коллектива замечательны не только производственными показателями, но и людьми, преданными своей профессии.

СТР.

5-6

Растет достойная смена

В апреле в филиалах Мосгортранса прошли ознакомительные технические визиты студентов Государственного Университета Управления.

СТР.

7

Московскому автобусу — 90 лет

Неизвестную ранее страницу истории столичного общественного транспорта открывает историк транспорта Михаил Егоров.

СТР.

8

- В 1943 г. был возобновлен ремонт подвижного состава и трамвайных путей, с 1944 г. заводу СВАРЗ, наряду с военной продукцией, вновь разрешили обслуживать потребности трамвая. В 1944 г. построили новую линию под водами канала Москва — Волга для связи с Москвой Тушинского авиазавода № 82. К концу войны в Москве действовало 54 маршрута трамвая, 2183 трамвайных вагона и 552 км путей.

- С февраля 1945 г. началась работа по восстановлению автобусного хозяйства и капитальному ремонту самих автобусов, возвращенных с фронта и находившихся в частичной консервации в автобусных парках. Одновременно с ремонтом началось восстановление автобусного движения. К концу 1945 г. было вновь открыто 15 автобусных маршрутов общей протяженностью 155 км. 403 автобуса перевезли в 1945 г. 45,8 млн пассажиров (в 1943 г. — только 9,1 млн).

О ГЛАВНОМ

Выделенные полосы: первые результаты

Полоса «А» введена. Впрочем, некоторые скептики полагают, что выделенные полосы неэффективны. Потому что якобы частный автомобильный транспорт перевозит больше пассажиров, чем существующие автобусы и троллейбусы.

Этот факт аргументированно опровергает Максим Ликсутов в интервью радиостанции «Сити FM»:

— На сегодняшний день 88 процентов людей — пользователи общественного транспорта. 12-18 процентов — те, кто пользуется личным автотранспортом.

Могу сказать одно: на сегодняшний день каждую неделю у нас спрос на поездки на автобусах полуэкспрессных маршрутов 900-й серии растет на 3–5%. Пропускная способность выделенной полосы в идеале позволяет обеспечить пассажиропоток в 2 тысячи человек в час.

Мы делаем все, чтобы обеспечить комфорт пассажирам. В частности, все наши автобусы, а

их 124, находятся под постоянным контролем в системе ГЛОНАСС (в центре организации дорожного движения). Интервал движения автобусов мы довели до пределов от 5 до 8 минут.

Мы стремимся, чтобы тактовый график составлял ровно 5 минут. Это принципиальный вопрос. К сожалению, есть моменты, препятствующие решению этой задачи. Огромное количество машин заезжают на выделенную полосу. Комплексы фотовидеофиксации при этом — не панацея.

Вторая проблемная вещь — парковка с правой стороны, мешающая проезду общественного транспорта. Если общественный транспорт получит беспрепятственное движение по своей выделенной полосе, то тактовый график движения устроит всех пассажиров.

Есть некоторые перспективные вещи, которые мы рассматриваем совместно с коллегами в правительстве Москвы. Это создание выделенных полос по осевой. Эта система BRT, Bus Rapid Transit, с пропускной способностью около 15 ты-



Выделенные полосы — эффективный способ борьбы с пробками

сяч человек в час уже с успехом реализована во многих странах мира.

В идеале по осевой выделенной полосе пойдет скоростной трамвай. Потому что возможности обеспечить пассажиропоток и безопасность у этого вида транспорта больше. Также на полностью выделенной полосе пойдут большие автобусы, солидной вместимости, с тактовым графиком движения от 40 секунд до минуты.

Здесь вы проходите как в метро, показав билет, дальше едете уже без всяких ограничений.

Мы думаем о том, что такие остановки должны появиться там, где есть выделенные полосы. Это будет более комфортная система. Все, что делаем мы сейчас — все без турникетов.



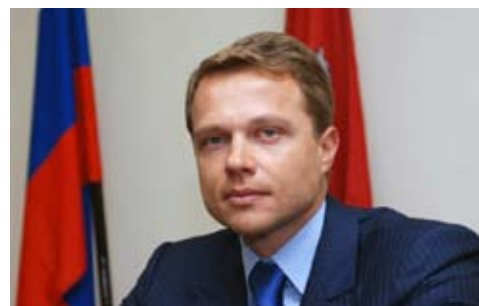
На всех полуэкспрессных автобусных маршрутах отказались от использования турникетов

Турникет уйдет в прошлое

Когда уберут турникеты из наземного транспорта? — этот вопрос волновал слушателей радиостанции «Сити FM» во время прямой линии с Максимом Ликсутовым.

— Да, это неудобная вещь при посадке в транспорт, но когда ввели турникет, выручка за поездку выросла в 2,5 раза, — ответил руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы. — От турникетов мы потихонечку отказываемся. Такое поручение озвучено мэром. На экспрессных маршрутах их уже нет.

Впрочем, проблема безбилетного проезда остается актуальной. Надо стремиться к тому, чтобы люди платили за поездку, независимо от того, есть турникет, или его нет. Мы разрабатываем более комфортную систему оплаты.



Максим Ликсутов — руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы

Если со временем в Москве появится система BRT — выделенная полоса в центре, — тогда посадка будет проходить через «мини-вокзал», где до входа в автобусы, при входе на остановочную станцию, будет установлена система валидации.

Единый проездной — будущее транспортной системы Москвы

Продолжение тема получила в интервью Максима Ликсутова радиостанции «Эхо Москвы».

— Мы предложим всем подключиться к единой системе валидации. Все, кто работает на транспортном рынке Москвы легально, имеют право вступить в партнерство. И партнерство направлено только на одно — чтобы был единый билет, единая понятная система кодирования его и единый бланк.

Все льготы сохраняются. Мало того, мы рассматриваем возможность, чтобы льготники пользовались при поездке не только автобусами Мосгортранса, но и другими перевозчиками. Мы

разработаем единый стандарт билета. Считаем, что вполне возможны и допустимы ситуации, когда билет либо не имеет срока использования, либо он утрачивает силу через очень длительное время, когда уже актуальность потеряла сама поездка.

Правда, эта идея трудно исполнима в силу разрозненности билетных решений. И еще проблема, которую мы решим и считаем, что сделаем общественный транспорт более привлекательным, это когда билет привязан ко времени. То есть, у нас в метро нет зонального принципа, как в Лондоне. Там люди, которые едут далеко и те,

которые сели в метро только на одну остановку, находятся в разных весовых категориях затрат. Поэтому мы рассматриваем решение, когда пассажир, например, используя билет метрополитена, проехав одну остановку и валидив его на входе, будете иметь, например, 30 или 35 минут, и за это время может легко воспользоваться следующим видом удобного ему общественного транспорта, например, трамваем. И в это время с него будет списана только одна поездка. Это, я считаю, очень эффективное решение, и позволит сделать общественный транспорт Москвы более популярным.

По материалам радиостанций «Сити FM» и «Эхо Москвы»

СИНЕРГИЯ

Приоритеты — качество обслуживания и безопасность

Не секрет, что городской общественный транспорт — большая и сложная система со множеством проблем, решить которые самим транспортникам зачастую невозможно. Между тем, от того, насколько четко эта система работает, во многом зависит нормальное функционирование мегаполиса. Большую лепту в организацию надежной и бесперебойной работы наземного пассажирского транспорта вносят муниципальные власти. Именно они на местах способны оперативно решать те вопросы, которые влияют на организацию пассажирских перевозок. Один из примеров эффективного взаимодействия — Западный административный округ Москвы.

До недавнего времени одной из причин задержек транспорта и нарушений графика движения в ЗАО было скопление постороннего транспорта в зонах остановок. Это вызывало затруднения при подъезде автобусов и троллейбусов к остановкам, доставляло неудобства пас-

сажиром. Проблему усложняли и многочисленные объекты мелкорозничной торговли в зонах посадочных площадок.

Благодаря содействию префектуры Западного административного округа и лично префекта Алексея Александрова проблему в основном удалось решить. В частности, префектура содействовала выводу объектов мелкорозничной торговли из зон остановок автобуса, что позволило значительно увеличить их пропускную способность, повысить уровень комфорта для пассажиров. Также благодаря административным мерам удалось заметно сократить количество постороннего транспорта на остановках. Таким образом, благодаря взаимодействию между транспортниками и префектурой удалось не только улучшить регулярность движения автобусов в округе, но и повысить качество обслуживания пассажиров, что на данный момент является ключевой задачей деятельности Мосгортранса.

Благодаря содействию со стороны префектуры была решена не одна проблема. Например, упорядочено движение у станции метро «Молодежная». Сейчас проводятся мероприятия по выполнению ямочного ремонта подъездов к остановкам и строительству новых посадочных площадок.



Торговые павильоны на остановках создают неудобства для пассажиров

НОВОСТИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Электротранспорт — здоровая альтернатива для российских городов!

С 14 по 16 мая 2012 года в Москве на ВВЦ (в павильоне № 69) пройдет 2-я международная выставка технологий, продукции и услуг для предприятий городского электротранспорта «ЭлектроТранс 2012» и конференция «Электротранспорт — здоровая альтернатива для российских городов!»

Мероприятия организуются Общероссийским отраслевым объединением работодателей «Городской электрический транспорт» (ОООР «ГЭТ») и Международной ассоциацией предприятий городского электрического транспорта при поддержке и участии Комитета Государственной Думы ФС РФ по транспорту, Министерства транспорта РФ, Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, ГУП «Мосгортранс», общественного движения «Город и транспорт», Международной ассоциации «Метро», общественной транспортной Премии «Золотая Колесница».

В настоящее время в стране провозглашена задача всесторонней модернизации экономики. В транспортной отрасли и в том числе городском общественном транспорте эта необходимость назрела особенно остро. Исходя из этого понимания, на конференции «Электротранспорт — здоровая альтернатива для российских городов!» будет представлена стратегия развития электротранспорта, поэтапная реализация которой позволит в оптимальные сроки решить главные проблемы отрасли.

Выставка «ЭлектроТранс 2012» является ключевым событием года в отрасли городского электротранспорта, площадкой для обсуждения и продвижения стратегических инициатив по развитию городского электротранспорта, обмена опытом и технологиями, заключения деловых контрактов.

Для специалистов будут организованы технические семинары и круглые столы, а также технические визиты в энергоспечетчерский центр ГУП «Мосгортранс» и на Московскую монорельсовую систему (ММТС).

В выставке и деловой программе принимают участие более 120 компаний и отраслевых СМИ из России, Бельгии, Германии, Польши, Белоруссии, Украины, Чехии.

Elec.ru

«Парконы» будут отлавливать нарушителей правил парковки в столице

Начиная с 15 апреля все автолюбители, нарушающие правила остановки и стоянки, будут получать по почте штрафы за подобные нарушения. «Письма счастья», как их уже успели окрестить в народе, станут отсылаться автовладельцам в автоматическом режиме, как это делается сейчас, в частности, за нарушения скоростного режима.

На сегодняшний день, в соответствии с КоАП, штраф за нарушение правил парковки составляет 300 рублей, но с 1 июля 2012 года он увеличивается до 3 тысяч рублей, что должно стимулировать водителей к соблюдению правил парковки и стоянки.

«Парконы» — это десять автомобилей «Форд-Фокус», которые собирают сведения о нарушениях полностью в автоматическом режиме во время движения по разработанным маршрутам. Аппаратура автоматически включает и осуществляет видеозапись в зоне действия запрещающего знака, заранее занесенным в прибор GPS-координатам.

«Паркон» оборудован двумя камерами: одна снимает планы расположения автомобилей, вторая — фиксирует только номера машин. В конце рейда собранные «Парконом» сведения передаются в Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений (ЦАФАП), где из видеоряда формируются фотоснимки с правонарушителями. Затем данные отправляются в ГИБДД, где также в автоматическом режиме оформляются постановления, содержащие фотоснимки общего плана и номера авто, GPS-координаты места нарушения ПДД, а также время фиксации правонарушения. Исправить, стереть или несанкционированно расшифровать данные с устройства невозможно.

Курсировать машины будут по самым проблемным маршрутам, рекомендованным УГИБДД ГУ МВД России по Москве и детально проработанными специалистами ЦОДД Правительства Москвы.

Анастасия Калинина
пресс-секретарь ЦОДД Правительства Москвы

СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ

ЧИСТОМУ ГОРОДУ — ЧИСТЫЕ ОСТАНОВКИ

Сотрудники ГУП «Мосгортранс» ежегодно поддерживают добрую московскую традицию весенних городских субботников. Основные работы по благоустройству транспортных объектов прошли с 21 марта по 22 апреля. В них приняли участие 8300 работников предприятия. За этот месяц приведено в порядок и очищено от мусора более 42 гектаров газонов, промыты фасады и цоколи на 196 строениях. Предметом особой заботы стали павильоны ожидания — автобусные остановки, которые работники Службы по обслуживанию линейных сооружений (СОЛС) тщательно очистили от неяршливой несанкционированной рекламы и частных объявлений, отмыли, покрасили и вставили новые стёкла на место разбитых.



— Да мы не только весной, мы каждый день этим занимаемся, — с досадой сказал один из работников СОЛС. — Вот эти объявления ежедневно отдирает приходится — сейчас отмоем, а через десять минут их снова наклеят. А месячник благоустройства — чтобы все как следует после зимы отмыть, покрасить, стёкла заменить разбитые.

Четверо одетых в оранжевые форменные куртки и комбинезоны рабочих под руководством бригадира окружили увешанную плотной бахромой пестрой рекламы остановку рядом со станцией метро «Кузьминки», намылили объявления, соскребли их, и в результате остановка приобрела божеский вид. Было очевидно, что занятие это для них привычное, хотя и порядком поднадоевшее.

— Все остановки, которые у станций метро, увешаны объявлениями, как обоями, — говорит бригадир Андрей Хамидулин. — Как с этим бороться? Вы видите — так уклеили своей рекламой, что не видно ни номера маршрута, ни расписания, одна реклама! А стекла зачем бьют? Мы по девятости стекол в день меняем по Москве! Без работы точно не останемся.

И действительно, очистив павильон, рабочие принесли болгарку и стали спиливать старые петли, чтобы, повесив новые, вставить стекло. И очень скоро остановка стала как новенькая. А бригада отправилась приводить в порядок соседний павильон.

— У нас по городу 5 683 таких объекта, — рассказывает начальник Отдела организации и управления производством Службы по обслуживанию линейных сооружений ГУП «Мосгортранс» Роман Невмянов. — Каждый из них в течение каждого месяца

мы моем по несколько раз. В день успеваем очистить около тысячи павильонов. Но чистыми они остаются, увы, недолго.

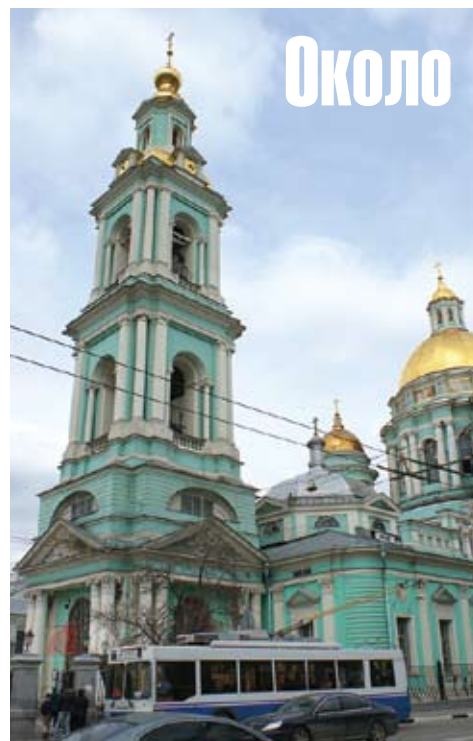
В Службе, по словам Романа Невмянова, — тридцать бригад. В каждой — по 4–5 человек. Работают в основном москвичи и жители Подмосковья. Людей хватает, считает начальник СОЛС, а вот машин мало. На весь огромный город — всего три машины.

— Эти несанкционированные объявления — настоящая головная боль. Мы пытаемся предотвратить их появление — обзваниваем указанные номера телефонов. Но в рекламирующихся таким образом компаниях нам отвечают, что не давали своего согласия на размещение рекламы, поэтому никакие меры и санкции мы применить к ним не можем, — с огорчением объяснил Роман Невмянов. Есть, впрочем, считают специалисты, один способ, который может оказаться эффективным — привлечь к борьбе с нарушителями те компании, которые официально устанавливают свою рекламу на остановочных павильонах, но она очень быстро оказывается заклеена несанкционированными объявлениями.

А пока решение этой проблемы не найдено, бригады СОЛС ежедневно приводят в порядок объекты транспортной и дорожной инфраструктуры. Ведь столица России должна быть чистой, чтобы не стыдно было перед гостями. Особенно важна и заметна эта работа весной, когда обновляется природа, а вместе с ней город готовится к встрече любимых весенних праздников — Пасхи, Первомай и Дня Победы.

Игорь Ефимов

ЦИФРА НОМЕРА

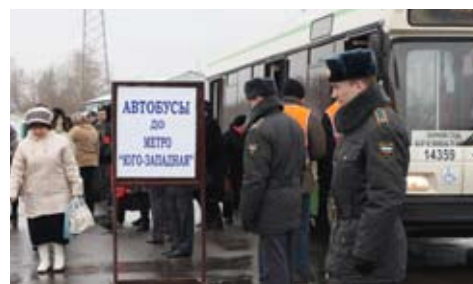


Около
1 000 000

МОСКВИЧЕЙ
было
перевезено
во время
пасхальных
праздников

Пасха — один из главных православных праздников. Традиционно накануне этого дня и в пасхальную неделю тысячи верующих устремляются к местам захоронения своих близких, а значит, серьезно возрастает нагрузка на общественный транспорт. Для того, чтобы обеспечить москвичам возможность посетить кладбища, Мосгортранс ежегодно организует специальные автобусные маршруты. Кроме этого, в ночь Светлого Христова Воскресения до 3:30 продлевается работа маршрутов наземного общественного транспорта, проходящих вблизи православных храмов.

Всего для перевозки пассажиров было задействовано 1464 единицы подвижного состава (автобус, троллейбус, трамвай), в т.ч. на специальных маршрутах без оплаты проезда — 510 автобусов.



38 специальных бесплатных автобусных маршрутов было организовано в этом году для перевозок москвичей и гостей столицы к городским кладбищам в Вербное воскресенье, на Пасху и Радоницу. Кроме этого в особом режиме в эти дни работали и обычные маршруты автобусов, троллейбусов и трамваев, проходящие вблизи некрополей.



Евгений Осадчий, заместитель директора службы движения ГУП Мосгортранс

Евгений Осадчий, заместитель директора службы движения ГУП «Мосгортранс»: «Специальные маршруты работали с 6 утра и до тех пор, пока не иссякал пассажиропоток. В среднем автобусы работали на спецперевозках по 5 часов, дальше восстанавливались те маршруты, которые работают в обычные дни».

В организации и руководстве перевозками участвовало 250 работников диспетчерского персонала ГУП «Мосгортранс», было организовано 35 временных диспетчерских пунктов.

Запоздавшая весна внесла коррективы в планы горожан. К примеру, в прошлом году только на Вербное воскресенье бесплатными спецавтобусами воспользовались свыше 170 тысяч человек.



В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

Апаковское депо: снос отменяется

Трамвайное депо имени Апакова — одно из старейших транспортных предприятий России, оно было построено в 1909 году по проекту знаменитого архитектора Шухова и названо в честь революционера Петра Лукича Апакова, погибшего в гражданскую войну.

Здание является образцом промышленной архитектуры начала 20 века. Это уникальное, единственное в России, депо тупикового типа. Особенность депо в том, что перегон трамваев осуществляется с помощью трамвайных путей улицы Шаболовка.

Гордость Апаковского депо — знаменитый трамвай «Аннушка». В ноябре 2011 года маршрут отпраздновал свое столетие. «Аннушка» — это конечно, неофициальное название. Раньше все кольцевые маршруты общественного транспорта имели буквенное наименование, а прочие — наименование цифровое. «А» старейший из Московских маршрутов, сохранившихся до нашего времени, хоть и не в первоначальном виде.

В 2004 году, в день 105-летия предприятия, правительство Москвы подписало постановление № 607 РП о закрытии депо и продаже его территории для дальнейшей застройки элитным жильем. Подвижной состав планировалось перебазировать в другие трамвайные депо. Только в 2011 году произошли решительные сдвиги в этой скандальной истории, в прессе появилась информация об отмене постановления №607РП. Однако полной ясности у руководства предприятия до сих пор нет.

Нынешний директор депо — Александр Анатольевич Шипухин, — пришел в организацию



А.А. Шипухин — директор трамвайного депо им. Апакова

в 2008 году. Он отмечает, что перебазирование подвижного состава в существующие трамвайные парки было бы делом крайне затруднительным из-за отсутствия там необходимых ресурсов площади. Были разговоры и о строительстве нового депо, и с одной стороны, по мнению директора, на новом месте была бы возможность организовать более технологичное, удобное и современное предприятие, а с другой, нынешнее депо — предприятие со старыми традициями, сложившимся коллективом и четко организованной инфраструктурой. Плюсом его является расположение в центральной части города. Транспортная доступность и близость к метро делает организацию привлекательной для работников и позволяет более оперативно решать срочные вопросы. Однако, именно этот фактор является важнейшим в вопросе о перемещении предприятия, так как место, в котором стоит депо, является крайне привлекательным для столичных девелоперов.

Руководство депо активно выступает против сноса строений, ведь в Москве осталось не так много зданий начала 20 века хорошо сохранившихся и не претерпевших почти никаких конструктивных изменений.

Как считает А.А. Шипухин, точка в деле еще не поставлена, официальной информации об

отмене сноса в организацию не поступало, однако последние новости о деле, доступные в открытых источниках дают коллективу надежду на будущее. Известно, что в 2011 году застройщик — «Столица-Групп» — обратился в суд с требованием оформить в аренду участок земли, занятый апаковским депо и продлить действие инвестиционного контракта для сноса существующего объекта и застройки территории. Постановлением Арбитражного суда города Москвы в иске было отказано. Значит ли это, что депо им. Апакова остается на своем месте? Сегодня — да. Но срок инвестиционного контракта официально истекает только в 2013 году, и пока идут судебные разбирательства, возможен неожиданный поворот дела.

В 2011 году у руководства и сотрудников организации появилась надежда на большие перемены. Сложившаяся ситуация крайне негативно сказывалась на работе организации. У самого депо сейчас нет права ни на землю, ни на здания на этой земле, все сооружения принадлежат Департаменту имущества города Москвы. Право хозяйственного ведения с 4 апреля 2004 года у депо изъято, а значит на протяжении многих лет организация фактически не могла заниматься полноценным обслуживанием и ремонтом занимаемых ей построек.

«Мы не имели возможности вкладывать деньги в здания и сооружения, на сегодняшний день 1 бокс производственного корпуса (4 пути) закрыт, как аварийный, и готовится к закрытию 8 бокс (6 путей). Имеются трещины в пролетах крыши и в стенах», — говорит директор депо им. Апакова. На протяжении 7 лет предприятие работало по большей части на чистом энтузиазме сотрудников, отсутствовала возможность развивать и совершенствовать технологии, ресурсов хватало лишь на поддержание сооружений в рабочем состоянии.

Депо не было закрыто лишь из-за лояльного отношения проверяющих органов — они понимают, что не могут лишиться город необходимых ему маршрутов общественного транспорта. Несмотря на некоторую нехватку работников, как отмечает директор депо, предприятие выполняет все жесткие требования, предъявленные к нему инструкциями, в чем есть большая заслуга сотрудников. Он говорит, что люди, работающие здесь, — это самая большая ценность организации, именно они поддерживают родное депо в рабочем состоянии и искренне переживают за его будущее.

В пользу апаковцев говорит и тот факт, что когда в 2004 было принято решение о переносе депо, ни один человек не оставил любимую организацию в трудный момент ее существования. Скорее наоборот, люди — сотрудники, пассажиры трамваев и простые москвичи — вышли на митинги и пикеты, собирали подписи и писали письма. Было организовано общественное дви-



Трамваи на ул. Шаболовка



Апаковское депо — памятник промышленной архитектуры

жение «Москвичи за Трамвай». Возможно, что и это отчасти повлияло на перенос сроков сноса депо.

На данный момент в организации 790 сотрудников. Старейший работник предприятия — Михаил Дмитриевич Иванов, пришел сюда работать контролером еще в 1959 году, построил карьеру, всю жизнь проработал в системе общественного транспорта, и в 62 года вернулся в родное депо. Михаил Дмитриевич — автор книг по устройству, обслуживанию и ремонту подвижного состава, которой пользуются все учебные центры и в самом депо по ним до сих пор обучаются ремонтники.



Боксы трамвайного депо им. Апакова

Вообще, состав сотрудников депо разнообразный, тут трудятся и пожилые люди, и молодежь, мужчины и женщины. Интересно, что исторически 75% водителей трамваев — женщины, однако цифра эта стала меняться после кризиса, и процент снизился в настоящее время до 60%. Как отмечает директор, вождение трамвая физически чуть более легкий труд, чем вождение автобуса или троллейбуса, который, однако, требует не меньшей концентрации и ответственности.

Особенной гордостью предприятия является столовая, по мнению посетителей, — самая лучшая в системе. «Питание очень разнообразное, качественное, здесь кормят всегда как дома», — говорит работник депо. Приходят обедать сюда сотрудники всех близлежащих организаций и ведомств — Минюста, МВД, УБОП, ПФР, а также студенты вузов и другие посетители. Качественное питание в депо — одна из главных и неизменных годами традиций организации.

В начале апреля в столовой проходили съемки телепрограммы для японского телевидения. Им так понравилась местная кухня, что они сняли сюжет, который выйдет в Японии в рамках программы «Кухни мира».

Сотрудники и все гости заведения всегда доволны питанием, круг посетителей постоянно расширяется и, на сегодняшний день столовая обслуживает всех работников депо и около 400 сторонних посетителей в день, что, несомненно, способствует росту финансового благополучия предприятия.

«Во всем мире сейчас трамвайное движение развивается», — говорит директор депо Шипухин,

— «трамвай перевозит больше пассажиров, чем троллейбус и автобус, поездка на нем комфортнее, быстрее и намного экологичнее». Всем известно, что трамвай — экологически чистый транспорт, что немаловажно для большого, загрязненного выхлопными газами города.

Трудности в развитии этого вида транспорта специалистам видятся следующие: в советское время трамвай имел преимущество в движении перед остальными участниками, теперь — в правилах ПДД он приравнен ко всем остальным транспортным средствам, что, бесспорно, снижает скорость движения и уменьшает эффективность использования магистралей города.

Идеальным вариантом представляется трамвайщикам прокладка обособленных путей из центра в область, создание скоростных выделенных участков. Это разгрузит ветки метро и значительно уменьшит пробки, тем более что такой опыт уже есть в некоторых европейских городах. Городской трамвай должен стать в перспективе вторым, наземным метро.

Пример реализации такого проекта, по словам руководителя, уже имеется в апаковском депо. Это маршрут №1, идущий по Чертановской улице. Там организована выделенная линия трамвая и за короткое время удалось полностью нормализовать расписание работы и значительно повысить окупаемость маршрута.

«Весь коллектив нашего депо искренне надеется, что мы и дальше будем работать на своем историческом месте и сможем оказать городу неоценимую помощь в деле развития общественного транспорта и решения столь актуальной в наше время проблемы московских пробок», — подытожил глава депо им. Апакова Александр Анатольевич Шипухин.

Наталья Кукушкина

СОБЫТИЕ

9 автобусному парку — 50 лет



М.И. Шмаков — директор 9 автобусного парка

Директор парка Михаил Шмаков руководит предприятием шестой год, до этого 27 лет проработал в 1 автобусном парке:

— *Предприятие наше работает стабильно. Многие сегодня делается для улучшения качества обслуживания пассажиров. В парк поступает новая техника — в прошлом году мы получили 108 новых машин, в этом — уже 32. Автобусы оборудуются системой ГЛОНАСС, в нашей диспетчерской службе уже установлено программное обеспечение. Все это тоже повысит эффективность нашей работы, позволит обеспечить четкое соблюдение графиков движения.*

Новации не дают нам стоять на месте, задают вектор развития. Сегодня много внимания уделяется повышению привлекательности наземного пассажирского транспорта. Это один из главных способов борьбы с пробками. Мы понимаем, что привлечь пассажиров и заставить их отказаться от личного транспорта мы можем лишь скоростью и комфортом. Один из первых полукспрессных маршрутов, следующих по выделенной для общественного транспорта полосе, появился в нашем парке. Сегодня 901 маршрут набирает все большую популярность, пассажиропоток вырос на нем вдвое.

Много внимания мы уделяем кадрам. Почти все принимаемые на работу водители проходят обучение в учебно-курсовом комбинате, а также стажировки. Сегодня это особенно актуально, поскольку в парк приходит много молодежи.

На счету предприятия немало заслуг и славных традиций. Но, пожалуй, главное достоинство — коллектив, в котором трудятся поистине уникальные люди.

«Я всегда делал свое дело честно и добросовестно...»



Л.М. Клименко — ветеран 9 автобусного парка

Леонтий Макарович Клименко в мае отметит очередную трудовую юбилей — 45 лет работы в 9 автобусном парке. Сюда он пришел после армии водителем 1 класса. «В армии возил генерала, потом предлагали быть водителем у дипломата, но я хотел быть именно водителем автобуса, возить людей», — говорит Леонтий Макарович.

Первые шесть лет работал на автобусе ЛИАЗ-158, легендарной «коробочке», затем был ЛИАЗ-677, а в 1977 г. ему в числе первых доверили новую технику — «Икарус-280», на котором ветеран проезжал целых 17 лет.

В парк поступало множество благодарностей от пассажиров маршрута 148, которые были покорены не только качеством обслужи-

25 апреля 50-летие отметил 9 автобусный парк. Сегодня это крупное транспортное предприятие с подвижным составом в 380 единиц. Ежедневно на городские маршруты выходит 265 машин, в парке работает 490 водителей. В настоящее время парк обслуживает 41 маршрут Юго-Западного, Южного и Центрального административных округов Москвы. Ежедневно перевозится свыше 167 тысяч пассажиров. По масштабу выполняемых перевозок парк можно сравнить с крупной европейской транспортной компанией.

вания водителем Клименко, но и его внешним видом — всегда опрятным и строгим, как и подобает водителю московского автобуса. Добросовестный и безаварийный труд отмечен большим количеством наград, среди которых Ордена «Трудовой Славы III степени», «Трудового Красного знамени», звания Заслуженного работника транспорта РФ и Почетного работника Мосгортранса, Ветерана труда.

Военная выправка и педантичная аккуратность и сегодня отличают Леонтия Макаровича, несмотря на то, что «непыльной» его работу назвать нельзя. Сегодня ветеран работает мастером Комплекса технического обслуживания, много времени уделяет наставничеству, он настоящий пример для подражания молодежи.

«Я делал свое дело честно и добросовестно, работа приносила и приносит мне удовольствие, кроме этого всегда занимался общественной работой и нагрузкой ее не считал, поэтому ни когда не думал о смене профессии или места работы», — говорит Леонтий Макарович.

Тандем



Экипаж — С.Альников и С.Селиверстов

Есть в 9 автобусном парке уникальный экипаж — два Сергея — Селиверстов и Альников. Одинаковые у них не только имена. Такое количество совпадений в их судьбе можно назвать уникальным: родились с разницей в один день, с такой же разницей пришли работать в парк и уже 30 лет работают «в паре» на одних и тех же машинах!

Сергей Селиверстов устроился работать линейным водителем сразу после армии в 1982 г., до этого здесь же работал отец. Сергей Альников пришел в парк после техникума. Первая машина, на которой начали работать тетки — ЛИАЗ-677.

С этим тандемом связано много событий со словом «первые». Первыми в парке им было доверено осваивать новую технику — ЛИАЗ-5256, на котором они проработали 5 лет. «Этот автобус был выпущен на платформе «Камаза», и был, мягко говоря, несовершеннолетним, мы его перебрали буквально по винтику, что-то дорабатывали сами, с чем-то обращались на завод, где, кстати,



Комплекс технического обслуживания

очень прислушивались к нашим предложениям», — говорит Сергей Селиверстов.



Новые автобусы

В числе первых коллеги-водители получили в эксплуатацию импортную технику — автобус Mercedes-Benz Tüirk, которые поступили в 1994 г. «Они у нас настоящие рационализаторы, поэтому новая техника доверяется именно им», — говорит начальник колонны №1 В.М. Кожевников, — *ответственные, добросовестные, на таких водителях и держится наш коллектив».*

Сейчас экипаж работает на автобусе марки ПАЗ. И эту технику они осваивали впервые, не раз выезжали на Павловский автобусный завод со своими предложениями по усовершенствованию машины, там к их мнению относятся очень внимательно и считают экспертами.

«Работать в паре очень удобно — если один не успевает помыть машину, это сделает коллега, ремонтом вместе занимаемся, поэтому автобус всегда в отличном техническом состоянии, да и чувство ответственности перед товарищем не дает работать спустя рукава», — говорит Сергей Селиверстов.

Когда автор этих строк был в парке, побеседовать удалось только с Сергеем Селиверстовым, его напарник работал на маршруте. На работе они встречаются редко, только когда нужно подмонтировать технику, общаются в основном вне работы, ездят друг к другу в гости.

Сергей Козловский



Династия: мама — Лидия Юнко и дочь — Татьяна Шарикова. Лидия Николаевна в парке работает 26 лет, сегодня она старший диспетчер. Татьяна раньше работала в коммерческой фирме, но во время первого мирового финансового кризиса предпочла работу на стабильном предприятии. Сейчас она возглавляет отдел сборов.

ЮБИЛЯРЫ



Увлечение различной техникой и транспортными средствами с детства определило выбор профессии и судьбу директора Службы движения ГУП «Мосгортранс» Анатолия Васюкова. С ранних лет он умел не просто управлять мотоциклом, но и мог полностью разобрать его на детали, а потом собрать. В 1969 году Анатолий Дмитриевич после службы в армии пришел на работу в депо им. Русакова на должность водителя трамвая. Так и получилось, что Анатолий Дмитриевич связал свою жизнь и профессиональную деятельность с транспортной отраслью Москвы.

Пройдя по ступеням карьерной лестницы, поработав и начальником маршрута, и начальником линейного отдела в Службе движения, в 1981 г. он был назначен на должность директора Службы движения. На этом месте Анатолий Дмитриевич работает и по сей день.

29 марта Анатолий Дмитриевич отметил свой юбилей, ему исполнилось 65 лет.

В течение 43-х лет работы в транспортной отрасли многое было достигнуто и реализовано благодаря А.Д. Васюкову. Его заслуги перед предприятием не остались незамеченными и он был четырежды награжден Почетной грамотой ГУП «Мосгортранс», знаком отличия «За безупречную службу г. Москве» и нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России».

Уважаемый Анатолий Дмитриевич, примите искренние поздравления с юбилеем!



В марте 2012 года отпраздновал свой 50-летний юбилей Филипп Аскольдович Лясота, директор Московского троллейбусного завода. Он работает в системе ГУП «Мосгортранс» более 13 лет, а завод возглавил

в 2010 году. Под его руководством на заводе сформировался отличный, дружный коллектив, который характеризует своего директора как чуткого, отзывчивого и демократичного руководителя, всегда готового поддержать и прийти на помощь.

Пожелаем Филиппу Аскольдовичу дальнейших успехов в руководстве, бодрости и процветания!



Коллектив ГУП «Мосгортранс» от всей души поздравляет с 50-летним юбилеем Юрия Владимировича Елисеева, директора службы по обслуживанию линейных сооружений, и желает ему больших профессиональных успехов и оптимизма!

В своей должности Юрий Владимирович работает с 2002 года, а до этого трудился на предприятии главным инженером. Юбиляр не жалеет, что, оставив военную службу, перешел в сферу общественного транспорта, ведь теперь он служит интересам своего любимого города.

СОБЫТИЕ

Восьмой троллейбусный отмечает тридцатилетие

«Восьмой троллейбусный в строю» — так озаглавлена статья, вышедшая в апреле 1982 года в газете «За отличный рейс». 15 апреля 1982 года на маршрут вышел первый троллейбус парка, а сегодня, спустя 30 лет, 8-й троллейбусный празднует свой юбилей. На территории все готово к празднику, парк украшен красочными плакатами, вычищен, покрашен и выглядит очень молодым и красивым.

В начале 80-х годов в рамках бурного развития троллейбусного движения в столице было принято решение о строительстве парка для обеспечения перевозок в новых районах Москвы: Ясенево, Черемушки и Чертаново.

Начиналось все с 28 единиц техники и одного-единственного 52-го маршрута. А на сегодняшний день маршрутов уже 12 и 249 единиц подвижного состава, а парк — одно из крупнейших электротранспортных предприятий нашей страны, ежегодно перевозящее около 50 миллионов человек.

В течение 30 лет развивались замечательные традиции парка. Надо сказать, что большой вклад в формирование и становление коллектива внес бывший директор парка — Виктор Васильевич Бакланов, который руководил предприятием с 1987 по 2004 год. Нынешний директор — Сергей Щербаков поддерживает добрые традиции парка.



С.Л. Щербаков — директор 8 троллейбусного парка

Под его руководством организация дважды, в 2008 и 2009 годах, занимала 1 место на конкурсе «Лучший филиал электротранспорта». Знаменательны и спортивные достижения сотрудников — в актовом зале 8-го троллейбусного парка есть несколько витрин с кубками и наградами за различные конкурсы и состязания, как, например, 3-е место в 2011 году среди коллективов физкультуры Москвы. Занимали 1-е место и на выездных состязаниях тяжелоатлетов.

С.Л. Щербаков говорит: «Мы стараемся сделать условия работы как можно более комфортными, ведь парк — это не территория и не здания, это, в первую очередь, — люди!»

А работает на предприятии много замечательных людей. К 30-ти летнему юбилею было принято решение выпустить книгу почета, в которую занесены записи обо всех выдающихся сотрудниках. Книга официально представлена 20 апреля на праздновании дня рождения парка. Ветеранам, которых на данный момент в парке работает 13 человек, вручены почетные грамоты и премии.

Старейший работник парка — Николай Федорович Бондарев работает здесь с самого дня открытия, о нем упоминает и заметка 1982 года в газете «За отличный рейс». Сам

Николай Федорович говорит: «Я пришел в парк в 1982 году, даже современных построек на территории тогда еще не было, одни колонны. Работали мы много, открыли движение, наладили, обрадовали столько людей! Дело хорошее и пошло хорошо, с каж-



Николай Федорович Бондарев — ветеран предприятия

дым днем растем и поднимаемся». Сейчас Н.Ф. Бондареву уже за 70, он всю жизнь проработал водителем троллейбуса, а теперь, на пенсии, трудится слесарем.

Мы, конечно, не сможем рассказать обо всех сотрудниках парка, но обязательно надо отметить работу инструктора производственного обучения Сергея Борисовича Шикина, который в свои 80 лет остается одним из лучших специалистов по учению.

А вот инженер-конструктор Вячеслав Дежичев знаменит на предприятии как изобретатель. Он много раз побеждал в конкурсах инновационных проектов, а его новаторские изобретения позволяют парку экономить средства и время.

По словам заместителя директора по кадрам и быту Елены Александрович, один из старейших и заслуженных работников парка — Леонид Леонидович Мильштейн, начальник отдела пожарной безопасности. Ему 75 лет. Отдел под его руководством не раз побеждал на городских соревнованиях.

Есть в восьмом троллейбусном и молодые, успешные сотрудники, как например, начальник комплекса технического обслуживания и плановых ремонтов — Алексей Юдкин. Он



Алексей Юдкин — начальник комплекса технического обслуживания и плановых ремонтов



Доска почета 8 троллейбусного парка

пришел работать сюда в 18 лет приемщиком троллейбусов, отлично влился в коллектив и сделал карьеру. Комплекс под его руководством очень успешно работает.

Всего на предприятии в настоящее время трудится около 900 человек. Идет активный набор водителей троллейбусов. В ближайших планах парка-юбилея — увеличение количества подвижного состава. В 2011 году поступило 11 единиц новой техники, руководство парка надеется, что процесс обновления подвижного состава продолжится и в этом году. Самые лучшие троллейбусы в настоящее время, по мнению Сергея Львовича, — МАЗы, поступающие в парк с 2008 года.

Техническая база парка, пожалуй, самая сильная в Москве, есть участок по ремонту электрооборудования, где ремонтируются, в том числе, преобразователи тока. 8-й троллейбусный — единственный парк в столице,



Комплекс технического обслуживания и плановых ремонтов

где есть возможности для ремонта порталных мостов. В 2012 году планируется оборудование помещения под участок по ремонту задних порталных мостов.

Про общие перспективы развития троллейбусного движения в Москве директор 8-го парка Щербаков говорит: «Москва на данный момент и так город с самой развитой троллейбусной сетью в мире. Троллейбус — это ведь выгодный и экологичный вид транспорта. Первоначальные затраты необходимы на строительство линий и подстанций, а в обслуживании — дешевле остальных видов транспорта и не загрязняет воздух».

Вообще, троллейбус — чисто городской транспорт, плавный, бесшумный, не очень маневренный, в отличие от автобуса, но

для города вполне подходит. Например, в Афинах весь центр города обслуживается только троллейбусами, правда, за границей у этого вида транспорта есть характерная отличительная особенность, которую нам только предстоит перенять — это оснащение дизель-генераторами на случай обрыва сети.

В 2011 году в столице произошло много изменений, касающихся в том числе и общественного транспорта. Строятся новые развязки, туннели, реконструируются и расширяются шоссе. Но самые заметные изменения в систему принесло создание выделенных полос для движения общественного транспорта.

Как говорит Сергей Щербаков, маршруты парка еще не полностью оборудованы выделенными полосами, но результат уже заметен, приток пассажиров увеличивается, простой транспорта, наоборот, снижается. Стоит

отметить, что 8-й парк почти полностью обслуживает одну из главных транспортных магистралей города — Ленинский проспект, и хотя он еще не до конца оборудован выделенными полосами, работать на этом участке становится легче.

Много замечательных событий произошло в 8 троллейбусном парке за 30 лет его существования, огромное количество инициативных и сильных людей строили и развивали предприятие, которое так необходимо российской столице. Все москвичи и пассажиры общественного транспорта желают парку дальше работать, развиваться и так же активно помогать своему городу в его нелегкой повседневной жизни.

Наталья Кукушкина

ПРОФЕССИОНАЛЫ

«Герой нашего времени»

Контролер Олег Ростовцев пришел работать в 6 троллейбусный парк полгода назад. Начальство характеризует молодого человека как ответственного и исполнительного, хорошо знающего свое дело и умеющего находить выход из любой ситуации.

А ситуации бывают разные. В феврале 2012 года на маршруте №774 работали двое контролеров: герой сегодняшнего повествования и сотрудник ГКУ «Организатор перевозок» Екатерина Дупленских. После выявления безбилетного пассажира контролеры предложили ему покинуть троллейбус, что он и сделал. Однако на остановке пассажир достал из кармана нож и попытался напасть на женщину-контролера.

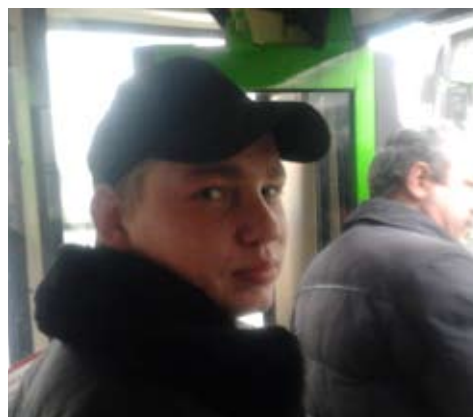
— Я отреагировал на ситуацию так, как должен был отреагировать: выбил у парня из рук нож и, когда он убежал, постарался успокоить свою коллегу, которая находилась на грани нервного срыва. Полицию мы

не вызывали, просто составили по факту происшествия рапорт руководству, — рассказывает Олег Ростовцев.

За проявленное мужество отважному контролеру объявили благодарность от имени ГУП «Мосгортранс» и ГКУ «Организатор перевозок» и выписали премию.

Такие ситуации в профессии не редкость. Труд этот сопряжен с огромным нервным напряжением и риском. Часто контролеры общественного транспорта испытывают на себе негативное отношение граждан, встречается хамство и даже открытая агрессия, сотрудники слышат в свой адрес угрозы, ругань и оскорбления. Случалось и такое, что граждане встают на защиту безбилетного пассажира, называя контролеров мошенниками или просто считая, что оплачивать проезд необязательно.

— К сожалению, в настоящее время должностные инструкции сильно ограничи-



Олег Ростовцев

вают полномочия контролеров в отношении безбилетных пассажиров, — говорит Олег, — да и защищать себя от прямой агрессии сотрудники могут только с помощью наряда полиции, которого нужно сначала дожидаться, что не всегда возможно в экстренной ситуации.

Работа в такой обстановке, по признанию нашего героя, способствует развитию многих личностных качеств и требует безупреч-

ной выдержки и огромных моральных сил, она повышает чувство личной ответственности, и только высоко дисциплинированные сотрудники, искренне болеющие за свое дело, могут надолго остаться в профессии. Кроме устойчивой нервной системы от сотрудников требуются серьезные дипломатические навыки, умение убеждать, аргументировать свои требования.

Своими главными помощниками и наставниками Олег считает Игоря Ивановича Пархомчука, заместителя директора по контролю и общим вопросам, и Леонида Игоревича Левандовского, начальника отдела ОБК. Такие люди, как они, по мнению контролера Ростовцева, — настоящее достояние компании, с ними приятно работать, они всегда готовы помочь и поддержать, они передают молодому поколению свои знания и опыт, защищают своих работников и помогают им во всех сложных ситуациях.

Олег Ростовцев говорит, что работа контролера дала ему бесценный опыт и помогла осознать свою гражданскую ответственность.

Наталья Кукушкина

ПЕРСПЕКТИВА

Ознакомительный визит



Заместитель директора 18 автобусного парка по кадрам и быту Сергей Савельев со студентами ГУУ

18 апреля в рамках Молодежного проекта по рабочей программе Евразийской секции Международного союза общественного транспорта в 18 автобусном парке прошла ознакомительная практика для студентов Государственного университета управления.

Помогал организовать ознакомительный визит для студентов 1-го и 3-го курсов факультета управления пассажирским транспортом заместитель директора 18 автобусного парка по кадрам и быту Сергей Савельев.

Во время ознакомительной экскурсии студенты имели возможность ознакомиться с работой административных подразделений парка: центральной диспетчерской, диспет-

черской АСКП, медицинской службы. С особенностями и спецификой работы Отдела безопасности движения студентов ГУУ познакомил заместитель директора 18 автобусного парка по контролю и общественным вопросам Михаил Становов.

Во время визита были затронуты главные направления и темы по организации пассажирских перевозок: минимизация затрат, обслуживание автобусов и выпуск на линию, качество работы, подсчет пассажиропотока. Студенты принимали активное участие в дискуссии, а некоторые даже согласились пройти медицинский тест на содержание в организме этиленгликоля. К работе студенты оказались готовы.

Подобные мероприятия ГУП «Мосгортранс» проводит постоянно, они оказывают положительное влияние на популяризацию общественного транспорта среди молодежи.

Студенты ГУУ были довольны ознакомительным визитом, они считают, что подобные экскурсии очень полезны и позволяют не только подкреплять теоретические знания на практике, но и определиться с направлением будущей деятельности. По словам студентов, многие учащиеся ГУУ проходят практику а затем начинают свою карьеру в ГУП «Мосгортранс».

Наталья Никанорова

«Мосгортранс» представит инновационный автобус

С 25 по 27 апреля в Коломне пройдет традиционный Международный автотранспортный фестиваль «Мир автобусов-2012». В этом представительном форуме примет участие делегация ГУП «Мосгортранс». Руководство и директора автобусных парков предприятия осмотрят выставку новых моделей автобусов, представленную российскими и зарубежными компаниями.

На этот раз одной из изюминок «Мира автобусов» обещает стать экспозиция «Делаем мир ярче!», созданная совместно с Московским музеем дизайна. В ней будут представлены уникальные брендовые автобусы с аэро-

графией, музей в отдельно взятом автобусе, а также другие дизайнерские изыски в мире транспорта и современные достижения в области транспортной рекламы.

В рамках мероприятия предусмотрена не только демонстрация последних достижений автобусной техники, но и тест-драйвы и мастер-классы.

ГУП «Мосгортранс» планирует совместно с партнерами представить на фестивале уникальный инновационный автобус, оборудованный самыми современными техническими устройствами. Об этом событии мы расскажем в следующем номере «За отличный рейс».

Здесь готовят профессионалов

Электромеханический колледж №55 (ранее Электромеханический техникум и Трамвайно-троллейбусный техникум техникум — прим.) уже более, чем на протяжении 50 лет осуществляет подготовку специалистов для работы на предприятиях городского электрического транспорта Москвы и является единственным учебным заведением в России, готовящим специалистов по эксплуатации городского электрического транспорта (ГЭТ).



Изучение наглядного пособия

Большинство нынешних руководителей филиалов ГУП «Мосгортранс» закончили именно этот техникум, что говорит о качественном уровне обучения и ценности выпускников на предприятиях электротранспорта. Стоит отметить, что Электромеханический колледж №55 является единственным образовательным учреждением, готовящим специалистов среднего управленческого звена для предприятий системы ГУП «Мосгортранс».

В 2008 году Электромеханический колледж №55 переехал в новое здание по адресу Михалковская ул., д.52, вследствие чего колледж получил плавательный бассейн, футбольное поле, тренажерный зал и современную лабораторную базу для проведения занятий. Обучение студентов для филиалов системы ГУП «Мосгортранс» проводится по специальности 190625 «Эксплуатация транспортного электрооборудования и автоматики городского электрического транспорта». В процессе обучения студенты колледжа изучают систему энергоснабжения ГЭТ, устройство и эксплуатацию контактной и кабельных сетей, основы организации движения и автоматические системы управления движением, вычислитель-

ную технику и особенности ее применения на городском пассажирском транспорте, а также оборудование и эксплуатацию подвижного состава трамвая и троллейбуса. Особенностью обучения по данной специальности является возможность получения дополнительной повышенной стипендии для студентов, заключивших договора на трудоустройство с одним из филиалов ГУП «Мосгортранс», оплачиваемая производственная практика и возможность для студентов 3-го курса совмещать учебу и работу на предприятиях ГЭТ. Выпускники колледжа работают в трамвайных депо и троллейбусных парках, в Службе движения, Службе энергохозяйства и Службе автоматики и связи.

Как и любое государственное образовательное учреждение, Электромеханический колледж №55 оказывает социальную защиту всем студентам, которая выражается в бесплатном горячем питании, правом получения льготных проездных документов и стипендии.

За дополнительной информацией и по вопросам обучения просим вас обращаться по телефону приемной комиссии колледжа: +7 (495) 601-46-78.

Максим Зубков



Работа с современным подвижным составом

СПОРТИВНЫЕ НОВОСТИ

Праздник спорта, семьи и здоровья

25 марта на легкоатлетическом манеже Олимпийского учебно-спортивного центра имени братьев Знаменских прошли спортивные соревнования «Всей семьей за здоровьем!» среди трудовых коллективов Московской Федерации профсоюзов. Спортивный праздник был посвящен 200-летию победы России в Отечественной войне 1812 года. В борьбу за призы Московской Федерации профсоюзов включились более 300 спортивных семей, представляющих профсоюзы разных отраслей.



Команда 2 автобусного парка

К участию в соревнованиях допускались семейные команды горкомов профсоюзов из трех человек (папа, мама и ребенок) и из двух человек (родитель и ребенок). Программа включала состязания в семейном и командном зачете. В семейном зачете проводились отдельно соревнования для мам, для пап и для детей по четырем возрастным категориям (4–6 лет, 7–8 лет, 9–10 лет и 11–12 лет), а также комбинированные эстафеты для всей семьи.

Событие носило скорее праздничный, нежели конкурентный характер. Задания были составлены таким образом, чтобы члены семьи чувствовали себя единым организмом: от слаженности действий чаще всего и зависела победа. Действительно, для победы в общем конкурсе всей семье нужно было проявить инициативу, смекалку, а главное — сплоченность. Победители выбирались как в семейных,



Председатель МГФСО Спартак В.А. Мишурич и инструктор 16 автобусного парка И.Назаров

так и в командных зачетах по профорганизациям и горкомам.

Мосгортранс был представлен большинством своих филиалов. Особой активностью отличились 2, 5, 6, 7, 9 и 16 автобусные парки. В соревнованиях приняли участие более 200 семей, что не могло остаться незамеченным. Мосгортранс получил кубок как самый активный участник соревнований. Очень порадовали семья Сони Григорьянс из 6-го автобусного парка, занявшая 2 место в категории 4–6 лет среди неполных семей, и семья Дениса Стародубцева, которая с честью представила 9-й автобусный парк, заняв 3 место в категории 7–8 лет среди полных семей. Результаты семейных команд подкрепил сам Мосгортранс, став вторым в командном зачете среди профсоюзных организаций, в то время как Профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства вошел в тройку лидеров соревнований.

Спортивные мероприятия «Всей семьей за здоровьем!» проводятся уже девятый год и с каждым годом собирают всё больше семей. Поняв, что признаются организаторы — вытаскать людей на такое мероприятие было совсем не просто. Не каждая семья согласится прийти куда-то в выходной день, да еще соревноваться. Но все же удалось превратить это событие в традиционный праздник семьи, дружбы, спорта и здоровья. Абсолютно все участники заявляют, что с удовольствием принимают участие в этих соревнованиях, благодаря возможности активно отдохнуть всей семьей и получить заряд положительных эмоций. По словам Ивана Назарова — спортивного инструктора 16-го автобусного парка и спортивного активиста Мосгортранса: «Наша организация является активным участником соревнований «Всей семьей за здоровьем!» с момента их учреждения. Большинство семей наших работников с огромным удовольствием принимают в них участие. Особенно это событие нравится детям, потому что помимо духа состязания и азарта на соревнованиях царит атмосфера праздника. Все проходит в красиво оформленном зале, очень много различного инвентаря, что не может не вызвать восхищения у маленьких спортсменов. К тому же, ни один ребенок не остался без внимания: все получили награды независимо от результатов».

Эльдар Ибраимов



«Мостоотряд-19». Сыграв в основное время со счетом 2:2, наша сборная показала равную игру с соперником. Первая и вторая серии пенальти закончились ничьей, и только в третьей серии наша команда уступила один мяч из-за досадного промаха.

В итоге наша команда заняла второе место в кубке Минтранса, завоевав кубок и серебряные медали. Игрок сборной Павел Уютнов (14 автобусный парк) признан одним из лучших игроков турнира.

Сборная Мосгортранс по футболу достойно отстояла честь Московских транспортников

21 апреля на стадионе Локомотив состоялся 2-й Кубок по мини-футболу Министерства Транспорта России, в котором приняли участие 16 команд из Самары, Санкт-Петербурга, Москвы, Владивостока, Ямала и т.д. Наша команда, выйдя из группы, в упорной борьбе одолела в 1/4 финала команду «Аэрофюз» (Москва), а в полуфинале — Ямальскую железнодорожную компанию.

В финале команда встретилась с чемпионом турнира 2011 года — командой из Санкт-Петербурга

РЕТРО МАРШРУТ

Неизвестный юбилей

По дошедшим свидетельствам в апреле 2012 г. московскому автобусу исполнилось 90 лет.

Как известно, официальным «днем рождения» московского автобуса считается 8 августа 1924 года, когда Московское коммунальное хозяйство организовало в столице первую постоянную автобусную линию, связавшую Каланчевскую (ныне Комсомольскую) площадь с Белорусско-Балтийским (ныне Белорусским) вокзалом. До этого в Москве существовала только одна временная (летняя) автобусная линия, связывавшая Краснопресненскую заставу с Хорошевским Серебряным бором, открытая 24 мая все того же 1924 года.

Однако в историко-краеведческом альманахе «Куранты» (3-й выпуск) была опубликована статья Бонифатия Кедрова «Первый московский автобус», в которой описана неизвестная попытка организации автобусного движения в столице, сделанная еще в 1922 году! Вот выдержка из этой статьи:

«Шел апрель 1922 года. Когда в Москве появился первый автобус. До тех пор по нашей столице сновали только легковые автомобили и грузовики, и было их совсем немного. На улицах все еще преобладали извозчики, хотя уже ходили трамваи. Они-то и составляли главный городской транспорт... И вдруг — первый автобус! Запомнился мне он — небольшой, красноватого цвета. Его маршрут пролегал от центра до одной из тогдашних городских окраин и обратно. На всей линии курсировала всего одна машина, и делала она за день несколько рейсов. Приятно было хотя бы от случая к случаю прокатиться на первом московском автобусе. Но сесть в него было не так-то просто, уж очень много москвичей стремились проехать в нем. А напротив нашего дома, там, где была площадь Охотного ряда, находилась темная часовенка. Так вот за этой часовенкой возле гостиницы «Националь» располагалась и трамвайная остановка, и конечная станция первого московского автобуса. Отсюда автобус шел по Моховой улице. Затем по Волхонке к Пречистенским воротам (ныне Кропоткинская пл.) и дальше к Новодевичьему монастырю. Останавливался он на трамвайных остановках. В сквере у стен Новодевичьего монастыря автобус завершал свой маршрут и, немного постояв, пускался в обратный путь.

Автобус не имел номера. У него не было и расписания. Но зато на нем стояло никому не понятное слово «ВТОПАС». Пассажиры никак не могли расшифровать его. Помнится, кто-то «догадался»: ВТОПАС — это, дескать, сокращенно «автотранспорт пассажирский» (но почему без первой буквы «а»?). Однако никто этому не поверил, а водитель автобуса на вопрос пассажиров тоже не мог дать вразумительного ответа: «А Бог его знает, что это такое. Может, марка такая?»

Но это была не марка, а особая организация, созданная по инициативе Николая Подвойского. В бытность свою председателем Всевобуча Подвойский пришел к мысли, что военную подготовку допризывной молодежи нельзя отрывать от общеобразовательного обучения и от производственной



Один из первых московских автобусов

деятельности. Вот эти три формы работы с допризывниками должны были быть, по его замыслу, объединены вместе. Так родилась идея создания Всероссийского товарищества образовательных производственных ассоциаций допризывников, сокращенно ВТОПАС. Вот откуда появилось это странное, никому не понятное слово. Но, спрашивается, причем тут первый автобус? А вот причем. ВТОПАС — это была хозяйственная организация, располагавшая определенной сметой. Вот Подвойскому и пришлось в голову достать где-нибудь автобус, нанять платного водителя и пустить автобус в эксплуатацию как новый вид городского транспорта. Вырученные от продажи проездных билетов деньги вносились в кассу ВТОПАСа. В одной из записных книжек Н.И. Подвойского был вложен листок, содержащий какие-то финансовые выкладки. Оказалось, что это Николай Ильич подсчитывал доходы от автобуса, который курсировал по Москве под флагом ВТОПАСа. Из них мы узнаем, что автобус начал курсировать 18 апреля 1922 года и стоимость билета на одну станцию (тарифный участок, аналогичный современной пригородной зоне на железной дороге — прим. авт.) составляла четверть миллиона бумажных рублей, а на две станции (то есть за весь его рейс) — полмиллиона.

Расчет, произведенный Подвойским, был таков: в среднем за первые пятнадцать «торговых» дней ежедневная выручка составила 64 миллиона бумажных рублей, а всего за этот срок было получено более 960 миллионов рублей. Вероятно, Подвойский произвел эти подсчеты для того, чтобы обосновать экономическую оправданность нового городского транспорта.

Дальнейшая судьба первого московского автобуса мне неизвестна...

К сожалению, автор этой статьи Бонифатий Кедров, озаглавив ее как «Первый московский автобус» допустил серьезную ошибку, ибо первые попытки организовать в Москве движение автобусов относятся еще к дореволюционным временам. Не называет автор статьи и марку модели этого автобуса, не дает подробного описания внешнего вида этой машины. Однако с большой степенью уверенности можно утверждать, что этот автобус имел иностранное происхождение, возможно даже приобретенный еще до революции — в 1922 году у нас еще не было автомобильной промышленности, и даже установить автобусный кузов на грузовое шасси тогда еще никто не мог. Ну а судьба у этого автобуса могла быть только одной — выход из строя из-за поломки, устранить которую в условиях отсутствия каких-либо запчастей оказалось невозможно.

Михаил Егоров

ЧИТАТЕЛЬ — ГАЗЕТА

«В творчестве я выражаю себя...»



Как мы сообщали в прошлом номере, победительницей конкурса творчества читателей «Знай наших» единодушно была признана Елена Корецкая. На днях она побывала в редакции и получила памятные подарки.

Елена в Мосгортранс пришла работать в 17 лет и с тех пор ни разу не меняла любимому предприятию. 20 лет проработала в Октябрьском трамвайном депо, сейчас

трудится в должности заведующей складом в Службе пути.

«Творчеством я занимаюсь с молодости, кто-то пишет дневники, а я выражаю себя, свои переживания в стихах и прозе, это помогает мне жить», — говорит Елена. Победительница нашего конкурса любит стихи Сергея Есенина, именно его творчество вдохновляет ее. В своих произведениях она пишет о себе, семье, природе и, конечно же, о родном предприятии.

«За 30 лет, что я тружусь в Мосгортрансе, изменилось многое, поэтому хочется рассказать о событиях, свидетелем которых я была», — отметила Елена Корецкая.