

## Сергей Собянин посетил трамвайное депо им. Баумана



В последних числах февраля мэр Москвы участвовал в презентации трамвая совместного производства французской фирмы Alstom и российского Трансмашхолдинга. Мероприятие прошло на территории трамвайного депо имени Баумана.

Мэру Москвы был представлен низкопольный трамвайный вагон модульной конструкции, вобравший в себя все самые современные достижения мирового трамваестроения, реализованные на базе флагманской модели трамвая Citadis, созданного Alstom. Представленный в Москве трамвай оснащен специально сконструированной низкопольной тележкой, которая сможет использовать существующую рельсовую инфраструктуру города и таким образом сократит затраты на ее

подготовку и эксплуатацию. Максимальная скорость трамвая составляет 75 км/ч, и он может эксплуатироваться на средней скорости 25 км/ч, в зависимости от существующей инфраструктуры и системы сигнализации (скорость существующих московских трамваев — 11 км/ч).

Власти Москвы планируют организовать работу четырех маршрутов скоростных трам-

ваев уже в 2013 году, сообщил заместитель мэра столицы по вопросам транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Николай Лямов. Развитие скоростного транспорта, в том числе запуск в столице скоростного трамвая, предусмотрен планом первоочередных мер по решению транспортных проблем Москвы «Город, удобный для жизни». Власти города планируют направить 17 миллиардов рублей в строи-

тельство первой очереди системы скоростного трамвая. Сейчас готовится четыре маршрута — по шоссе Энтузиастов до Балашихи, из поселка Северный до метро «Медведково», там сейчас, кроме автобуса, вообще нет никакого транспорта, третий маршрут пройдет от района Гольяново, а четвертым планируется связать район Бирюлево-Западное со станцией метро «Улица академика Янгеля».

ЧИТАЙТЕ  
В НОМЕРЕ

### Транспортная система с интеллектом

О перспективах создания интеллектуальной транспортной системы в Москве рассказал журналистам заместитель мэра столицы по вопросам развития транспорта и дорожного строительства Николай Лямов.

СТР. 2

### Самое безопасное авто-транспортное предприятие

В завершившемся 50-м конкурсе «За безопасность движения» уверенную победу одержал коллектив ГУП «Мосгортранс». Подведение итогов конкурса прошло в Филевском автобусно-троллейбусном парке.

СТР. 3

### С думой о будущем

Большое внимание в Мосгортрансе уделяется подготовке квалифицированных кадров. На предприятии выстроена и действует система взаимодействия с учебными заведениями, осуществляющими подготовку специалистов для транспортной отрасли.

СТР. 6

### Профсоюзный кубок

В завершившемся футбольном турнире на Кубок профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства команда ГУП «Мосгортранс» признана лучшей.

СТР. 7

#### ЦИФРА НОМЕРА

## На 35% в среднем увеличился пассажиропоток на скоростных маршрутах

С 29 февраля на всех скоростных полуконных маршрутах ГУП «Мосгортранс» были введены новые остановки. Решение об этом было принято после изучения обращений пассажиров с просьбами о введении дополнительных остановок. Эффективность этого мероприятия ярко иллюстрируют данные о росте пассажиропотока, в среднем он увеличился на 40%.

На маршруте № 901 введены дополнительные остановки: «Липецкая улица, 46», «6-я Радиальная улица, 10», «Управа района Москворечье-Сабурово», на маршруте № 902 — «Новопеределкинская улица», «Чоботы», «Улица Главмосстроя», «Винницкая улица», «Патентное ведомство», на



маршруте № 903 — «Детская поликлиника», «Федоскинская улица», «Полиграфический колледж», «Метро «Алексеевская», на маршруте № 904 — «Дубравная улица», «Улица Панфилова (от центра)», «МАДИ — Финансовый университет (от центра)».

Введение новых остановок на полуконных маршрутах резко повысило их популярность. Так, на маршруте № 901 число пассажиров за первые две недели марта выросло практически на четверть, на маршруте № 902 — на 29%, на маршруте № 903 — на 38%. Самое высокое увеличение пассажиропотока отмечено на маршруте № 904 — более чем на 45%.

**О ГЛАВНОМ**

# Московская интеллектуальная транспортная система не будет иметь аналогов в России



**14 марта заместитель мэра Москвы по вопросам развития транспорта и дорожного строительства Николай Лямов провел пресс-конференцию в издательском доме «Комсомольская правда». Ее темой стало создание в столице интеллектуальной транспортной системы. В пресс-конференции приняли участие и корреспонденты нашей газеты.**

**Решающий рывок**

Создание интеллектуальной транспортной системы в Москве было начато в прошлом году. К настоящему времени создан и действует Общегородской центр движения, в задачи которого входят контроль и анализ дорожно-транспортной ситуации, управление транспортными потоками, отдельная задача — управление движением общественного транспорта. 2012 год должен стать переломным в создании интеллектуальной транспортной системы. «Зримый эффект от ее создания мы должны получить уже в этом году, создаваемая интеллектуальная транспортная система не имеет аналогов ни в одном из крупных российских городов», — заявил Николай Лямов.

Как сообщил журналистам заместитель мэра, сейчас разрабатывается глобальная стратегия развития транспортной отрасли столицы. К этой работе привлечены ведущие отечественные и зарубежные специалисты. По их рекомендациям предстоит разработать новую маршрутную сеть. По мнению Николая Лямова, она требует новых подходов. В частности, планируется развивать не только маршруты прямых направлений, но и особое внимание уделить хордовым соединениям.

**«Умные» светофоры и остановки**

Сегодня на городских магистралях установлено полторы тысячи детекторов, оценивающих

пассажиропоток. Их данные тщательно анализируются и будут использованы в дальнейшем при выработке решений по реорганизации движения, установке дорожных знаков и светофоров.

Осуществляется глобальный перевод наземного пассажирского транспорта на управление системой ГЛОНАСС. К настоящему времени оборудованием спутниковой навигации оснащено 2070 новых автобусов ГУП «Мосгортранс» и 3000 машин, уже находящихся в эксплуатации. В дополнение к этому в 2012-2013 гг. системой ГЛОНАСС будет охвачено 5 тысяч единиц коммерческого транспорта. В нынешнем году начнется установка информационных табло на основных магистралях. Сегодня шесть таких табло уже работают в экспериментальном режиме и сообщают информацию о пробках, средней скорости движения и дорожно-транспортных происшествиях.

Также в этом году будет проведена основная работа по установке «умных» светофоров, оснащенных электронными датчиками. Все они будут замкнуты в единую интеллектуальную систему управления движением. В нее же войдут камеры-видеорегистраторы, 150 камер уже работают, всего же их количество планируется довести до 600.

В нынешнем году также запланирована установка электронных табло на остановках общественного транспорта, на которые будет выводиться в режиме он-лайн информация о времени прибытия транспорта.

**Количество «выделенок» увеличится**

Все споры о том нужны или не нужны городу

полосы, выделенные для движения общественного транспорта, по мнению Николая Лямова, нужно прекратить. Это направление будет развиваться, поскольку есть положительный результат. «Тот план по организации 200 км выделенных полос, который намечен на 2012 год, будет выполнен», — заявил заместитель мэра.

Очень многое предстоит еще сделать для упорядочения движения на «выделенках». Николай Сергеевич с сожалением констатировал, что многие водители игнорируют специальные знаки и создают помехи общественному транспорту: «Сотрудники ГИБДД получили указание уделять выделенным полосам особое внимание, в ближайшее время ситуация должна измениться к лучшему». По его мнению, необходимо еще раз проанализировать проблемные места и установить видеофиксаторы там, где их еще нет.

Не исключено, что появятся варианты решения по ограждению выделенных полос, что физически делает невозможным выезд на них.

Вместе с «выделенками» будут развивать-

ся и полукспрессные автобусные маршруты, которые, по словам Николая Лямова, доказали свою эффективность и продолжают завоевывать популярность у горожан.

**Правила должны быть для всех одни**

Николай Лямов не исключил, что в будущем возможно появление в Москве крупного коммерческого перевозчика, который может составить конкуренцию Мосгортрансу. По его словам, мировой и опыт некоторых российских городов показывает, что доля коммерческого транспорта в перевозках может достигать 50%. Однако при такой ситуации все перевозчики должны работать по единым тарифам и четко соблюдать расписание движения. При выполнении ряда условий коммерческие перевозчики могут получить дотации из бюджета на обслуживание льготных групп пассажиров.

Уже в этом году будет предпринята попытка ввести общее расписание для всего городского наземного пассажирского транспорта.



**СОБЫТИЕ**

## МОСГОРТРАНС ПРИНЯЛ АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ В ВЫБОРАХ ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ



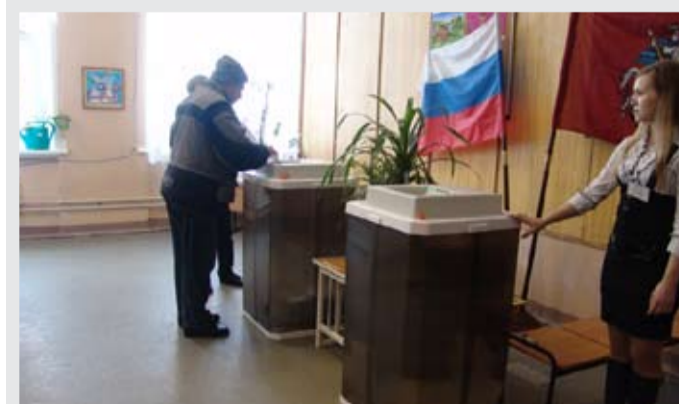
**Филиалы ГУП «Мосгортранс» оказали организационное содействие восьми избирательным участкам и комиссиям.**



**82 работника ГУП «Мосгортранс» непосредственно участвовали в организации и проведении выборов Президента в качестве членов избирательных комиссий.**



**В день выборов график работы водителей и другого персонала был составлен таким образом, чтобы все они смогли принять участие в выборах.**



**Помощь участковым избирательным комиссиям в организации и проведении выборов оказали коллективы 1, 7, 11, 16 автобусных парков, Зеленоградского автокомбината, 6 троллейбусного парка, завода «СВАРЗ».**

НОВОСТИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

## В ТВЕРИ ОБЩЕСТВЕННОМУ ТРАНСПОРТУ УСТАНОВЯТ ВОЗРАСТНОЙ ЦЕНЗ



Правительственная комиссия по экономическому развитию и интеграции утвердила законодательные инициативы, которые предполагают ограничение возраста транспорта, используемого для пассажирских коммерческих перевозок,

сообщает ТАС. Предполагается, что для каждого вида общественного транспорта будет установлен свой возрастной порог. Так, предельный «возраст» автобусов составит 10 лет, а такси — 5 лет.

Подобные меры вызваны резким снижением стоимости пошлин на подержанные авто иностранного производства. После вступления России в ВТО пошлины снизятся вдвое, в связи с чем специалисты прогнозируют рост числа ввозимых из-за границы машин. Это, в свою очередь, может сказаться на безопасности пассажирских перевозок.

Исполнительный директор Некоммерческого партнерства «Тверской автотранспортный союз» Владимир Густов считает, что на безопасность пассажирских перевозок влияет в большей степени не возраст транспортного средства, а его техническое состояние. Зачастую у совершенно нового авто обнаруживается множество неполадок, в то время как старый автомобиль рачительного хозяина находится в хорошем техническом состоянии.

Тверская жизнь

## В СТОЛИЦЕ ЭСТОНИИ ПРОХОДИТ ОПРОС НА ТЕМУ БЕСПЛАТНОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

В Таллине проводится опрос городского населения, на котором все совершеннолетние жители столицы смогут выразить свое отношение к идее введения бесплатного проезда в общественном транспорте. Исследование общественного мнения проводится в 40 опросных пунктах, расположенных во всех городских районах. Ответить надо утвердительно или отрицательно на один вопрос: «Поддерживаете ли вы переход с 2013 года на бесплатную услугу проезда в общественном транспорте на линиях единой билетной системы Таллина?»

Как сообщили ИА REGNUM в таллинской мэрии, общественным транспортом в столице Эстонии пользуются ежедневно свыше 100 тысяч человек. Периодические карточки имеют свыше 75 тысяч столичных жителей, в том числе около 53 тысяч взрослых и почти 23 тысячи детей и подростков. К ним следует добавить пользующихся правом бесплатного проезда дошкольников и людей старше 65 лет.

Цели перехода на бесплатный проезд — устранение заторов и снижения числа ДТП, сохранность дорожного покрытия, улучшение экологической ситуации в Таллине, расширение возможностей малообеспеченных семей. Подсчитано, что переход на бесплатный общественный транспорт сэкономит семье из четырех человек с двумя детьми школьного возраста, которые пользуются общественным транспортом ежедневно, более 600 евро в год. Средства



на данный переход Таллин намерен найти за счет как дополнительных доходов, так и завершения других крупных расходных статей бюджета Таллина прошлых лет. В аргументации «за» указывается и положительный опыт подобного перехода в ряде городов Евросоюза и США. Городские власти, представленные крупнейшей оппозиционной Центристской партией Эстонии, утверждают, что подают пример не только другим самоуправлениям, но и правительству в том, как следует помогать своим согражданам в период экономического кризиса.

ИА REGNUM

В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

## Два руководителя Мосгортранса стали депутатами муниципальных образований

4 марта кроме выборов Президента России в Москве прошли выборы депутатов муниципальных собраний. По данным Мосгоризбиркома, кандидаты боролись за 1560 мандатов в 125 муниципальных образованиях. Кандидатов было более 4 тысяч, конкурс составил почти 3 человека на место в муниципальном представительном органе. В муниципальных выборах приняли участие и победили руководители двух филиалов ГУП «Мосгортранс» — Сергей Гудков — директор 6 автобусного парка и Геннадий Сидельников — директор 16 автобусного парка.



По итогам выборов Сергей Гудков стал депутатом муниципального собрания внутригородского муниципального образования Марьино Роща. На выборы он пошел самовыдвиженцем и боролся за один из трех депутатских мандатов с семью конкурентами, двое из которых представляли Компартию, один — партию Справедливая Россия. Сергей Михайлович победил с результатом 22,19%.

«В рамках предвыборной кампании я позиционировал себя, прежде всего, как руководитель филиала ГУП «Мосгортранс» и считаю, что именно это во многом помогло мне победить на выборах. Отрадно понимать, что та работа, которую мы ведем по улучшению качества обслуживания, находит такой отклик со стороны жителей города и что ГУП «Мосгортранс» пользуется такой популярностью. Поэтому моя победа на выборах это победа ГУП «Мосгортранс». Думаю, что выбор избирателей в мою пользу также был сделан потому, что я единственный в своей предвыборной программе обозначил решение транспортной проблемы, как одну из главных задач, в частности, увеличение пропускной способности для движения по Шереметьевской улице и на пересечении с Третьим транспортным кольцом. Наше предприятие находится в Марьино Роще, и большинство работников живут здесь, будучи депутатами, мне проще будет решать и их социальные проблемы», — так прокомментировал свою победу на муниципальных выборах Сергей Гудков. В муниципальном собрании он также намерен заниматься вопросами благоустройства района, организацией социальной поддержки молодых семей.

Геннадий Сидельников победил на выборах депутатов муниципального собрания внутригородского муниципального образования Орехово-Борисово Южное. В борьбе за 3 мандата участвовали один представитель Компартии и четыре самовыдвиженца. За Геннадия Сидельникова проголосовало 3353 избирателя (34% от всех голосов).

Свою трудовую карьеру Геннадий Васильевич начал в 1977 году и полностью посвятил ее развитию городского пассажирского транспорта. В своей деятельности он всегда уделял особое внимание не только техническим аспектам работы предприятия, но и развитию социальной жизни коллектива. Именно поэтому в парке, который возглавляет Геннадий Сидельников, многое сделано для улучшения психологического климата в коллективе, условий труда и отдыха.

«Забота о людях — это главный аспект в решении любых производственных вопросов», — считает Геннадий Васильевич. Именно исходя из этого убеждения он строил свою предвыборную программу. Своими первоочередными задачами в качестве депутата он видит создание комфортной среды для проживания населения района, организацию социальной поддержки ветеранов и студентов



из малообеспеченных семей, а также поддержку малого предпринимательства и создание новых рабочих мест.

По словам избранных депутатов, новая общественная деятельность не помешает основной работе. «Это дополнительная нагрузка, но она вполне по силам», — считают они.

### МАРШРУТЫ БЕЗОПАСНОСТИ

# Уверенная победа

15 марта состоялось официальное объявление итогов конкурса московских водителей «За безопасность движения» и награждение победителей. В этом году он был особенным, юбилейным, проводился в пятидесятый раз. Тем более символична победа в нем ГУП «Мосгортранс». Организатором конкурса традиционно является Московский городской профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Подведение итогов конкурса прошло в филиале ГУП «Мосгортранс» Филевский автобусно-троллейбусный парк.

В конкурсе «За безопасность движения» приняли участие более 50 автопредприятий и организаций отрасли, более 20 тысяч водителей-профессионалов и около 150 тысяч автолюбителей, объединенных Московским городским Союзом автомобилистов. Конкурс проходил с начала мая до конца декабря 2011 года. При подведении итогов жюри учитывало показатель аварийности предприятия за текущий год, укрепление транспортной дисциплины, а также личный вклад в повышение безопасности дорожного движения.

Председатель Московского городского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Александр Шуриков выступая на церемонии подведения итогов отметил: «Хочу сказать слова благодарности всем участникам за

преданность идеям и духу конкурса. Мы отмечаем лучших водителей, которые своим примером показывают, как нужно работать в Москве».

Начальник отдела агитации и пропаганды Управления ГИБДД ГУВД Артем Иванов отметил активность участников конкурса: «Отрадно, что количество участников конкурса не уменьшается, а значит не уменьшается количество людей, работающих для повышения безопасности дорожного движения».

По решению оргкомитета конкурса, второй год подряд, самым безопасным транспортным предприятием Москвы в 2011 году признан ГУП «Мосгортранс».

«В 2011 году четко, ответственно осуществлял свою работу многотысячный коллектив ГУП «Мосгортранс», где большинство транспортных предприятий-филиалов добились снижения аварийности на дорогах, а количество дорожно-транспортных происшествий по вине водителей сократилось на 10 процентов. Сократилось и количество пострадавших», — сказал Александр Шуриков. При этом он отметил высокий уровень организации этой работы со стороны отдела Безопасности движения ГУП «Мосгортранс».

Почетный диплом и переходящий кубок Горкома профсоюза был вручен первому заместителю генерального директора ГУП «Мосгортранс» Борису Ткачуку. Также были награждены



На фото слева направо: начальник отдела агитации и пропаганды Управления ГИБДД ГУВД Артем Иванов, первый заместитель генерального директора ГУП «Мосгортранс» Борис Ткачук, председатель Московского городского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Александр Шуриков, заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Сергей Мосейков.

Почетными дипломами, кубками, грамотами и выпелами Горкома профсоюза филиалы предприятия, добившиеся наилучших показателей. Среди них 1-й, 4-й, 12-й, 15-й, 18-й автобусные парки, Октябрьское, Краснопресненское и депо им. Русакова, 4-й, 5-й, 8-й троллейбусные парки, а также Служба движения ГУП «Мосгортранс».

В числе награжденных были и лучшие водители предприятий, им вручены Почетные грамоты и ценные подарки.

В конкурсе принимали участие более 20 тыс. водителей-профессионалов и около 150 тыс. автолюбителей, объединенных Московским городским союзом автомобилистов.

# Системная работа дает результат

Уверенная победа в конкурсе по безопасности движения второй год подряд — заслуга всего коллектива Мосгортранса. Но, все же самый весомый вклад в эту победу внес Отдел безопасности дорожного движения. Мы беседуем с руководителем этого подразделения Сергеем Огаем.

— Сергей Алексеевич, какие системные проблемы в обеспечении безопасности движения пассажирского транспорта существуют и как их решает служба безопасности движения?

— Пожалуй, самая серьезная проблема сегодня — это нарушающие правила дорожного движения пешеходы и пассажиры общественного транспорта. Самые проблемные группы — молодежь и пожилые люди. Для таких нарушителей отдел безопасности движения проводит специальные профилактические мероприятия для пассажиров в районах, в которых чаще происходят случаи наездов на пешеходов. Каждый квартал отдел проводит обучающие семинары для школьников.

Хотел бы призвать водителей парков ГУП «Мосгортранс» к особой бдительности и ответственности. Ведь от них во многом зависит безопасность пешеходов и пассажиров.

— Ваша служба периодически проводит рейды. Как вы можете оценить их результаты: улуч-

шается или ухудшается дорожная обстановка?

— Дважды в неделю каждый районный отдел безопасности проводит рейды, ежемесячные инструктажи, которые, естественно, дают результаты. По итогам первого квартала 2012 года произошло 35 наездов на пассажиров, из них всего 7 по вине водителей. Если сравнивать со статистикой 2010 и 2011 годов, то аварийность по вине водителей снизилась на 8%, по погибшим — на 67%, по пострадавшим — на 10%. Считаю, что это неплохие результаты и в этом есть заслуга нашей службы.

Общественный транспорт считается самым безопасным в Москве. Если рассчитать, что при благоприятной погоде летом происходит около 1200 ДТП в день, в год это получается 438 000 ДТП, из них всего порядка 70 происходит с участием городского пассажирского общественного транспорта. Недаром уже второй год подряд ГУП «Мосгортранс» занимает 1-е место среди предприятий по безопасности.

— Какие практические мероприятия проводятся с водителями пассажирского транспорта? Оцените эффективность этих мероприятий.

— Наш отдел проводит целый комплекс мероприятий по работе с водителями: это предрейсовые и ежемесячные инструктажи, такие

профилактические мероприятия, как «Весенние каникулы», регулярные проверки знаний правил дорожного движения, постоянный контроль за соблюдением скоростного режима, занятия по безопасности. Руководство предприятия всячески поддерживает наши мероприятия по обеспечению безопасности. В планах службы — использование современных информационных технологий, различного мультимедийного оборудования, чтобы сделать занятия более практичными и наглядными.

— Какое взаимодействие налажено у вашей службы с ГИБДД?

— Взаимодействие наших сотрудников и сотрудников ГИБДД осуществляется по согласованному плану совместных мероприятий. Уже второй год совместно мы проводим профилактические операции «Весенние каникулы», «Зимние каникулы», «Летние каникулы», «Осенние каникулы». В них задействуются специальные машины, оборудованные громкоговорителями. Цель этих акций — напомнить водителям общественного и персонального транспорта о необходимости четко соблюдать правила дорожного движения и особенно внимание уделять школьникам, которые во время каникул много времени проводят на улице без присмотра взрослых.



Сергей Огай

Хорошо отлажено у нас взаимодействие с сотрудниками ГИБДД, территориально-диспетчерскими отделами и со Службой движения ГУП «Мосгортранс» по работе в сложных погодных условиях. К сожалению, наш климат очень часто преподносит сюрпризы, которые серьезно осложняют дорожную обстановку. От четкости взаимодействия всех служб порой зависят не только беспрепятственное движение транспорта, но и чьи-то жизни.

### СИНЕРГИЯ

# Эффективное сотрудничество

Организация пассажирских перевозок — вопрос очень сложный. Подчас для решения комплекса проблем, связанных с созданием оптимальных условий для работы пассажирского транспорта, одних усилий транспортников недостаточно. В ряде административных округов столицы налажено эффективное взаимодействие между подразделениями Мосгортранса и префектурями. Один из таких примеров — Северо-Восточный административный округ.

Совсем недавно при участии префектуры СВАО была проведена работа по введению новых остановок на полукспрессном автобусном марш-

руте №903. Поводом для этого послужили многочисленные обращения жителей округа и данные о пассажиропотоках. Результат совместной работы очень показательный — именно на этом маршруте отмечен самый высокий рост пассажиропотока — на 43%.

«Мы всегда очень плодотворно взаимодействуем с префектурой в совершенно разных вопросах, начиная от подготовки ответов на обращения жителей, до решения задач по строительству остановочных павильонов и всегда встречаем понимание и содействие», — говорит начальник 2 территориально-диспетчер-

ского отдела Службы движения Надежда Балашова.

Еще один яркий пример сотрудничества — решение проблемы с парковкой частного автотранспорта на разворотной площадке у станции метро Ботанический сад. Некоторое время назад водители автобусов просто не могли на нее заехать. При помощи префектуры удалось добиться от ГИБДД установки знака «Въезд запрещен». Теперь ситуация в корне изменилась — разворотная площадка используется по ее прямому назначению.

Сейчас ведется большая совместная работа по организации движения автобусного маршрута

№836 по дублеру Дмитровского шоссе. В связи с большой загруженностью последнего у жителей 9-го микрорайона практически нет возможности попасть в район Лианозово не простаивая в пробках. С запуском маршрута по дублеру шоссе автобусы будут следовать напрямую в Алтуфьево, минуя пробки на Дмитровском шоссе.

«Большую помощь в решении наших проблем оказывают начальник управления транспорта, связи и гаражного хозяйства префектуры СВАО Эдуард Ремизов и его заместитель — Сергей Оганев», — отмечает Надежда Балашова. Оперативный отклик на запросы жителей округа, решение острых вопросов в сотрудничестве с префектурой повышают уровень удовлетворенности пассажиров и работой Мосгортранса, и муниципальных властей.

ПЕРСПЕКТИВА

## Профильное обучение — для рабочих кадров

Проблемы профессиональной ориентации начинают волновать каждого человека еще со школьной скамьи. Выбор профессии занимает особое место в процессе формирования самоопределения личности, помогает обрести дело своей жизни. В Мосгортрансе уделяется особое внимание подготовке квалифицированных кадров и формированию имиджа профессии транспортника как одной из самых востребованных и престижных специальностей. Как организована подготовка кадров на предприятии, в чем преимущества обучения без отрыва от производства и какие перспективы карьерного роста дает образование работникам — рассказывает и. о. начальника отдела кадров Елена Голубева.

— В ГУП «Мосгортранс» трудятся более 39 тысяч человек разных профессий: водителей, диспетчеров, слесарей, механиков, специалистов, руководителей. Это огромный коллектив, требующий постоянного обновления. Как формируется кадровый резерв предприятия?

— ГУП «Мосгортранс» с уверенностью смотрит в завтрашний день. А для этого у предприятия должна быть непрерывная система подготовки современных квалифицированных кадров, преемственность поколений.

Для подготовки квалифицированных рабочих кадров в рамках выполнения Городской целевой программы развития начального и среднего профессионального образования в городе Москве «Рабочие кадры», заключены договоры с несколькими колледжами столицы.

Так, например, на протяжении многих лет мы тесно взаимодействуем с Электромеханическим колледжем № 55 по специальности «Эксплуатация транспортного электрооборудования и автоматики городского электротранспорта». Этот колледж — единственное учебное заведение, готовящее кадры для троллейбусных парков, трамвайных депо, Службы энергохозяйства ГУП «Мосгортранс». Колледж имеет современную учебно-производственную базу, оборудованную новейшими образцами транспортного оборудования и автоматики. В порядке оказания шефской помощи ГУП «Мосгортранс» осуществил оснащение новой учебной базы — лабораторного класса — системами автоматизации и энергоснабжения, а также современным электротяговым оборудованием с электронными системами для обеспечения полноценного учебного процесса.



Все выпускники получают гарантированное место работы

Здесь начинающие специалисты получают специализацию, соответствующую профилю предприятия. Во время обучения учащиеся изучают систему энергоснабжения ГЭТ, устройства и эксплуатацию контактной и кабельной сети, основы организации движения и автоматические системы управления движением, вычислительную технику и особенности ее применения на городском пассажирском транспорте, а также оборудование и эксплуатацию современных видов подвижного состава трамвая и троллейбуса.

Для автобусных парков по специальностям «Слесарь по ремонту автомобилей» подготовку осуществляет Политехнический колледж № 31.

— Многолетняя совместная работа с учебными заведениями выработала единое видение

целей, задач и требований по подготовке квалифицированных кадров. Какие льготы гарантирует ГУП «Мосгортранс» обучающимся?

— Учащиеся, изъявившие желание в дальнейшем работать в ГУП «Мосгортранс», распределяются по филиалам, по возможности расположенным ближе к месту жительства. С ними заключаются трехсторонние договоры, в соответствии с которыми предприятие гарантирует прохождение практики с предоставлением рабочего места, дополнительных выплат к стипендии и трудоустройство после обучения в соответствии с полученной квалификацией с обязательной отработкой не менее 2 лет.

Учащиеся базовых колледжей проходят производственную практику в филиалах ГУП «Мосгортранс», за ними закрепляются наставники из числа опытных квалифицированных специалистов.

По ходатайству непосредственного руководителя молодого специалиста квалификационная комиссия ГУП «Мосгортранс» аттестует его на высшие разряды.



Большое внимание уделяется подготовке технических специалистов

Такая форма сотрудничества позволяет решить часть проблем с нехваткой квалифицированных рабочих кадров, дает возможность учащимся адаптироваться в трудовом коллективе, а предприятию получить квалифицированного специалиста с учетом специфики производства.

— Существует ли у работников ГУП «Мосгортранс» возможность дальнейшего обучения и повышения своего образовательного уровня?

— Да, безусловно. В дальнейшем молодым рабочим предоставляется возможность за счет предприятия продолжать обучение в высших учебных заведениях по одной из профильных специальностей.

ГУП «Мосгортранс» работает в тесном контакте с Московским автомобильно-дорожным государственным техническим университетом (МАДИ), Государственным университетом управления, Московским государственным индустриальным университетом.

Начиная с 2004 года наше предприятие производит набор в МАДИ из числа сотрудников (на вечернюю и заочную форму обучения) и детей (на дневную форму обучения) сотрудников филиалов для обучения по следующим, наиболее востребованным в системе специальностям: экономика предприятий и отраслевых рынков на транспорте, организация перевозок и управление на транспорте, автомобили и автомобильное хозяйство. На сегодняшний день в МАДИ обучаются 85 чел.

Все получившие направления ГУП «Мосгортранс» на профильное обучение имеют право на полную оплату обучения, гарантированное место прохождения всех видов практики и, после успешного окончания учебы, гарантию в трудоустройстве с обязательной отработкой в филиалах не менее 3 лет.

По итогам сдачи сессии и прохождения практики производится начисление стипендии в зависимости от полученных оценок. Многие абитуриенты, закончившие МАДИ, стали руководителями филиалов ГУП «Мосгортранс».

## «Общественный транспорт будет всегда», — считают победители конкурса студенческих проектов

В февральском номере мы сообщали о завершившемся конкурсе на лучший студенческий проект по развитию общественного транспорта. Он был организован Государственным университетом управления и Международным союзом общественного транспорта. Сегодня мы рассказываем об обладателях спецприза, учрежденного ГУП «Мосгортранс», — Анне Потаповой и Тимуре Чудине.

Анна и Тимур — студенты пятого курса Государственного университета управления, учатся в одной группе, осваивают специальность «Управление пассажирскими перевозками». Оба транспортную отрасль выбрали осознанно, считают, что общественный транспорт будет всегда, а значит это перспективное направление для развития и построения карьеры.

«Я бы предпочел в будущем заниматься аналитической работой — анализировать пассажиропотоки, заниматься разработкой маршрутов, оптимизацией движения», — говорит Тимур. «Мне тоже не интересна какая-то рутинная работа, я предпочла бы заниматься экономикой общественного транспорта», — поддерживает сокурсника Анна.

Тему для совместной конкурсной работы ребята определили так: «Модернизация остановочных павильонов на действующих маршрутах наземного городского пассажирского транспорта». Цель проекта — привлечь новых пассажиров, сделать наземный пассажирский транспорт более привлекательным.

Остановка будущего, по мнению авторов, должна быть высокотехнологичной и «напичкана» электроникой. Это и информационный терминал с возможностью проложить маршрут, и электронное информационное табло с информацией о времени прибытия транспорта, интервалах движения, и, конечно, — зона Wi-Fi с радиусом действия 4 метра.

Кроме этого информационный терминал должен продавать разовые проездные билеты и предоставлять возможность оплатить другие услуги, например телефон или ЖКХ. Здесь же предполагается реализовать функцию информирования о чрезвычайных ситуациях, авариях, установить «тревожную кнопку».



«Умная» остановка

При этом все оборудование должно быть нестандартным, специально разработанным с учетом погодных факторов и обязательно антивандальным с системой видеонаблюдения. Стоимость оборудования одной такой «умной» остановки авторы оценили в 628 тысяч рублей. При этом можно привлекать не только бюджетные средства, но и широко использовать рекламные возможности всех электронных носителей.

«Над проектом мы работали полтора-два месяца. Конечно, этого недостаточно для детальной проработки», — говорит Анна Потапова. «Этот конкурс мы рассматривали, прежде всего, как конкурс идей, а не проектов, готовых к внедрению», — продолжает Тимур Чудин.

Ребята считают, что такие остановки, оснащенные современными гаджетами, должны привлечь технически продвинутую молодежь, сделать для них городской транспорт понятным и удобным. Особое внимание уделено в проекте туристам — специально для них вся информация должна дублироваться на английском языке, что резко повысит популярность автобусов, троллейбусов и трамваев среди зарубежных гостей столицы, поможет им разобраться в сложной системе маршрутов, пересадочных узлов.

Оба студента знакомы не только с теорией организации пассажирских перевозок. Сейчас они проходят практику в Мосгортрансе. Тимур уже принят на работу в Отдел организации движения, а Анна получила предложение работать в Отделе автобусного транспорта. После окончания университета профессию они менять не собираются и считают, что с выбором не ошиблись.



Тимур Чудин и Анна Потапова

## ЕСТЬ МНЕНИЕ

# «Бесплатный» штраф

На сегодняшний день существует серьезная проблема с безбилетным проездом в Москве. Для осуществления контроля оплаты проезда создано специальное учреждение — «Организатор перевозок». Ежемесячно проверяется около тридцати тысяч единиц подвижного состава, составляется постановлений об уплате штрафов в среднем на сумму более шести миллионов рублей. Исходя из этих цифр, можно судить о масштабе ущерба, который наносят «зайцы» автотранспортным предприятиям и бюджету города.

27 июня 2011 года вступили в действие поправки в Кодекс города Москвы об административных правонарушениях» (Закон № 21 О внесении изменений в Закон города Москвы от 21 ноября 2007 года № 45 «Кодекс города Москвы об административных правонарушениях»). Данные поправки увеличили до 1000 рублей штраф за безбилетный проезд в метро и наземном общественном транспорте. Одновременно с этим обязанности по контролю оплаты проезда в наземном общественном транспорте были возложены на государственное казенное учреждение (ГКУ) «Организатор перевозок».

Контроль оплаты проезда производится совместно с контролерами ГУП «Мосгортранс». Также к рейдам подключаются сотрудники органов правопорядка. При этом контролеры ГУП «Мосгортранс» осуществляют продажу билетов безбилетным пассажирам. В свою очередь контролеры ГКУ «Организатор перевозок» на основании предъявленных безбилетным пассажиром документов составляют протокол и постановление об административном правонару-

шении. Общая сумма штрафов, наложенных с 1 июля 2011 г. по март 2012 г., составила 22 759 000 руб. Однако не всегда эти деньги удается получить с безбилетников.

Вот что думает по этому поводу наш постоянный внештатный автор, водитель троллейбуса с многолетним стажем из 7-го троллейбусного парка Михаил Гольдштейн:

«По статистике, лишь половина протоколов, составленных по фактам нарушения правил дорожного движения на основании водительских удостоверений, превращаются в реальные деньги. Остальные 50% уклоняются от оплаты штрафов. Пассажиры городского общественного транспорта не обязаны иметь при себе документ, удостоверяющий личность. Установить эту самую личность вправе лишь сотрудники полиции. Однако полиция не обязана принимать участие в контроле соблюдения Правил пользования общественным транспортом. Поэтому большая часть протоколов на безбилетников, составленных «со слов» превращаются в пустые бумажки. Кроме этого, контролер



Михаил Гольдштейн



не вправе задерживать нарушителя, либо останавливать транспортное средство на время составления протокола. Поэтому борьба с безбилетниками несмотря на увеличение размера штрафов по-прежнему малоэффективна.

Между тем, еще в 70-х годах была предложена принципиально другая система оплаты проезда в городском общественном транспорте, полностью исключающая возможность неоплаченного проезда. Одним из ее авторов стал тогдашний начальник планово-экономического отдела предприятия Давид Лившиц. Суть этого предложения заключалась в том, чтобы оплату за проезд брать не с пассажиров в транспорте, а с предприятий в виде своеобразного небольшого налога. Такие эксперименты проводились в 90-е годы на Урале — в Миассе и в Новокузнецке Кемеровской области. Похожий эксперимент проводился и в подмосковных Мытищах, там расходы на общественный транспорт брал на себя городской бюджет.

Думаю, настало время вернуться к этому опыту. Можно было бы взимать небольшую плату со всех горожан, как за коммунальные услуги. Противники могут возразить, что не все пользуются общественным транспортом. Но ведь существует масса примеров бесплатных услуг, которые финансируются из бюджета, т.е. налоговых отчислений, а пользуются ими не все...

Такая система прямых отчислений за городской транспорт полностью исключила бы проблему безбилетников, освободила бы большой ресурс персонала, задействованного на контроле в общественном транспорте, а также сделала бы более комфортной и доброжелательной атмосферу в автобусах, троллейбусах и трамваях».

*От редакции: Мы приглашаем наших читателей к обсуждению затронутой темы, несомненно, очень злободневной. Ждем ваших мнений и откликов на высказанную позицию.*

## ВОДИТЕЛЬ — ПАССАЖИР

# «Водитель должен выходить в рейс в хорошем настроении»

Не секрет, что о работе любого предприятия в сфере обслуживания судят по конкретным людям, взаимодействующим с клиентами. Именно они — лицо компании. От недостойного поведения одного сотрудника страдает имидж предприятия в целом. Поэтому клиентоориентированность стала в настоящее время важнейшим инструментом ведения бизнеса. О том, какими средствами ведется борьба за высокий уровень культуры обслуживания пассажиров, мы беседуем с директором филиала Учебно-курсового комбината ГУП «Мосгортранс» Николаем Садковым.

— Николай Александрович, какой вклад вносит УКК в создание клиентоориентированной атмосферы на маршрутах Мосгортранса?

— Ежегодно несколько тысяч водителей ГУП «Мосгортранс» проходят специальную подготовку в нашем Учебно-курсовом комбинате по программе культуры обслуживания. За долгую практику в учебном заведении наработан большой опыт, разработаны специальные методические пособия, учебные фильмы. С направляемым к нам персоналом в том числе работает психолог.

— Какую проблему во взаимоотношениях «водитель — пассажир» вы считаете главной?

— На этот вопрос дать однозначный ответ невозможно. Сфера общения настолько многогранна, что даже наши обучающие программы не могут охватить всех нюансов. Главная проблема, на мой взгляд, заложена в воспитании, в тех принципах взаимоотношений между людьми, которые заложены в семье. Научить этому просто невозможно, это должно быть впитано с детства. В нашем случае речь может идти только о соблюдении норм и инструкций. Если водитель усвоил то, что написано в инструкции и следует изложенным там правилам, то особых проблем с пассажирами у него не должно возникнуть.

Мы в своей работе с водительским составом больше фокусируемся на психологическом аспекте взаимоотношений, стараемся обучить навыкам действий в нестандартных ситуациях с агрессивными настроенными пассажирами или психически неуравновешенными.

— Но ведь для того, чтобы адекватно вести себя в нестандартных ситуациях, водите-



Занятия в УКК проходят в специально оборудованных классах

тель сам должен обладать хладнокровием и исключительной выдержкой?..

— Несомненно, в идеале должно быть так, но для этого при приеме на работу водители должны проходить специальные тесты на общий уровень культуры и психологическую устойчивость. К сожалению, пока это только цель, к которой нужно стремиться. Сегодня вопрос определения профпригодности лежит в сфере компетенции работников кадровых служб. От их профессионального чутья и интуиции зависит очень многое.

Никто не может сейчас уволить водителя за то, что на чей-то взгляд он не очень стрессоустойчив или недостаточно вежлив. Однако все должны понимать, что хорошее отношение к пассажирам — это доходы предприятия и в том числе наша зарплата.

Поэтому в коллективе должна царить атмосфера взаимопонимания и добрых человеческих отношений. Водитель должен выходить в рейс в хорошем настроении. А если ему до этого кто-то нагрубил, то, скорее всего, раздражение будет сорвано на пассажирах.

— Как добиться такого микроклимата?

— Это в том числе и наша задача: с помощью специальных занятий и семинаров прививать правильную модель поведения, как водителям, так и тем, с кем они взаимодействуют на своих предприятиях. Это долгая, кропотливая и системная работа, которая не может иметь сиюминутного результата. Только общими усилиями и конкретными примерами для подражания можно достичь высоких стандартов обслуживания пассажиров.

ПОСЛЕ РЕЙСА

# Прощание с зимой

Зима для коллектива филиала Специализированной автобазы ГУП «Мосгортранс» — самый сложный период работы. Поэтому наступления весны здесь ждут особенно. Окончание зимнего сезона сотрудники филиала отметили очередным Днем здоровья. Такие мероприятия проходят регулярно и традиционно весело.

Мероприятие прошло в одну из суббот на катке «Альпийский лед» в Кузьминках. Попрощаться с зимой, весело и с пользой для здоровья провести время в кругу коллег и членов семьи пришли более 20 человек. Те, кто впервые встал на коньки, осторожно осваивали азы катания. Для тех, кто уже уверенно держится на конь-



Самый юный участник Дня здоровья

ках, была организована соревновательная программа. В различных эстафетах и спринтерских забегах принимали участие и дети, и взрослые. С задором и спортивным азартом участники соревнований гоняли шайбу среди расставленных на катке конусов, состязались в забивании шайб в ворота. Мужская половина успела также сыграть хоккейный блиц-матч.

Проигравших в этот день не было. Директор филиала Валерий Косай вручил всем участникам памятные подарки и призы. Главное же — заряд



На папе ехать проще

бодрости и оптимизма, полученный на Дне здоровья. Подобные мероприятия в филиале проходят регулярно. Они организуются администрацией совместно с профсоюзным комитетом и инициативной группой.



Директор филиала Валерий Косай вручил памятные сувениры всем участникам



Сотрудники специализированной автобазы на Дне здоровья

СПОРТИВНЫЕ НОВОСТИ

# «Столица» — лучшая!

Московский городской комитет профсоюзов работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства совместно с ФК «Столица», ГУП «Мосгортранс» и РОО «Московская федерация футбола» с 27 февраля по 12 марта провел традиционный VI турнир по футболу «Кубок Профсоюза». Игры турнира прошли на стадионе им. И.А. Нетто ООО «Спартак».

За кубок на этот раз боролись восемь команд. К шести представителям Первенств среди любительских команд, добавились «Знамя Труда» и «Истра», которая выступает во втором дивизионе. Мосгортранс принял активное участие в «Кубке Профсоюза». Честь предприятия в обеих группах турнира отстаивал ФК «Столица»: основной состав клуба играл в Группе «А», а в Группе «Б» выступила молодежная команда «Столица-2».

Каждая команда сыграла в пяти матчах. «Столица-2» проиграла в 3-х, выиграла в 2-х матчах, заняв 7 строчку в турнирной таблице. «Столица» в отборочном этапе турнира потерпела 2 поражения и обыграла 2 команды. В борьбе за 3 место «Столица» со счетом 1:2 уступила бронзу «Нике», заняв 4 место.

В рамках «Кубка Профсоюза» «Столица» была признана лучшей командой Москвы. Кубок вручил Председатель МГФСО «Спартак» Вадим Мишуриц.

Работник 14 автобусного парка и по совместительству капитан команды Павел Уютнов был



удостоен звания «Лучший игрок» в номинации «Защитник», Рустам Хутиев стал призёром в номинации «Лучший защитник», и Алексей Медведев стал «Лучшим нападающим».

По словам Ивана Назарова, спортивного инструктора 16 автобусного парка, все команды с удовольствием принимают участие в «Кубке Профсоюза», благодаря тому, что турнир организован на высоком уровне и является важным этапом подготовки для каждой команды к своим чемпионатам. Все участники отмечают необходимость проведения такого турнира и выражают благодарность организатору — Московскому городскому комитету профсоюзов работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства — за организацию такого нужного спортивного события.



# Создается баскетбольная команда

ГУП «Мосгортранс» осуществляет набор игроков в мужскую команду по баскетболу. Требования к игрокам: стаж работы в системе ГУП «Мосгортранс» не менее 1 года, знание правил и наличие опыта (разряда) игры в баскетбол. Занятия будут проходить в баскетбольной школе «Тринта» по вторникам с 21:30 до 23:00 час. с участием квалифицированного тренера. С 2003 года «ТРИНТА» стала региональным центром Олимпийской подготовки России по баскетболу.

Желающих посещать тренировки, просьба обращаться в администрацию филиала, профсоюзный комитет или напрямую в ГУП «Мосгортранс».

Контактное лицо — председатель профсоюзного комитета ГУП «Мосгортранс» Агеева Ирина Викторовна, тел. 8-919-784-10-37.

В дальнейшем команда планирует принять участие в различных соревнованиях на уровне Москвы и области.



## НАВИГАТОР

# Пора думать об отдыхе

Приближается сезон отпусков и уже сегодня многие начинают задумываться о том, где провести очередной отпуск. Ситуация на многих популярных зарубежных курортах в последнее время не отличается стабильностью. В связи с этим пришло время вспомнить об отечественных санаториях и базах отдыха. Сегодня мы публикуем информацию, предоставленную Отделом размещения производственного персонала и обустройства маршрутной сети ГУП «Мосгортранс». Надеемся, она поможет нашим читателям спланировать отдых и провести его с пользой для здоровья.

### Пансионат с лечением «Тихий угол»



**Расположение:** коттеджи в сосновом бору на берегу реки Цна Тамбовской области

**Тип строений:** двухэтажные коттеджи

**В стоимость путевки входит:** проживание, трехразовое питание по системе «шведский стол», физиотерапевтические процедуры по назначению врача физиотерапевта, анимационные мероприятия для детей и взрослых (при группе от 15 человек), детская игоротека, тренажерный зал.

**Дополнительные услуги:** медицинские услуги, русская баня, прокат спортивного и рыболовного инвентаря, бильярд, конные прогулки, экскурсии по Тамбовскому краю, мини-бар в каждом номере.

**График заездов:** с 5 апреля по 8 апреля, с 12 апреля по 15 апреля, с 19 апреля по 22 апреля, с 28 апреля по 1 мая — «Весна в разгаре», с 6 мая по 9 мая — отмечаем День Победы, с 25 мая по 8 июня, с 11 июня по 25 июня, с 27 июня по 11 июля, с 13 июля по 27 июля, с 30 июля по 13 августа, с 15 августа по 29 августа. В рамках заезда возможно приобретение путевок на 7, 10 и 14 суток. Расчетный час в пансионате — 9:00, 12:00, 18:00.

**Стоимость:** проживание одного человека в сутки, включая трехразовое питание по системе «шведский стол».

Категория номера	Стоимость (руб.)
«Стандарт»	1900
«Эконом»	1600
«Люкс»	2100

По вопросу приобретения путевок обращаться по телефону: 8 (495) 398-77-86 (отдел социально-бытовых вопросов), 8 (4752) 61-62-33 (пансионат «Тихий угол»).

### База отдыха «Чайка»

**Расположение:** Псковская область, Куньинский район, Жижицкая волость, деревня Подколдье (урочище Остров), озеро Жижицкое



**К услугам отдыхающих:** летний пляж, лодочная станция, детская площадка и игровая комната, клуб, бильярдная, площадка для настольного тенниса, спортплощадки для игры в футбол и волейбол, баня, душевая. На территории оборудованы места для проведения пикников, установлены беседки. Организуются экскурсии в город Великие Луки, дом-музей композитора М.П. Мусоргского. Все услуги предоставляются бесплатно.

**Проживание:** одно- и двухэтажные отдельно стоящие домики на берегу озера 1-й и 2-й категории на 2, 3, 4 человека (в домиках 1-й категории горячая и холодная вода, санузел; домики 2-й категории без удобств). Во всех домиках установлены холодильники. В домиках 1-й категории установлена спутниковая система «Триколор».

**График заездов:** 15 июня — 26 июня, 28 июня — 09 июля, 11 июля — 22 июля, 24 июля — 04 августа, 06 августа — 17 августа, 19 августа — 30 августа.

По вопросу приобретения путевок на летний период, а также на межсезонье (май, сентябрь) обращаться по телефонам: 8 (499) 458-87-88, 458-05-01

### База отдыха «Нептун»



**Расположение:** Псковская область, Куньинский район, Жижицкая волость, деревня Подколдье (урочище Остров), озеро Жижицкое.

**К услугам отдыхающих:** площадки для игр в волейбол, городки, теннис, бильярд, поле для мини-футбола, детская площадка, летний пляж, лодочная станция, клуб с дискотекой и игровой комнатой, баня, душевые. На территории оборудованы места для проведения пикников, установлены беседки. Организуются экскурсии в города Великие Луки, Торопец, дом-музей композитора М.П. Мусоргского, а также на экскурсия на страусиную ферму.

**Проживание:** одно- и двухэтажные отдельно стоящие домики на берегу озера на 1, 2, 3, 4 человека. Во всех домиках установлены телевизоры и холодильники.

**График заездов:** 13 июня — 24 июня, 26 июня — 7 июля, 9 июля — 20 июля, 22 июля — 2 августа, 4 августа — 15 августа, 17 августа — 28 августа.

По вопросу приобретения путевок на летний период, а также на межсезонье (май, сентябрь) обращаться по телефонам: +7 (495) 770-37-72, 770-37-37.

## РЕТРО МАРШРУТ

# Что погубило двухэтажный троллейбус?

Кто не видел старую кинохронику 1930-х годов, снятую на улицах Москвы? Более чем скромно одетые пешеходы, анахроничные по нынешним меркам автомобили, автобусы и трамваи. И огромные двухэтажные троллейбусы, мчащиеся по тогдашней улице Горького, нынешней Тверской. Даже сегодня, спустя три четверти века эти троллейбусы смотрятся как фантастические выходцы из далекого будущего. Не удивительно, что многие задают вопросы — а куда они подевались? И почему сегодня отечественная промышленность не выпускает подобных машин?

К сожалению, такие вопросы задают те, кто не знает подробностей этой истории. На самом деле это была чистой воды авантюра, в которую оказались втянутыми столичные власти, транспортники и пассажиры, а также Ярославские машиностроители...

В марте 1935 года Л.М. Каганович стал Наркомом Путей Сообщения и Хрущев стал первым секретарем МК ВКП/б, что в тогдашней иерархии фактически означало, что он стал первым человеком в Москве. Сейчас уже никто не скажет — где Никита Сергеевич впервые увидел двухэтажный троллейбус. Говорят, что это произошло во время закрытого просмотра английской кинохроники в Кремле. Огромные двухэтажные машины, курсировавшие по улицам Лондона, произвели на Хрущева неизгладимое впечатление. Городской транспорт Москвы работал в те годы с огромным напряжением, и Хрущев, будучи человеком некомпетентным, но энергичным, стал добиваться закупки двухэтажных троллейбусов в Англии, рассматривая их как лучший способ повышения провозной способности троллейбусных линий. Главной проблемой здесь был недостаток валютных средств. Поэтому ни о какой массовой закупке двухэтажных троллейбусов не могло быть и речи. У английской фирмы «Инглиш электрик компани» был куплен один двухэтажный троллейбус.

В начале июля его доставили в столицу, во 2-й троллейбусный парк, где началась подготовка троллейбуса к испытаниям. В ходе этой подготовки стали выявляться любопытные детали. Оказалось, что, несмотря на огромные размеры, двухэтажный троллейбус не столь уж вместителен! Из-за высокорасположенного центра тяжести пассажирам на втором этаже категорически запрещалось стоять во время движения машины. Несмотря на внушительную высоту кузова (4,58 м) высота потолков на первом и втором этаже составляла 1,78 и 1,76 м соответственно, так что стоять на первом этаже также было весьма затруднительно даже человеку среднего роста. Троллейбус имел... лишь одну дверь для посадки и высадки пассажиров — заднюю. Ни передней площадки, ни передней двери «двухэтажник» не имел...

В качестве «испытательного полигона» была выбрана главная магистраль довоенной Москвы — улица Горького и Ленинградское шоссе. Контактную сеть здесь подняли на требуемый метр. В сентябре началась опытная эксплуатация двухэтажной машины, которая продолжалась около месяца. 3 октября «двухэтажник» был отбуксирован на Ярославский автозавод, являющийся в предвоенные годы основным поставщиком троллейбусов в СССР. Здесь его разобрали, тщательно изучили и фактически скопировали. Советский аналог английского троллейбуса получил обозначение ЯТБ-3 («Ярославский троллейбус, третья модель»). Правда, создать полный аналог «англичанина» не удалось — советский троллейбус получился гораздо более тяжелым. Он весил 10,7 тонн...



Двухэтажные троллейбусы из Ярославля стали поступать в Москву летом 1938 года. Вернулся и «англичанин». Кроме Москвы ни один город Советского Союза закупать такие троллейбусы не пожелал.

В Москве все двухэтажные троллейбусы были сосредоточены в 1-м троллейбусном парке. Первоначально они курсировали между Охотным рядом и Северным речным вокзалом. После открытия ВСХВ в сентябре 1939 г. двухэтажные троллейбусы вышли на маршрут, связавший главную выставку страны с центром столицы.

Выпустив в 1938-1939 г.г. опытную партию из вышеупомянутых 10 «двухэтажников», Ярославский автозавод прекратил их производство. Обычно причиной этого называют надвигающуюся угрозу Второй мировой войны и что в создавшейся ситуации стране было не до троллейбусов. На самом деле это было далеко не так. Тут сказались явная непригодность их конструкции для работы на московских улицах.

В тяжелые дни октября 1941 года, когда гитлеровская мотопехота рвалась к столичным окраинам, в Москве развернулась лихорадочная эвакуация. Из города было спешно вывезено 105 троллейбусов. С их помощью в годы войны было открыто троллейбусное движение в Куйбышеве (ныне Самара), Свердловске (ныне Екатеринбург), Челябинске и Новосибирске...

Ни один «двухэтажник» из Москвы эвакуирован не был. Перевезти по железной дороге их было невозможно, а буксировать тягачами за сотни и тысячи километров — тем более.

В первые послевоенные годы двухэтажные троллейбусы были быстро исключены из инвентаря. Последний «двухэтажник» был списан в 1953 году, хотя эти машины, имевшие цельнометаллические кузова, могли служить и дольше. Что же послужило причиной этого?

Как уже упоминалось, для нормальной эксплуатации двухэтажных троллейбусов требовалось поднять контактную сеть на один метр. Вроде бы, не так уж много. Но именно этот метр и погубил двухэтажные машины! Ведь в Москве не было ни одной линии, которая полностью обслуживалась бы «двухэтажниками». И они эксплуатировались параллельно с обычными, одноэтажными троллейбусами. Но если двухэтажный троллейбус хорошо ходил под поднятой контактной сетью, то об обычных одноэтажных троллейбусах так сказать было нельзя.

Попав на линию с поднятой контактной сетью, обычный одноэтажный троллейбус практически полностью лишился одного из важнейших «троллейбусных» качеств — маневренности.

В наше время с каждым годом все чаще встречаются на улицах двухэтажные автобусы. Они работают как междугородние и экскурсионные. Пусть и маловероятно, но все-таки возможно появление и городских двухэтажных автобусов.

А вот двухэтажных троллейбусов не будет уже никогда...

Михаил Егоров

## ЧИТАТЕЛЬ - ГАЗЕТА

# Итоги конкурса «Знай наших»

В январе прошлого года нашей газетой был объявлен конкурс для читателей на самого лучшего, остроумного и веселого рассказчика. Во время проведения конкурса на страницах газеты «За отличный рейс» публиковались лучшие из присланных работ. Все они были по-настоящему творческими и оригинальными и свидетельствовали о том, что в нашем коллективе работают талантливые разносторонне развитые люди.

Пришло время подвести итоги и выявить победителя. По единодушному мнению редакции и

конкурсной комиссии победительницей конкурса признана Е.Н. Корецкая, которая кроме всего прочего стала и самой активной участницей, приславшей самое большое количество творческих работ.

Мы просим победительницу связаться с пресс-службой ГУП «Мосгортранс» по телефону: +7 (495) 951 20 33 или по адресу электронной почты: [pressa@mosgortrans.ru](mailto:pressa@mosgortrans.ru)

О победительнице конкурса «Знай наших» мы расскажем в одном из следующих номеров.