

ПРОТранспорт

Пассажирский транспорт (спецвыпуск)

Транспортный кризис столицы Черноземья

стр. 14

Подготовка кадров для отрасли:

где же работодатель?

50

стр. 28

На пути в Европу:

**гармонизация законодательства Беларуси и ЕС
в области перевозок пассажиров**

стр. 43



Чем позже – тем хуже:

необходима модернизация транспортной инфраструктуры!

стр. 10

- Экологичные
- Рентабельные
- Очистительные
- Системы и Технологии



УНИКАЛЬНАЯ ОЧИСТКА ПОВЕРХНОСТЕЙ

DISA-CLEAN 130 относится к новому поколению подметальных машин группы компаний DISAB - признанного лидера в производстве вакуумных систем повышенной мощности

Используя DISA-CLEAN, Вы получаете:

- уникальную технологию вакуумной очистки
- Любые виды загрязнений устраняются всего за один проход машины
- сухой метод промышленной уборки
- Отсутствие емкости для хранения воды существенно увеличивает объем пылесборника
- совершенную систему фильтрации
- Показатель очистки воздуха составляет 4мг/м.куб
- полностью автоматизированное управление
- Оператору не нужно выходить из кабины во время уборки
- одинаково эффективную работу и летом, и зимой
- Установка адаптирована к российским климатическим условиям



Мощность: 130 кВт
Максимальный вакуум: 400 Мбар
Поток воздуха: 7500 м.куб/ч
Эффективность: 2 м.куб за 10 мин
Ширина полосы очистки: более 3 м
Скорость движения: до 20 км/ч



DISA-CLEAN













ЧИСТАЯ ПОЛОСА ВАШЕЙ ЖИЗНИ

+7 (812) 346-73-49

190000, Санкт-Петербург, Черноморский пер., д. 4
www.disab.ru



Содержание

	PRO НОВОСТИ	6
	PRO ГЛАВНОЕ Необходима модернизация инфраструктуры	10
	PRO РЕГИОН Транспортный кризис столицы Черноземья Новости	14 38
	PRO КОНФЕРЕНЦИИ Анонс деловой программы «ЭлектроТранс-2014»	18
	PRO ТЕХНИКУ Новый подвижной состав для Московского метро Новости	20 26
	PRO ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ Подготовка кадров для транспортной отрасли: где же работодатель?	28
	PRO ПРОФЕССИОНАЛОВ Михаил Крестмейн: «Развить и не утратить потенциал общественного транспорта – важная задача градостроителей»	30
	PRO ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ Транспортно-пересадочные узлы: возрождение	32
	PRO НАУЧНЫЙ ПОДХОД Повышение энергоэффективности электрического транспорта	36
	PRO МУЗЕИ Нужен ли Москве Музей пассажирского транспорта?	40
	PRO ЗАРУБЕЖНЫЙ ТРАНСПОРТ На пути в Европу Три «кита» общественного транспорта Женевы	43 46
	PRO ЮБИЛЕИ Московскому троллейбусу – 80! Наши юбиляры	50 54

РЕДАКЦИЯ «PRO: Транспорт»

Главный редактор: Александр Дрознев
 Руководитель проекта: Альберт Жуков
 Выпускающий редактор: Олег Бодня
 Обозреватель: Сергей Москвин
 Корреспонденты: Виктор Степанов
 Константин Морозов
 Андрей Фурсов

Корректор: Татьяна Андреева
 Верстка и дизайн: Максим Гончаров
 Художник: Виктория Мамаева
 Коммерческая служба: Светлана Никифорова
 Юридическая служба: Евгений Личман
 Служба подписки и распространения: Руслан Самцуллин

Контакты: 127287, Россия, г. Москва, ул. Полтавская, д. 18
 Тел./факс: +7 (499) 760-71-51. E-mail: protransport@bk.ru
www.protransport.pf

Свидетельство Россохранкультуры ПИ № ФС77-54288
 Редакция журнала не несёт ответственности за достоверность сведений в рекламе, платных объявлениях и статьях, опубликованных под грифом «на правах рекламы». Перепечатка материалов возможна только с разрешения редакции. Ссылка на журнал обязательна.
 Цена свободная. Тираж: 5000 экз. Подписано в печать 28.11.2013 г.
 Отпечатано в типографии «Вива-Стар»
 Учредитель: Оргкомитет Международной транспортной премии «Золотая Колесница»
 Подписка: Агентство подписки «Деловая пресса»
www.delpress.ru, podpiska@delpress.ru, +7 (495) 665-6892



**КОМПЛЕКСНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ ГРУЗОВАДЕЛЬЦЕВ**

- организация и осуществление железнодорожных и автомобильных грузоперевозок
- логистические и консультационные услуги по выбору оптимальных схем перевозки грузов ж/д транспортом
- экспедирование грузов (в том числе негабаритных) во внутреннем и международном ж/д сообщении
- аренда грузовых вагонов и локомотивов, погрузо-разгрузочной техники и мест погрузки-выгрузки, складских помещений, ж/д путей для отстоя подвижного состава
- механизированные погрузо-разгрузочные работы

Тел.: (391) 267-88-45, 267-87-04, 267-88-47; Факс: (391) 267-87-94
e-mail: marketing@vspt.ru

**ТЕКУЩЕЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
И РЕМОНТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**

- Ремонт грузовых вагонов: думпкаров, полувагонов, платформ, крытых вагонов,
- Ремонт локомотивов серии ТЭМ, ТГМ в объеме ТР-1, ТР-2, ТР-3
- Ультразвуковая, феррозондовая, вихретоковая, магнитная дефектоскопия вагонных и локомотивных деталей и узлов и их ремонт

Тел.: (391) 267-87-69, 267-87-02; Факс: (391) 267-88-67
e-mail: nach-tu@vspt.ru



**ТЕКУЩЕЕ СОДЕРЖАНИЕ
И РЕМОНТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ**

- Механизированный ремонт и текущее содержание железнодорожных путей, переездов и стрелочных переводов
- Предоставление путевой техники
- Проведение технической диагностики пути:
 - проверка состояния пути путеизмерительными тележками
 - дефектоскопия рельсового хозяйства

Тел.: (391) 267-87-09; Факс: (391) 267-87-60
e-mail: put@vspt.ru

ЛЕСОЗАГОТОВКА, ЛЕСОПЕРЕРАБОТКА

- Собственная лесосырьевая база
- Заготовка, вывозка и переработка круглого леса из ангарской сосны и сибирской лиственницы
- Изготовление и реализация обрезного и необрезного пиломатериала ценных пород (сосна, лиственница) по спецификациям заказчика
- Поставка на внутренний и внешний рынки железнодорожным и автомобильным транспортом

Тел.: (391) 267-87-08 Факс: (391) 267-87-63
e-mail: snab@vspt.ru



Уважаемые читатели!

Мы продолжаем серию спецномеров, посвящённых пассажирскому транспорту. Основная тема этого выпуска – необходимость модернизации транспортной инфраструктуры.

Ни для кого не секрет, что по многим параметрам российский общественный транспорт «застыл» во второй половине прошлого века, хотя на дворе уже 2013 год. Компьютеры, мобильные телефоны, автомобили и гигантские супермаркеты давно уже стали неотъемлемыми частями нашей жизни, и в этом мы практически не отличаемся от наших западных и восточных соседей. Но если взять наши и «их» города и транспортные системы, то сравнение будет отнюдь не в пользу России. Новые линии лёгкого рельсового транспорта открывают в том числе и в африканских странах, у нас же даже Москва не может похвастаться современной системой ЛРТ, что уж тут говорить про регионы. Большинство руководителей российских ТТУ ни разу не видели современные устройства для троллейбусной контактной сети, позволяющие поддерживать скорость на перекрётках в районе 25-40 км/ч.

Удобные для пассажиров павильоны ожидания можно найти только на выставках и макетах архитектурных мастерских...

Нужно менять ситуацию, иначе весь общественный транспорт страны постигнет участь воронежского (и это ещё не самый худший вариант – ведь есть ещё Архангельск, Шахты и другие города, где муниципальные транспортные системы уничтожены практически полностью). И нужно готовить новые кадры для отрасли, причём не для «галочки», а с реальной пользой и прицелом на развитие. Нужно более активно использовать опыт наших иностранных коллег по формированию отрасли, брать у них лучшие наработки, адаптируя их под отечественные реалии. Этим вопросом уже озаботились в соседней Белоруссии.

Один из примеров новой транспортной политики – конкурс на обновление вагонного парка столичного метрополитена. Разработана целая концепция нового подвижного состава, вагоны будут приобретаться по контракту жизненного цикла. Обслуживанием техники в

течение всего срока службы будет заниматься производитель, метрополитен же будет оплачивать работу поездов на линии. Такой подход за рубежом применяется в том числе и для более крупных проектов, включающих не только закупку подвижного состава, но и модернизацию существующих линий электротранспорта.

В ноябре московскому – и, по сути, российскому – троллейбусу исполнилось 80 лет. Хотим поздравить всех работников пассажирского транспорта с этой круглой датой и пожелать дальнейшего развития, как качественного так и количественного. И заодно сразу с Новым годом, поскольку многие наши читатели получают этот номер журнала уже в декабре. Традиционно приглашаем к сотрудничеству эксплуатационные, научные и промышленные предприятия отрасли. Следующий номер мы планируем выпустить к выставкам «ЭлектроТранс-2014» и «ТПУ-Экспо 2014», которые откроют свои двери в конце мая будущего года.

Олег Бодня,
редактор спецвыпуска



Мы готовы к сотрудничеству с каждым предприятием, заинтересованным в наших услугах!

Россия, 660077, г. Красноярск, ул. 78й Добровольческой бригады 2 а
Тел.: (391) 267-87-01; Факс: (391) 267-87-66
<http://www.vspt.ru>

Минтранс РФ: будущее – за трамваями

Трамвайное движение в России необходимо развивать. С таким заявлением на пресс-конференции в РБК выступил заместитель главы Министерства транспорта РФ Николай Асаул.

«К сожалению, за последние годы в ряде городов трамвайное движение полностью исчезло. Где-то рельсы были демонтированы только на отдельных улицах, а где-то полностью. Отношение к этому виду транспорта надо, конечно, менять», – сказал чиновник.

По данным Минтранса, в 61 городе России есть трамвайное движение, в 85 – троллейбусное. «К сожалению, в этот сектор инвестиции не приходят. В ряде муниципалитетов сложилось неправильное отношение к электрическому транспорту», – уверен Н. Асаул. По его словам, некоторые чиновники в регионах считают, что трамваи и троллейбусы – это транспорт для льготников и социально незащищённых слоёв населения, требующий бесконечных расходов.

«Это недопустимо. Считаю, что нужно развивать электрический транспорт, как это происходит во всём мире», – сказал замглавы Минтранса, отметив, что трамваи и троллейбусы решают также и экологические проблемы, что в настоящее время особенно важно.

«У нас есть совместная программа с глобальным экологическим фондом. Мы реализуем несколько пилотных проектов с использованием грантов этого фонда и считаем, что за электрическим транспортом будущее», – заключил Николай Асаул. PRO



Нижегородская «подземка» получила новые вагоны

Три пятивагонных состава метро поступили в Нижний Новгород во второй половине октября.

Поставку новых вагонов муниципальному предприятию «Нижегородское метро» обеспечило ЗАО «Сбербанк Лизинг». Стоимость лизингового контракта составила 943 млн. рублей. Эта сумма будет выплачиваться равными долями в течение семи лет. «Для города это выгодно, потому что годовое удорожание по лизинговому контракту ниже, чем ожидаемая инфляция», – сообщил журналистам электронного новостного издания «В городе N» директор департамента транспорта и связи администрации Нижнего Новгорода Олег Семечкин.

Новые составы стали первыми пятивагонными сцепами в нижегородском метро. Из преимуществ новых вагонов стоит отметить усовершенствованную систему управления. В салонах вагонов установлены энергосберегающие светильники, система принудительной вентиляции и видеонаблюдение.

К 2018 году городская администрация планирует заменить весь подвижной состав в метро Нижнего Новгорода. «Мы, наверное, единственный мегаполис, за исключением Москвы и Санкт-Петербурга, где с прошлого года началась программа по полной замене вагонов метро. Всего нам осталось приобрести порядка 56 вагонов. Эту программу мы выполняем постепенно», – сказал господин Семечкин, отметив, что плановый срок службы вагонов – 30 лет. PRO



Восстановление грозненского троллейбуса

Комитет по госзаказу Чеченской Республики объявил конкурс на разработку проектно-сметной документации на восстановление троллейбусного хозяйства г. Грозного, практически полностью уничтоженного в время боевых действий.

Согласно конкурсной документации, планируется восстановление всех четырёх троллейбусных маршрутов города и производственных мощностей предприятия «Горэлектротранс», расположенных на 1-й Садовой улице (троллейбусное депо).

Предполагается, что маршруты будут соответствовать довоенным линиям, за исключением трассы по проспекту Владимира Путина. Троллейбусы пойдут по параллельной улице Сайпуддина Лорсанова, где осуществлена реконструкция и пробивка дороги до улицы Нурсултана Назарбаева.

На конкурс была подана всего 1 заявка – от грозненского ООО «Сапфир». Данное предприятие к октябрю должно было выполнить проектные работы, предусмотренные государственным контрактом, после чего начнётся строительство линий и депо. Троллейбусное движение в Грозном должно быть восстановлено к 2016 году. PRO

До «Домодедово» – на трамвае

Уже в 2017 году от московской станции метро «Домодедовская» до аэропорта Домодедово можно будет доехать на скоростном трамвае.

Линия лёгкого рельсового транспорта займёт пространство между встречными полосами федеральной автотрассы А105. По словам директора по развитию компании «Домодедово Транс Девелопмент» Анны Красновой, автолюбителям позволят пользоваться скоростными трамваями перехватывающие парковки вдоль линии.

Общая стоимость проекта достигнет 14,3 млрд. руб., в том числе рельсовое полотно будет стоить 4,2 млрд. руб., подвижной состав – 1,9 млрд. руб., пересадочный узел «Чурилково» – 2,1 млрд. руб., депо в Домодедово – 880 млн. руб. В ночное время линия сможет перевозить грузы из аэропортовой зоны до пересадочного узла. Проект может быть реализован при софинансировании из федерального бюджета в размере около 40% от его стоимости.

Проект разрабатывается во взаимодействии с областным Минтрансом и дирекцией Московского транспортного узла. В планах компании в следующем году завершить работы по проектированию и экспертизе проекта, в 2015-2016 гг. провести строительство линии и инфраструктурных объектов, а в 2017 году ввести её в эксплуатацию.

Стоимость проезда по новой ветке составит 100 руб., а вести проект будет управляющая компания, уточнила А. Краснова. По её мнению, новая линия не будет конкурировать с «Аэроэкспрессом» из-за обслуживания другого среза пассажиропотока.

По оценкам Института градостроительства, в 2020 году при пассажиропотоке аэропорта 44,3 млн. человек в год суточный пассажиропоток скоростного трамвая достигнет более 23 тыс. человек, в то время как у «Аэроэкспресса» он будет на уровне около 20 тыс., у автобусов – почти 17 тыс. человек, легковых автомобилей – более 61 тыс., сообщает новостное агентство «РБК daily». PRO

Единый бренд для столичного транспорта

Московские власти разработают единый бренд для общественного транспорта. Об этом рассказал глава департамента транспорта и развития транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов.

По словам чиновника, бренд будет общим для всех видов пассажирского транспорта – как наземного, так и подземного. В частности, будет проанализировано, стоит ли перекрашивать транспорт в другие цвета, а также исследовано, как ещё можно улучшить его внешний вид и повысить удобство.

Как отметил Максим Ликсутов, разработку бренда нельзя назвать приоритетной задачей для московских властей, но «в следующем году она обязательно будет решена». Сейчас рассматриваются варианты окраски подвижного состава с использованием красного и синего цветов.

Стоит отметить, что в октябре 2013 года столичная подземка заказала собственную кампанию по «популяризации и формированию положительного имиджа». На разработку стратегии метрополитен выделил около 200 млн. руб., сообщает сайт Advertology.ru.

Фирменный стиль и стандартные схемы окраски имеет подавляющее большинство европейских транспортных операторов. В России данная практика пока не распространена – в первую очередь из-за отсутствия средств и грамотного менеджмента. Оригинальная окраска подвижного состава только недавно начала внедряться в Туле, Белгороде, Пензе и некоторых других городах нашей страны. PRO

Новая трамвайная конечная

5 октября в Орле введено в эксплуатацию новое трамвайное кольцо. Теперь вагоны, следующие по маршруту №1, возят пассажиров до остановки «ТМК «Гринн».

Разворотное кольцо в районе торгового комплекса «Гринн» должно было появиться ещё несколько лет назад. Но возникли проблемы с земельным участком, поэтому строительство было начато только в этом году. В максимально сжатые сроки – буквально за несколько месяцев – на месте стихийной свалки появились не только трамвайные пути, но и полноценный диспетчерский пункт с душевыми кабинками, столовой и комнатой отдыха.

– С сегодняшнего дня трамваи будут ходить до новой конечной с интервалом 3-5 минут, – сообщил директор МУП «Трамвайно-троллейбусное предприятие» Александр Коровин корреспонденту новостного агентства Epressa.su. – Если по-прежнему будет необходимость, транспорт будет работать и в ночное время.

На строительство конечной станции было затрачено 18 млн. рублей. Присутствовавшие на торжественном открытии нового трамвайного кольца заместитель председателя правительства Орловской области, руководитель блока инфраструктуры Николай Злобин и глава администрации города Михаил Берников отметили, что строительство таких объектов помогает решать проблемы транспортной доступности. PRO

Обновление автобусного парка Вологды

В вологодское ПАТП-1 поступила первая партия низкопольных автобусов ЛиАЗ-6213.

По словам директора предприятия Алексея Карулина, новые автобусы заменят на улицах города устаревшие «Икарусы». «Требования по улучшению качества обслуживания к нам поступают как от муниципальной администрации, так и от пассажиров. Мы проработали этот вопрос, и на предприятие поступила первая партия «Лиазов» – 14 машин», – пояснил Карулин.



Миллиард на газовую инфраструктуру

До 2015 года «Газпром» намерен инвестировать около 1 млрд. руб. в инфраструктуру для обслуживания пассажирского транспорта на газовом топливе в Санкт-Петербурге, пишет «Коммерсантъ».



Заместитель генерального директора по коммерческим вопросам компании «Газпром газомоторное топливо» Денис Корниенко в интервью изданию рассказал, что до 2015 года компания планирует построить в Северной столице 10 газозаправочных станций, каждая из которых будет стоить 100 млн. руб. В настоящее время компания ищет земельные участки для этих целей. Сейчас в Санкт-Петербурге работает лишь одна газомоторная автозаправочная станция – она находится на Пулковском шоссе.

Правительство Санкт-Петербурга намерено синхронизировать закупку автобусов с развитием газовой инфраструктуры. Как сообщил изданию председатель городского комитета по транспорту Александр Воробьёв, к 2020 году город намерен перевести на альтернативное топливо 50% подвижного состава.

В Санкт-Петербурге сейчас 6000 автобусов, работающих на дизельном топливе. Таким образом, к 2020 году количество газовых автобусов должно составить 3000. По мнению Воробьёва, для их обслуживания понадобится как минимум 15 газозаправочных станций. PRO

90-я Ассамблея метрополитенов МСОР

90-я Ассамблея метрополитенов Международного союза общественного транспорта, прошедшая с 4 по 7 сентября 2013 г. в Лондоне, собрала представителей более 30 стран мира и более 50 транспортных операторов, промышленных и исследовательских организаций.



Представители метрополитенов и предприятий-производителей оборудования для «подземок», входящих в Международную ассоциацию «Метро», приняли участие в сессиях Ассамблеи, где имели возможность ознакомиться с результатами исследований подкомитетов МСОР по актуальным вопросам эксплуатации самого востребованного вида городского пассажирского транспорта, каким в настоящее время является метро. Проблемы финансирования строительства новых линий, оснащение их системами автоведения поездов, внедрение перспективных видов осветительных приборов на станциях метро – лишь небольшая часть вопросов, которые легли в основу тематических исследований подкомитетов.

Заместитель директора КГП «Метрополитен» г. Алматы Н.К. Амиралиев, выступивший от ассоциации «Метро», представил развернутый доклад о деятельности самого молодого метрополитена ассоциации, его актуальных проблемах, перспективах развития. Доклад сопровождался презентацией фото- и видеоматериалов о работе коллектива Алматинского метрополитена по организации перевозочного процесса, внедрению новых технологий и современного оборудования.

Значительная часть программы была отведена презентациям предприятий городского пассажирского транспорта, для которых 2013 год стал юбилейным. Это не только Лондонское метро, отмечающее в этом году 150-летие, а также Барселонская линия «Саррия», введенная в эксплуатацию 23 июня 1863 года и ставшая первой городской железной дорогой Барселоны. Кроме того, также отмечалось 100-летие первого метро в Латинской Америке – подземной железной дороги Буэнос-Айреса, открывшейся 1 декабря 1913 года. Вокзал «Токио» в столице Японии и Центральный вокзал Нью-Йорка, являющиеся важнейшими транспортно-пересадочными узлами, в 2013 году празднуют своё столетие.

Для делегатов было организовано участие в семинарах, среди которых необходимо отметить семинар по автоматическому метро – тема, набирающая популярность как в сфере эксплуатации действующих метрополитенов, так и в проектировании новых. Технические визиты в Центр управления Лондонского метро и на Доклендскую автоматическую линию также вызвали немалый интерес со стороны представителей операторов и фирм-участников Ассамблеи.

В честь знаменательной даты, 150-летия Лондонского метрополитена, делегаты совершили поездку на ретро-поезде на паровозной тяге по линии Metropolitan. Это позволило им на время окупиться в своеобразную среду Лондонской «подземки» позапрошлого века, когда по ней можно было путешествовать как в обычном вагоне с местами для сидения, так и в отдельном купе, почувствовать себя пассажиром первого класса или ощутить тесноту общего салона. PRO

Тарифная реформа в Риге

Депутаты комитета Рижской думы по делам транспорта и сообщения поддержали проект изменения цен на проезд в общественном транспорте.

Документ предусматривает изменение стоимости проездных билетов для разных категорий граждан. В итоге с января 2014 года рижане будут платить за проезд в пассажирском транспорте немного меньше, чем раньше, а гости города – в двойном размере. По заявлениям политиков, это первый шаг к системе бесплатного проезда, аналогичной введенной в Таллинне в начале 2013 года.

Также в рамках реформы будут увеличены скидки на проезд студентам дневных отделений вузов, учителям и родителям многодетных семей. С 1 января они составят 80% вместо нынешних 60%. В поправках к существующим законодательным актам закреплены и так называемые «снежные билеты», предусматривающие, что в условиях снегопада и массовых мероприятий владельцы личных автомобилей смогут бесплатно пользоваться пассажирским транспортом.

Основная цель нововведений – увеличение доходной базы городского бюджета. Сейчас в Риге работают и живут примерно 127 тыс. человек, зарегистрированных в других населённых пунктах. Если бы все они официально проживали в Риге, бюджет самоуправления вырос бы на 127 млн. латов (7,9 млрд. руб.). PRO

10-я выставка InnoTrans – осталось меньше года

Международная выставка InnoTrans – ведущая европейская экспозиция технологий для рельсового транспорта, проходящая раз в два года в Берлине.



На последнем мероприятии, состоявшемся в 2012 году, присутствовало 2515 компаний из 49 стран. Посетителей было в разы больше – 126110 из 140 стран мира. Основные разделы экспозиции – «Технологии для железных дорог», «Железнодорожная инфраструктура», «Общественный транспорт», «Интерьеры» и «Туннельное строительство». Организатор мероприятия – компания Messe Berlin GmbH. 10-я выставка InnoTrans 2014 будет проводиться с 23 по 26 сентября 2014 года. Подробную информацию об экспозиции можно получить, посетив сайт www.innotrans.com.

На данный момент уже забронировано около 90% выставочных площадей, причём более половины из них будет занято иностранными компаниями. Регистрация новых экспонентов открыта до 31 декабря 2013 года. Впервые на выставке будет представлена экспозиция Казахстана (независимая лизинговая компания Tengiz Trans Group, работающая с железнодорожным подвижным составом).

В выставке примут участие и российские компании. Журнал «ПроТранспорт» будет распространяться среди участников InnoTrans 2014. Специально к этому событию будет подготовлено англоязычное приложение к изданию. PRO

Чешские троллейбусы для междугородной линии

Накануне Дня независимости в Узбекистан поступила партия новых троллейбусов Skoda 24 Tr.



Фото Сергея Кивенко

По данным новостного портала 12uz.com, низкопольные чешские троллейбусы, собранные компанией Skoda с использованием автобусных кузовов Irisbus Citelis, с 7 сентября текущего года будут курсировать по междугородной линии, соединяющей Хиву и Ургенч.

Контракт на поставку 9 новых троллейбусов общей стоимостью 3534,1 тыс. евро был одобрен в конце 2012 года. Машины поступили на баланс госпредприятия «Хорезмское троллейбусное управление». Ожидается, что они заменят более старые «Шкоды», поставленные в Ургенч ещё в 1997 году.

Напоследок стоит отметить, что приобретённые Узбекистаном троллейбусы Skoda 24 Tr – одни из самых современных машин, работающих на территории СНГ. PRO

Европа переходит на «гибриды» и электробусы

С 17 по 23 октября в бельгийском городе Кортрейк прошла наиболее крупная автобусная выставка – Busworld Kortrijk 2013.

Она, также как и InnoTrans, проводится раз в два года и служит основным европейским смотром автобусной техники. В выставке приняли участие 390 компаний из 34 стран мира. Посетителей было больше почти на два порядка – 32 048 специалистов из 116 стран.

Большинство экспонентов представило публике новые модификации автобусов с двигателями, отвечающими нормам Евро-6. Более жёсткие экологические стандарты будут введены в Европейском Союзе уже в сентябре 2014 года, поэтому модификации с двигателями Евро-5 для местного рынка скоро станут неактуальными.

Высокая стоимость моторного топлива вкупе с ужесточением экологических требований и довольно весомыми затратами на обслуживание автобусов с ДВС стали причиной популярности пассажирских транспортных средств на альтернативных источниках энергии – в первую очередь, гибридных автобусов и электробусов. Эти машины также довольно широко были представлены на Busworld Kortrijk 2013. Причём они постепенно выходят за рамки выставочных образцов: опытная и текущая эксплуатация «гибридов» уже осуществляется во многих странах, первые электробусы также вышли на городские маршруты.

Пока у электробусов два серьёзных недостатка – небольшой запас хода на аккумуляторах и долгое время подзарядки. Но наука не стоит на месте. В этом году на выставке были показаны полноценные 12-метровые модели, способные преодолеть в день до 300 км и заряжаться не более 5-6 часов. Такие параметры уже подходят для работы на интенсивных городских маршрутах. В качестве полумеры также предлагается организация станций быстрой подзарядки (по кабелю, через пантограф или индукционным способом) на конечных остановках.

Переход на новые типы машин – это не модный тренд, а насущная необходимость. Косвенным доказательством этого является хотя бы то, что шведский концерн Volvo в своей продуктовой «линейке» на 2014 год в секторе городского транспорта оставил только гибридные автобусы и электробусы, отказавшись от выпуска обычных дизельных автобусов. PRO

Из Азии в Европу – по новому тоннелю

29 октября, в день 90-й годовщины основания Турецкой Республики состоялось торжественное открытие подводного железнодорожного тоннеля Мармарай под проливом Босфор.

Тоннель протяжённостью 13,6 км соединил европейскую и азиатскую часть Стамбула. По подземной магистрали запущена линия городской электрички, по сути – метро. Она соединила ранее существовавшие маршруты B1 и B2. Планируется, что новая линия длиной 76 км между Halkali и Gebze станет основной линией общественного транспорта Стамбула. Полная реконструкция и открытие всей линии намечено к июню 2015 года.

Но уже сейчас можно добраться из Европы в Азию за 4 минуты. Длина подводной части железнодорожной магистрали составляет 1,4 км. Сооружение стало самым глубоким подводным тоннелем, сооружённым методом погружения. Он состоит из одиннадцати секций, каждая длиной 130 м и весом до 18 тыс. тонн. Секции располагаются на глубине около 60 м ниже уровня моря.

Проект назвали Мармарай, объединив слова Marmara (Мраморное море) и ray (рельс). Стоимость тоннеля составила около 5 млрд. долларов. Строили его японские и турецкие корпорации. Эксперты уверяют, что Мармарай способен выдержать землетрясение магнитудой 7,5 балла и является самым надёжным подводным железнодорожным тоннелем в мире.

Новая линия сможет пропускать до 75 тысяч человек в час в каждом из направлений. Сегодня ежедневно через Босфор перебираются 2 миллиона человек, которые вынуждены простаивать в пробках на двух автомобильных мостах, соединяющих западную и восточную части Стамбула. После завершения проекта доля железнодорожного транспорта в транспортной системе Стамбула должна увеличиться с 3,6 до 27,7%, что позволит городу занять третье место по данному показателю после Токио (60%) и Нью-Йорка (31%). PRO



Необходима модернизация инфраструктуры

Автор – Олег Бодня
 Фото – Олег Бодня, Владимир Валдин, Андрей Михайлов



Эффективность работы общественного транспорта напрямую зависит от инфраструктуры – путей сообщения, энергетического хозяйства, остановочных и пересадочных пунктов, эксплуатационных предприятий.

Состояние российской транспортной инфраструктуры сильно различается в зависимости от типа транспорта, региона, хозяйствующего субъекта. В рамках этого материала мы попробуем кратко обобщить, в каком виде находятся та или иная инфраструктура – в целом по стране и с переходом «на личности». По возможности также будут приведены советы по улучшению ситуации.

Естественно, первым и главным пунктом нашего обсуждения будут дороги. Шутки об одной из двух основных российских бед, к сожалению, не перестают быть актуальными – дороги на одной шестой части суши как были, так и остаются далеки от идеала. Да, в крупных городах и преуспевающих регионах порядок на многих трассах уже наведён, но в целом по стране ситуация остаётся критической. Большинство российских дорог, будь то городские транспортные артерии, междугородные трассы, поселковые грунтовки или внутридворовые проезды, не отвечают отраслевым стандартам, требованиям безопасности и эстетики.

В чём причины сложившейся ситуации? Во-первых, в ведомственной разобщённости и неотлаженном механизме финансирования дорожной отрасли. Городские и пригородные дороги в основном находятся на балансе местных администраций. Средств региональных дорожных фондов зачастую не хватает даже на текущие ремонты, не говоря уже про комплексную реконструкцию

Для инфраструктурных работ оптимальными являются контракты жизненного цикла, когда подрядчик отвечает за состояние объекта в течение всего срока службы

трасс, с помощью которой можно было бы «подтянуть» проложенные ...дцать лет назад дороги под современные нормативы. Местные бюджеты не всегда в состоянии оказать посильную помощь. Основная часть средств из государственного дорожного фонда же уходит на наведение порядка на федеральных трассах, которые эксплуатируются менее интенсивно, чем внутригородские магистрали. В итоге во многих населённых

пунктах хорошие дороги заканчиваются при пересечении городской черты.

Вторая причина – в современной системе выбора фирм-подрядчиков. В большинстве случаев выбор проходит путём организации тендера, аукциона или конкурса на услуги по ремонту, строительству и благоустройству дорожного покрытия. Выигрывает фирма, предложившая минимальную цену – соответственно,

основной целью подрядчика изначально становится экономия средств, которая неизбежно скажется на качестве работ. При этом устанавливаются минимальные гарантийные сроки, что также неблагоприятно отражается на состоянии дорог – у фирмы просто нет стимула качественно выполнять свою работу. Приёмка готовых объектов зачастую проходит чисто формально, недоделки не устраняются, а через довольно непродолжи-

тельное время дорожное полотно снова начинает деформироваться. Опыт развитых стран показывает, что для инфраструктурных работ наиболее оптимальными являются контракты жизненного цикла (КЖЦ) – когда фирма-подрядчик отвечает за состояние дороги в течение всего срока службы нового полотна и сопутствующей инфраструктуры, устраняя все проблемы, возникающие в ходе эксплуатации, за свой счёт или за счёт страховой компании, если речь идёт о неисправностях, вызванных какими-либо внешними факторами.

Ну и не будем закрывать глаза на третью причину – строительная отрасль продолжает оставаться одной из самых криминализованных в России. Нерадивые подрядчики, зачастую находящиеся под протекцией власти имущих, без зазрения совести нарушают проектные сметы, экономя материалы, либо заменяя их более дешёвыми аналогами. Бывает, что имеет место и обратный процесс – строительная смета ещё на этапе проектирования раздувается, чтобы фирма могла освоить больший объём средств – естественно, в ущерб другим проектам. С проблемой «иностранных специалистов», по-простому – гастарбайтеров, каждый россиянин уже знаком не понаслышке. Пока не будет наведён порядок в отрасли, мы всегда будем иметь на выходе некачественный продукт, поскольку основной стимул работы «своих» фирм – получение максимальной прибыли любыми способами, а не ведение честного бизнеса, который помимо прибыли также обязан ориентироваться на качество выполняемых услуг.

Что в итоге? Для оздоровления отрасли необходимо пересмотреть механизм финансирования федерального и местных дорожных фондов, наладить более жёсткий контроль за расходованием средств, которые поступают в эти фонды. Серьёзно улучшить качество российских дорог помогут переход на КЖЦ и систему выбора подрядчика по комплексу критериев «цена – качество», а также борьба с «кумовством», взяточничеством и другими видами криминала в строительных компаниях. Также стоит более активно развивать целевые программы по реконструкции и строительству новых трасс.

Продолжая разговор о путях сообщения, затронем железные дороги. Инфраструктура ОАО «РЖД» в общем и целом



Многие российские дороги не отвечают отраслевым стандартам, требованиям безопасности и эстетики. На фото – Новгородская область

отвечает современным нормам, однако стоит отметить необходимость модернизации путевого хозяйства, систем энергоснабжения, СЦБ и пр. для организации скоростного движения электропоездов в пределах всех крупных агломераций и населённых пунктов. Электрички, которые сегодня обслуживают российские города, отстали в своём развитии лет на 30 – как по средней скорости движения, так и комфорту. И если новые электропоезда уже поступают на линию, то графики движения почти везде остаются такими же «тянутыми», что и в 1980-е – даже на сверхпопулярных «Аэроэкспрессах».

Одна из главных инфраструктурных проблем на пассажирском транспорте – состояние трамвайных путей. Городской рельсовый транспорт прекратил своё развитие в начале 1990-х, после упразднения Министерства жилищно-коммунального хозяйства и передачи электротранспорта в ведение муниципальных властей. Последние 20 лет протяжённость трамвайных путей в России неуклонно сокращается, их состояние

приближается к критическому, а местами таковым и является. Лишь несколько городов предпринимают активные действия по сохранению и развитию инфраструктуры рельсового электротранспорта. На этом этапе возникают две новые проблемы. Первая – отсутствие качественных спецчастей (стрелки, крестовины) для новых и ремонтируемых линий. Вторая – несовершенство нормативной базы: актуальные на данный момент СНИПы фактически не позволяют возводить новые линии трамвая в существующей городской застройке.

Формально трамвайные линии относятся к городскому дорожному хозяйству и обязаны ремонтироваться за счёт всё тех же дорожных фондов. На деле же местные власти выделяют средства в основном на работы с асфальтовыми дорогами. Так получается и быстрее, и дешевле, да и подрядчика, который освоил бы современные методы укладки пути, ещё поискать надо. В итоге самый эффективный городской транспорт из-за проблем с путевым хозяйством превращается в нечто медлительное и



«Качественный» ремонт трамвайного пути. Санкт-Петербург, ул. Маршала Казакова



Скоростные элементы контактной сети применяются лишь в нескольких городах. На фото – сходная стрелка чешского производства в Вологде

гремящее, один своим внешним видом отталкивающее пассажиров.

Как можно изменить ситуацию? Во-первых, следует ввести централизованное управление отраслью, сформировать стандарты работы общественного транспорта и отслеживать их исполнение (об этом мы писали в прошлом спецвыпуске журнала). Во-вторых, нужна федеральная целевая программа по развитию городского транспорта, в которую будет входить не только закупка подвижного состава, но и модернизация инфраструктуры, в частности – трамвайных линий. Кроме того, на заводах, выпускающих спецчасти для трамвайного пути, должен быть освоен выпуск современных стрелок и крестовин, уменьшающих до минимума любые шумовые и вибрационные воздействия при проходе по ним тележек вагонов. Ну и, наконец, в обязательном порядке нужно пересмотреть нормативную документацию. Из СНиПов должны быть убраны требования к размещению рельсового пути относительно других городских объектов, введённые для снижения шумовых эффектов в жилой зоне. Вместо них в нормативные документы должны быть добавлены требования к самому уровню шума, так как для его снижения могут быть использованы совершенно различные технические решения в зависимости от конкретной ситуации.

Ещё один важный элемент электротранспортной инфраструктуры – энергохозяйство, включающее в себя тяговые подстанции, кабельные и воздушные линии. В принципе, почти всё



Типовой остановочный пункт в российской глубинке. Минимальный комфорт, нет даже расписания движения автобусов

спорта проложены очень неряшливо, зачастую на устаревших типах подвеса, без термокомпенсации. Так называемые скоростные спецчасти, позволяющие троллейбусам иметь маневренность как у автобусов, применяются буквально в нескольких городах (Вологда, Мурманск, частично Москва), и все они импортного производства, т.е. недешёвые. Отечественные заводы такие устройства не производят, мотивируя это отсутствием спроса, эксплуатирующие предприятия их не заказывают, мотивируя отсутствием предложения – в общем, замкнутый круг.

Рецепт лечения проблемы описан выше в абзаце про путевое хозяйство (смотрим «во-первых» и «во-вторых»). Можно также отметить, что руководители трамвайно-троллейбусных предприятий должны более ответственно подходить к эксплуатации вверенной им инфраструктуры. Расходы на текущие и капитальные ремонты сетей энергообеспечения, контактных линий и рельсовых путей должны в обязательном порядке присутствовать в бюджете предприятий и не являться «слабым звеном», которое подвергается сокращению при первом же упоминании о снижении издержек. Износ основных фондов – первый и главный путь к уничтожению системы, и на него вступили уже многие постсоветские предприятия электротранспорта. Некоторые из них уже пришли к концу пути...

К транспортной инфраструктуре также можно причислить остановочные и пересадочные пункты – здания конечных станций, обычные остановки на линии, транспортно-пересадочные узлы. Состояние таких пунктов обычно сильно различается даже по отдельно взятому городу. Где-то ещё остались большие и просторные, но уже совершенно некачественные павильоны советских времён, в основном же им на смену пришли более скромные по размерам остановки на лёгком металлическом каркасе, обшитые листами профнастила, в лучшем случае – остеклённые, совмещённые с торговыми точками. Современный тренд понятен – пассажир не должен долго ждать транспорта, поэтому ставить крупные навесы вроде бы нет смысла. Но это в теории. На практике же новые «евро-остановки» часто не вмещают всех потенциальных пассажиров.

Не стоит также забывать и об информационной функции павильонов ожидания. Типовой российский остановочный указатель – ржавая металлическая табличка с кое-как нанесённым названием остановки и номерами маршрутов, кото-

Необходима федеральная целевая программа по развитию городского транспорта, в которую будет входить не только закупка подвижного состава, но и модернизация инфраструктуры

рые ходили здесь лет 10 назад – в лучшем случае можно назвать анахронизмом. Пассажирам на остановке должен быть доступен следующий набор: схема маршрутов города или района, список маршрутов, которыми можно воспользоваться именно здесь, их трассы (остановки) и интервалы (расписание) движения. Не помешают электронное табло с обратным отсчётом времени до прибытия того или иного маршрута и автомат по продаже билетов. В развитых странах такой набор де-факто является стандартным для основных остановок. На тех «полустанках», где не формируются сколь-нибудь крупные пассажиропотоки, естественно, устанавливается неполный набор – например, только статическая информация, без электронных приборов.

В Москве и некоторых других российских городах начали появляться современные транспортно-пересадочные узлы, включающие в себя удобные для пассажиров посадочные платформы,



Некоторые российские ПАТП прекратили свою работу или близки к этому. Один из примеров – Железноводская автоколонна №2066 (Ставропольский край), балансирующая на грани банкротства

прочую транспортную инфраструктуру, а также торговые точки. Начинание весьма правильное и своевременное. Главное, чтобы заказчики и проектировщики помнили, что основной задачей ТПУ является улучшение логистики

о том, что довольно весомая часть российских ПАТП и электротранспортных предприятий вообще прекратила своё существование. Коммерческий авто-транспорт повсеместно ремонтируется в полуразрушенных автоколоннах, ближайшем гараже, а то и на улице, где и отстает по ночам (и это не преувеличение, как могут подумать некоторые столичные специалисты, плохо знающие о ситуации в регионах). В общем, ситуация плачевная.

Развитие сети транспортных предприятий и всей отраслевой инфраструктуры в целом – по сути, общефедеральная задача, и для её решения должны привлекаться не только средства муниципальных и региональных бюджетов (которых, как мы уже писали, на всё не хватает), но и государственные деньги. Второй вариант решения проблемы – перенести затраты на обслуживание и строительство транспортной инфраструктуры в инвестиционную составляющую тарифов на проезд. В этом случае расценки сильно увеличатся, и из тех же самых бюджетов потребуются крупные компенсации межтарифной разницы (между расчётной и декларируемой стоимостью проезда). Какой вариант лучше, решать специалистам отрасли. Но нужно понять уже сейчас, что при существующих темпах обновления (или деградации?) транспортной инфраструктуры Россия очень скоро лишится общественного транспорта, что уже и происходит в крупных российских городах, погрязших в многочасовых заторах и смоге. PRO

Последний, но не менее важный элемент транспортной инфраструктуры – эксплуатационные предприятия, на территории которых осуществляются отстой, обслуживание и ремонт техники. Массовый ввод в эксплуатацию новых ПАТП, парков и депо прекратился в 1990-х годах. С тех пор новые предприятия городского общественного транспорта открывались разве что в столице, плюс в некоторых других городах был завершён ряд «долгостроев». В прошлом спецномере журнала мы писали

Транспортный кризис столицы Черноземья

Автор – Андрей Фурсов

Фото – Андрей Фурсов, Алексей Лаушкин



Осенью 2012 года автор этих строк приехал в Воронеж для того, чтобы принять участие в заседании рабочей группы Правительства Воронежской области. Основная задача, которая стояла перед нами, участниками рабочей группы, сводилась к выработке новой концепции развития городского транспорта, призванной разрешить те системные противоречия, которые накопились за последние годы.

История вопроса

В Советские годы Воронеж можно было назвать обычным городом, если бы не два обстоятельства: значительное количество высших учебных заведений и высокая концентрация промышленных предприятий. Воронеж производил телевизоры, ракетно-космические двигатели, тяжёлые механические прессы, экскаваторы, самолёты... Общественный транспорт в 1970-1980-е развивался достаточно активно – к 1990 году троллейбусная сеть насчитывала 17 маршрутов, трам-

вайная – 21. Сеть электротранспорта охватывала все крупные районы Воронежа, за исключением пригородных территорий. В городе действовали три трамвайных и два троллейбусных депо, дополнительная площадка для отстоя троллейбусов (профилакторий), ремонтный трамвайно-троллейбусный завод с конструкторским бюро. Протяжённость трамвайных путей на начало 1900-х составила 173 км, троллейбусных линий – 141 км. Автобусный парк насчитывал 70 маршрутов, обслуживавшихся 5 муниципальными парками.

После распада Советского Союза были разрушены хозяйственные связи между предприятиями стран социалистического лагеря, и Воронеж, большая часть трамвайного подвижного состава которого состояла из чехословацких «Татр», стал получать новые запчасти с большими перебоями. Проблемы с финансированием заставили руководство «Воронежгорэлектротранса» искать нестандартные пути выхода из сложившейся ситуации. Постоянной практикой стали соглашения о бартерном обмене продукцией с другими предприятиями города. Вопрос с запчастями был частично решён в 1993 году – созданием совместного рекламного оператора с чешской компанией «Тобро», которая получала деньги за размещение рекламы на подвижном составе, а прибыль ВГЭТ шла в виде запчастей для трамвайных вагонов. Приоритетным направлением стал ремонт технических узлов, а не салона и наружной части вагонов. Такая практика привела к тому, что с годами трамваи стали непривлекательными для населения; их внешний вид стал желать лучшего, а в зимнее время в



Воронежский трамвай на конечной станции «Острогжская» за 5 дней до закрытия системы. Апрель 2009 года

салоне было холодно из-за неработающей системы отопления. Позднее, с появлением первых маршруток, которые отапливались зимой и ездили значительно быстрее, администрация города воспользовалась этим обстоятельством против трамвая, который был объявлен устаревшим видом транспорта. У троллейбуса дела обстояли лучше – в 1993 году Воронеж получил самую большую партию новых троллейбусов за всю историю города (72 машины), несколько единиц из той партии работают на городских магистралях и сегодня.

Несмотря на кризисную ситуацию, Воронеж к концу 1990-х годов сохранил целиком трамвайную и троллейбусную сеть, войдя в число лучших городов по качеству работы и состоянию инфраструктуры электрического транспорта. За десятилетие реформ основные количественные показатели изменились незначительно, а все крупные недвижимые объекты и транспортные линии сохранились в прежнем объёме.

Стагнация городского транспорта

В декабре 2000 года главой Воронежа становится бывший губернатор Воронежской области Александр Ковалёв. Под его руководством меняется вектор развития города – начинается проведение политики, направленной на расширение улично-дорожной сети, организацию точечной застройки, демополизацию транспортной отрасли. По сути, началось уничтожение муниципального транспорта, т.к. до 2001 года частные перевозчики занимали незначительную долю в структуре городских перевозок. В русле этой политики сначала ликвидируется наиболее оживлённая и загруженная трамвайная линия по Московскому проспекту (главной улице города), затем линия в отдалённый микрорайон Отрожку. С разницей в полгода закрываются сначала трамвайное депо №2, расположенное в промышленной зоне Левобережного района, а затем – трамвайное депо №1 в центральной части Воронежа (на месте депо построен жилой комплекс).

Менее чем за два года проведения столь «эффективной» политики воронежский трамвай потерял 2/3 вагонного парка, 2/3 маршрутов и два депо из трёх. К 2003 году он перестал играть роль стержня транспортной системы, но оставался ещё один конкурент для частных перевозчиков – троллейбус.

Здесь события развивались по иному сценарию. Был закрыт троллейбусный профилакторий, не играющий существенной роли в транспортной работе, а троллейбусные парки были переданы в аренду инвесторам – нижегородской компании «Нижтролл» и региональной компании «Воронежский троллейбус». Инвестор из Нижнего Новгорода пришёл в город с масштабной программой обновления подвижного состава и модернизации маршрутной сети, однако фактически компания эксплуатировала готовую инфраструктуру, не вкладывая каких-либо денежных средств в её восстановление, что привело к печальному, но закономерному результату – закрытию троллейбусного парка №1 в 2006 году. В это же время структуры бывшего «Воронежгорэлектротранса», предприятия-собственника всего движимого и недвижимого имущества электрического транспорта, находились в состоянии банкротства (конкурсное производство было открыто в 2005 году и продолжается до сих пор).



Толлы «Газелей» на остановке – привычный элемент местного пейзажа

Следует сделать пояснение, почему предприятие стало крупным должником. В годы бурных реформ финансирование общественного транспорта было сведено к минимуму, а ПАТП и ТТУ по всей стране по сути функционировали за счёт советских резервов. Федеральный бюджет не оплачивал бесплатную перевозку льготников. Воронеж не был исключением – к 2001 году государственный бюджет задолжал ВГЭТу около 200 миллионов рублей. Однако эти деньги выплачены не были, и ВГЭТ, проиграв соответствующий судебный иск к федеральным властям (а выиграть

его он не мог, т.к. дело было прецедентным), фактически стал крупным должником. Губернатор находился в состоянии конфликта с мэром города, поэтому помощи от региональных властей не последовало. Последовало, однако, нечто иное, что вкупе с принятым в 2005 году законом о монетизации льгот подкосило муниципальный транспорт ещё сильнее. Осенью 2003 года в качестве предвыборного пиар-хода губернатор запустил бесплатные автобусы под маркой «Народный маршрут». Вообще-то это было нарушением федеральных законов – региональные власти не имеют полномочий заниматься внутригородскими перевозками. На закупку подвижного состава (100 ЛиАЗ-5256) и наём персонала была выделена значительная сумма, которая могла бы спасти электрический транспорт. Работают эти автобусы и сегодня, ежегодно «высасывая» из бюджета области около 110 млн. руб.

В совокупности все эти факторы послужили причиной дальнейшего сворачивания работы электротранспорта.

Объём пассажирских перевозок трамваями пошёл на спад (с 267 млн. чел. в 2002 до 5,9 млн. чел. в 2005 году), рельсовое полотно, вагоны, энергохозяйство – всё это имело значительный износ, и трамвайное движение оказалось на грани полной остановки. Спасти ситуацию помогло только резкое вмешательство общественников и прессы, которые смогли отстоять рельсовый транспорт, образовав общественное движение «Воронежцы за трамвай».

В 2006-2007 гг. с аукционов было распродано всё недвижимое имущество находившегося в процессе банкротства

ПО «ВГЭТ». С молотка ушли два троллейбусных депо, диспетчерские станции и последний трамвайный парк. Менее чем через два года трамвайное движение было закрыто окончательно, а вот троллейбусу повезло – городу удалось так частично компенсировать деньги за перевозку льготников в 1990-е годы. К этому моменту в Воронеже де-юре действовала программа развития пассажирского транспорта, утверждённая администрацией города. Де-факто же она легла мёртвым грузом на архивные полки управления транспорта и никак не повлияла на ситуацию в городе. Тем не менее, ряд предложений, заложенных в программе, был реализован. Касалось это в первую очередь восстановления троллейбусного движения.

В рамках первого этапа программы были реанимированы оставшиеся мощ-

которым электротранспорт курсировал в советские годы. Разрушив систему до основания, городская администрация начала заново строить её в прежнем объёме. Таким образом, можно с уверенностью утверждать: «советская» сеть была разрушена напрасно, и на её восстановление теперь требуется значительно большее количество денег, чем если бы её, пусть и в урезанном виде, удалось сохранить. При дефиците подвижного состава разумным было бы проводить капитальный ремонт старых машин, а не списывать их. Схожая ситуация и с работниками – сначала был разукомплектован штат водителей троллейбусного депо №1, теперь же ежегодно на обучение набирается несколько групп, однако большая часть новых водителей не остаётся работать в депо.



Частные перевозчики в Воронеже работают как на микроавтобусах, так и на крупной технике, в том числе ранее использовавшейся за рубежом

ности троллейбусного депо №1 (в 2006 году веер депо был использован в качестве строительной площадки торгового центра), куда из арендованного городом депо №2 переехали все сотрудники и машины. При этом большое и относительно современное депо №2 было закрыто и впоследствии разрушено – сегодня его на территории ведётся строительство жилого комплекса. На средства муниципалитета были закуплены 45 новых троллейбусов. Позже были восстановлены несколько троллейбусных маршрутов, в том числе следующие на левый берег Воронежского водохранилища.

Воссоздание троллейбусной сети с 2009 года ведётся по тем же улицам, по

Муниципальный автобус, как и троллейбус, обслуживается компанией «Воронежпассажиртранс». В 2009-2010 гг. в город поступило две партии автобусов ЛиАЗ-5256 в количестве 36 единиц, в 2013 году – 16 автобусов МАЗ-103, которые обслуживаются на территории муниципальной автобазы (ПАТП-5). В то же время, маршруты, имеющие наибольший пассажиропоток, остаются у частных перевозчиков. Город эксплуатирует лишь несколько популярных маршрутов (№№6В, 9кс, 52), другие линии не приносят прибыли в казну предприятия. При обороте 140 млн. руб. в год муниципальный перевозчик является убыточным и ежегодно субсидируется из городского бюджета на сумму около 40 млн. руб.

Перспективы

Дискуссия на тему, каким должен быть пассажирский транспорт Воронежа, возникла в 2005 году. Тогда же было создано и общественное движение «Воронежцы за трамвай», позднее ставшее частью межрегиональной общественной организации «Город и транспорт». Ранее считалось, что транспорт должен быть самоокупаемым, без значительных бюджетных вливаний. Такая позиция привела к значительному снижению доли муниципального транспорта в структуре городских перевозок (сегодня она составляет 7%), доля же частных компаний выросла до 93%.

Первой попыткой внести корректировки в градостроительную политику стало выступление Антона Буслова (сопредседатель «Города и транспорта») в 2008 году на международной научной конференции «Стратегии и ресурсы развития крупных городов центра России», проводимой на базе Воронежского государственного университета. В ходе конференции состоялась работа секции, посвящённой развитию общественного транспорта. Докладчик обосновал необходимость строительства системы лёгкого рельсового транспорта (ЛРТ) как единственно возможного способа выйти из кризисной ситуации.

«Город и транспорт» и сегодня говорит о необходимости строительства линий ЛРТ. Это позволит создать новую нишу на рынке пассажирских перевозок. Тем самым, город фактически уйдёт от прямой конкуренции с частными перевозчиками, которые сегодня де-факто оказались неконтролируемым сектором. Новый вид транспорта станет, с одной стороны, рычагом давления на частных для возможности принятия управленческих решений, с другой – инструментом для развития города и решения транспортных проблем.

При подготовке данного проекта (в рамках рабочей группы) мы столкнулись с отдельными представителями воронежской научной школы – теми, кто сегодня готовит молодых транспортных специалистов. Как оказалось позднее, они предложили проект строительства монорельсовой дороги. Этот проект стал альтернативой существующей трамвайной системе в 2001 году, да вот только реализовывать его никто не собирался... Но отведённую ему роль в уничтожении городского транспорта он сыграл – люди поверили, что вмес-

то снятых трамвайных линий появится новая монорельсовая дорога. Сегодня о монорельсе стараются уже не вспоминать: не модно. Люди хотят метрополитен. И вновь нечистые на руку дельцы пытаются воспользоваться этим, чтобы проскочить во власть. Побеждают, однако, те, кто предлагает строить развязки – так, на прошедших в сентябре выборах главы города кандидат Гусев набрал большее число голосов. В его программе – строительство в Воронеже трёх автомобильных развязок. Оценочная стоимость – 4,3 млрд. руб. Неясно, правда, откуда взять эти деньги – ведь на содержание городских дорог ежегодно выделяют около 1 млрд. руб., и большая часть из них уходит на текущий ремонт и эксплуатацию улично-дорожной сети. Хотя подобные предложения отлично коррелируют с представлениями некоторых воронежских учёных о методах решения транспортных проблем – ведь они предлагают уменьшать количество светофоров, расширять улично-дорожную сеть и, разумеется, заниматься строительством многоуровневых развязок. Современный мировой опыт, правда, свидетельствует об обратных методах решения проблемы – например, снижении уровня автомобилепользования и повышения роли общественного транспорта, но знают ли об этом отдельные сотрудники лесотехнической академии, сказать сложно.

После закрытия трамвайной системы в 2009 году губернатор Воронежской области провёл рабочую встречу с представителями компании «Мостгеоцентр», которые подготовили проект строительства пилотной линии лёгкого рельсового транспорта. В изначальном варианте линия должна была пройти от аэропорта до центрального автовокзала, используя землеотвод федеральной трассы М4 «Дон». Позднее компания скорректировала планы и представила новый проект, согласно которому линии ЛРТ должны были соединить основные районы города. Реализация данного проекта оценивается аналитиками в 89 млрд. руб.

Примечательно, что эксперты заявили о целесообразности восстановления почти в полном объёме тех трамвайных линий и по тем направлениям, которые действовали в 2000 году. И вновь мы приходим к выводу, что разумнее и эффективнее было бы сохранить трамвайную сеть, оставить востребованные



Автобус ЛиАЗ-5256, купленный по программе восстановления муниципального транспорта

пассажирами направления. Попытки решить проблему дорожных пробок за счёт снятия трамвайных линий не увенчались успехом. Очевидно, что политика городских властей по сокращению муниципального транспорта оказалась ошибочной и крайне опасной для города. Воронеж не может развиваться, находясь в цепких тисках частных автоперевозчиков.

Сегодня необходимо прекратить все те эксперименты, которые проводились над транспортной системой города с начала 2000-х годов. Воронеж нуждается в понятной, логичной, структурированной и чёткой транспортной стратегии, которая подразумевает проведение интермодальной транспортной политики, учитывающей все виды сообщений. Такой документ уже есть, «Город и транспорт» представил его в декабре

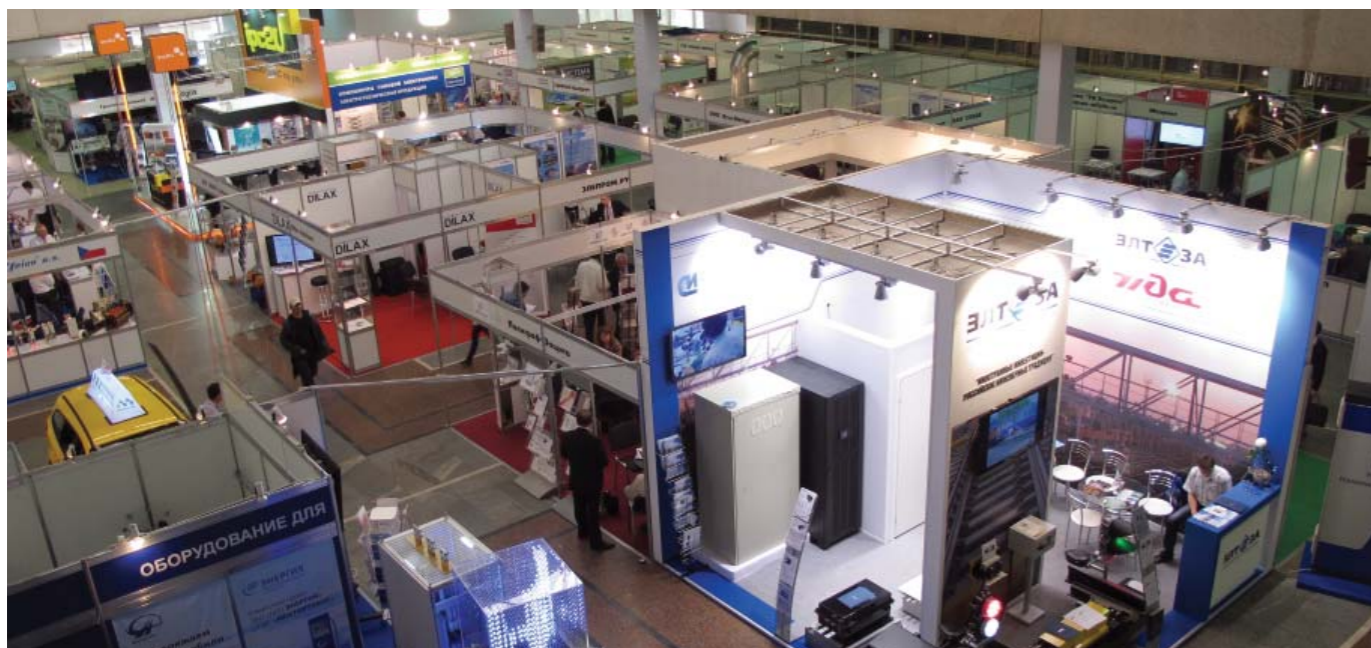
2012 года в ходе «круглого стола», на котором было объявлено об открытии регионального отделения организации.

Ошибочно сегодня проводить политику развития автомобильных сообщений в ущерб городскому транспорту (объёмы финансирования несопоставимы – на городской транспорт выделено 76 млн. руб., на улично-дорожную сеть – 959 млн. руб.). Она не приведёт к снижению заторов и пробок, а лишь усугубит ситуацию, т.к. уровень автомобилизации Воронежа растёт темпами, значительно опережающими другие крупные города, а вместе с ним растёт и уровень автомобилепользования. И до тех пор, пока общественный транспорт неконкурентоспособен, люди будут выбирать автомобиль, внося свой вклад в увеличение трафика на дороге и ухудшение экологической ситуации в городе. PRO



Троллейбусное обновление 2012 года – б/у машины из Белгорода

Анонс деловой программы «ЭлектроТранс-2014»



Основным событием деловой программы форума «ЭлектроТранс-2014» станет всероссийская конференция для представителей региональных администраций и муниципальных образований «Современный общественный транспорт – основа социальной, инвестиционной и туристической привлекательности муниципальных образований». Мероприятие пройдёт 27-28 мая 2014 года в Москве на ВВЦ.

Выставку и конференцию организуют Общероссийское отраслевое объединение работодателей «Городской электротранспорт» (ОООР «ГЭТ») при содействии Международной ассоциации «Метро», Министерства транспорта РФ, общественного движения «Город и транспорт», дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД», НП «Развитие автовокзалов страны», ведущих российских транспортных вузов. К участию в конференции приглашаются представители органов законодательной и исполнительной власти, департаментов транспорта муниципальных образований, руководители транспортных и промышленных предприятий Российской Федерации и зарубежных стран.

Основные темы конференции:

- Лицо города – пассажирский транспорт и транспортная инфраструктура. Прогрессивные виды общественного электротранспорта;
- Современный общественный транспорт – катализатор экономического развития муниципальных образований;
- Пути модернизации транспортной инфраструктуры муниципальных образований. Успешный опыт городов России и зарубежных стран.

В деловой программе также запланированы семинары и «круглые столы» на темы:

- Вопросы развития транспортного машиностроения. Программы обновления подвижного состава;
- Опыт повышения эффективности работы и снижения эксплуатационных расходов пассажирских транспортных предприятий;
- Вопросы подготовки кадров для городского пассажирского транспорта;
- Модернизация городской транспортной инфраструктуры. Транспортно-пересадочные узлы. Моделирование транспортных потоков;
- Развитие систем АЛС-АРС и АСДУ на метрополитене и ГЭТ. Информационная безопасность;
- Новые технологии строительства и модернизации рельсовых путей;
- Практические особенности внедрения навигационно-информационных технологий на современном транспортном предприятии;
- Электронные компоненты и модули для транспортного приборостроения и транспортных систем;
- Материалы и комплектующие для подвижного состава;
- Светотехническая продукция для транспорта и транспортной инфра-

структуры (освещение станций, производственных помещений, тоннелей, переходов, дорог, светотехника для подвижного состава, светофоры);

- Внедрение тахографов, терминалов «ЭРА-ГЛОНАСС». Вопросы подготовки, повышения квалификации и медицинского контроля водителей и машинистов для управления общественным транспортом;
- Современные технологии оплаты проезда и учёта пассажиропотока;
- Рекламно-информационное обеспечение пассажирского транспортного комплекса;
- Энергоэффективность и энергоучёт на городском транспорте. Передача и накопление электроэнергии, современный электропривод.

Участие в конференциях бесплатное для представителей муниципальных образований и транспортных предприятий. Регистрация по телефону (495) 276-2990 или на сайте www.electrotrans-expo.ru. Программа формируется, возможны изменения. **PRO**

Оргкомитет «ЭлектроТранс-2014»
Тел.: +7 (495) 287-44-12
E-mail: info@electrotrans-expo.ru
www.electrotrans-expo.ru
www.mapget.ru



ЭлектроТранс 2014

Международная выставка

ПРОДУКЦИЯ,
ТЕХНОЛОГИИ,
УСЛУГИ для ГОРОДСКОГО
ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

27-29 мая
2014 года
Москва, ВВЦ

www.electrotrans-expo.ru

Тематика:

- Инфраструктура городского электротранспорта
- Подвижной состав: комплектующие, ремонт, обслуживание
- Материалы и комплектующие для предприятий ГЭТ и метрополитенов
- Оборудование и технологии для служб электроснабжения
- АСКУЭ, технологии энергосбережения
- Электротехнические комплектующие
- Источники тока, инверторы, электродвигатели
- Путь и путевое хозяйство
- Информационные технологии для общественного транспорта

При содействии *



Новый подвижной состав для Московского метро

Автор – Олег Бодня

Фото – Дмитрий Графов, Александр Марьянович, Амир Нургалиев, Bombardier

ГУП «Московский метрополитен» в конце 2013 года планирует объявить конкурс на закупку более 2000 вагонов. К приобретаемому подвижному составу будут предъявлены новые требования, значительно улучшающие его потребительские и эксплуатационные характеристики.

Существующий вагонный парк столичной «подземки» устарел скорее морально, чем физически. Сейчас в Мосметро списываются первые вагоны 717/714-й серии, произведённые в начале 1980-х годов. С учётом того, что нормативный срок службы метровагонов составляет 31 год, можно сказать, что утилизация старого подвижного состава идёт «по графику». А если сравнивать с другими городами, то можно даже говорить об «опережении». Например, в Санкт-Петербурге и Киеве ещё работают вагоны метро, выпущенные в конце 1960-х годов. Впрочем, на балансе московской «подземки» также есть вагоны 1970-х годов – серий Еж3 и Ем-508Т. Не так давно они прошли капитально-восстановительный ремонт с продлением срока службы, поэтому им ещё несколько лет предстоит возить пассажиров.



«Полосатые» вагоны 717/714-й серии устарели скорее морально, чем физически

Говоря о моральном старении, стоит упомянуть, что по сути 717/714-я серия представляет собой модернизированную версию вагонов Е, разработанных в начале 1960-х годов. Эта серия, прошедшая ещё несколько об-

новлений, выпускается и поныне (!). «Полосатые» вагоны до сих пор поступают во все города бывшего СССР за исключением Москвы, Казани и Алматы.

Российская столица же последние несколько лет приобретает вагоны серий 81-740 «Русич» и 81-760 «Ока». Первая модель изначально была рассчитана для работы на линиях так называемого «лёгкого метро» – двухсекционные вагоны с уменьшенным числом дверей, способные вписываться в кривые малого радиуса. От «лёгкого метро» быстро отказались, переделав все запланированные линии (Бутовская, ответвление в деловой центр «Москва-сити») на стадии проекта под обычные метростандарты. А от подвижного состава на тот момент отказываться было уже поздно. В итоге «Русичи» появились не только в Бутово и на Филёвской линии, где

длина, из-за чего они не могут формироваться в поезда, эквивалентные 8-вагонным составам из 20-метровых вагонов (такие сейчас работают на большинстве линий). Второй – упоминавшееся выше количество дверей. Третий – недостаточно отлаженная система принудительной вентиляции. Специально для Кольцевой линии была выпущена модификация 740-й серии с увеличенным числом дверных проёмов и кондиционерами, но это было полумерой.

Настоящим шагом вперёд стало появление вагонов 760-й серии. Это подвижной состав стандартного 20-метрового габарита, созданный с учётом эксплуатации «Русичей» и унифицированный с ними по некоторым техническим решениям. Вот уже несколько лет «Ока» активно закупается Москвой. Вагонами модели 81-760 и 81-761 укомплектован Калининский радиус, сейчас идёт замена подвижного состава на Серпуховско-Тимирязевской линии. Несмотря на новизну вагонов, к ним есть определённые претензии как у пассажиров, так и у эксплуатантов. В частности, речь идёт о ненадёжности некоторых систем, в том числе системы кондиционирования. Кроме того, в 760-й серии удалось реализовать только часть нововведений – на момент её проектирования об остальных речь просто не шла. Теперь же Мосметро планирует поднять планку пассажирского сервиса ещё выше, и «подземке» требуется более совершенный подвижной состав.

Новая концепция

Для формирования требований к новым вагонам был проведён анализ, включавший в себя ознакомление с самыми современными разработками в области подвижного состава для метро и определение необходимости наличия тех или иных функций применительно именно к столичной «подземке». Как заверяют авторы ис-

следования, при этом не отдавалось предпочтение какой-то конкретной модели, цель была – собрать всё лучшее и выбрать из него необходимое. В итоге была создана целая концепция, которая и стала техническим заданием на новом конкурсе среди производителей техники.

Какими же будут новые вагоны для Московского метро? Их внешний вид и интерьер жёстко не регламентируются, но вполне естественно, что по габаритам и другим основным размерам они должны быть максимально приближены к уже эксплуатируемому парку, поскольку в противном случае под новый подвижной состав придётся перестраивать уже существующие депо, производить переналадку систем автоблокировки и т.п. Кроме того, у руководства «подземки» есть планы по строительству станций с автоматическими дверьми, отделяющими пассажирскую зону от путей, и здесь тоже нужна будет унификация с имеющимися вагонами – по числу и расположению дверных проёмов.

Одно из основных требований – сквозной проход по всему составу. Между промежуточными вагонами будут установлены гофрированные сочленения, объединяющие пассажирские салоны в единое пространство. Увеличения вместимости вагонов планируется добиться с помощью сидений-трансформеров – в часы «пик» часть кресел во время оборота на конечной будет блокироваться машинистом и складываться в специальные



Вагоны 81-760/761 «Ока» серийно производятся с 2011 года



Составы 81-740/741 «Русич» работают на четырёх линиях московской «подземки»

ниши, тем самым повышая число стоячих мест. Это решение можно отнести к разряду спорных – комфортность поездки не должна приноситься в жертву практичности, тем более что у машинистов и без складных кресел хватает хлопот (впрочем, о машинистах – позже).

В головных вагонах будут выделены специальные места для инвалидов-колясочников. Ближайшие к ним двери будут оборудованы выдвижными трапами, позволяющими беспрепятственно заехать в вагон, и кнопками вызова машиниста. При отсутствии инвалидов данные места смогут занимать пассажиры с громоздким багажом – например, велосипедами в сложенном виде. В салонах появится

модернизированная система навигации, основой которой станут мониторы с интерактивной информацией на нескольких языках (русском и английском).

Планируется установка новой климатической системы, лишённой недостатков предыдущих версий. Ещё одно оригинальное нововведение – система освещения, автоматически меняющая яркость ламп в зависимости от наполнения салона и времени суток.

Одним из важных пунктов нового техзадания является снижение нагрузки на машинистов. Перспективные вагоны метро должны быть оборудованы современной системой автоведения, позволяющей в автоматическом режиме осуществлять набор скорости, движение по переездам и торможение на станции. За машинистами останутся функции контроля за режимом движения и обеспечения безопасности при высадке и посадке пассажиров. Предусматривается возможность доводки системы до полностью автоматического режима работы на новых линиях, расположенных на периферии города. Если же продолжить разговор о безопасности, то необходимо упомянуть комплексную систему, в которую будут включены видеокamеры в салоне и устройства для связи с ситуационным центром метро. Специалисты центра смогут дать оперативную информацию или предпринять необходимые действия, не отвлекая от работы машиниста.



Поезд для Московского метро, разработанный компанией Bombardier (рендер)

Важной частью концепции стало то, что новый подвижной состав будет работать по контракту жизненного цикла. Таким образом, предметом конкурса будет не закупка вагонов, а обслуживание той или иной линии составами с заданными эксплуатационными параметрами в течение определённого срока. Тяговые части, ныне относящиеся к инфраструктуре метрополитена, фактически станут эксплуатационными и ремонтными базами компании-производителя, которая будет гарантировать выпуск подвижного состава на линию в соответствии с графиком и финансовым планом, утверждённым Московским метрополитеном. Аналогичная практика широко применяется за рубежом и уже доказала свою состоятельность как с организационной, так и с экономической точки зрения. Сейчас работа в рамках КЖЦ «обкатывается» на Калининском радиусе – электродепо «Новогиреево» с новыми вагонами 760-й серии передано на 30 лет в оперативную эксплуатацию ОАО «Метровагонмаш».

Претенденты

Основным поставщиком подвижного состава для Московского метрополитена был и остаётся Мытищинский машиностроительный завод (ММЗ) – ныне ОАО «Метровагонмаш», входящее в «Трансмашхолдинг» (ТМХ), одно из крупнейших производственных объединений страны. Серию «Ока» ММЗ выпускает совместно с Тверским ва-



Макет вагона Siemens Inspiro, демонстрировавшийся на ВВЦ

второе российское предприятие, ориентированное на выпуск метровагонов, к сожалению, недавно было объявлен банкротом. Речь идёт про петербургский «Вагонмаш», бывший завод имени Егорова. Впрочем, «свято место пусто не бывает» – в 2011 году сборкой вагонов метро в Северной столице занялся ОЭВРЗ – Октябрьский электровагоноремонтный завод, также входящий в состав ТМХ. Предприятие явно не будет составлять конкуренцию ММЗ на предстоящем конкурсе – не только потому, что является частью того же холдинга, но также и в связи с тем, что в будущем завод планируется переориентировать на изготовление подвижного состава для систем ЛРТ.

В 2013 году у ММЗ и ОЭВРЗ появился серьёзный конкурент – «Кировский завод», выкупивший у «Вагонмаша» права на перспективную серию вагонов «Нева», выпускаемую совместно с чешской «Шкодой» по заказу Петербургского метрополитена. В существующем варианте «Нева» по многим параметрам не подходит под условия московского конкурса. Для соответствия новой концепции вагонам нужна доработка, местами довольно кардинальная. Скорее всего, завод принимать участие в столичном конкурсе не будет и на первый план поставит работу с «подземкой» Санкт-Петербурга. Но это не отменяет того факта, что в дальнейшем «Кировский завод», будучи сам по себе довольно крупным холдингом, может составить конкуренцию ТМХ.

гоностроительным заводом, так как мощности мытищинской линии по производству 760-й модели изначально не были рассчитаны под столь крупный заказ (около 340 вагонов за год, т.е. практически 1 вагон в сутки). Естественно, такое внутрикорпоративное разделение труда оказалось выгодно обоим заводам, поэтому «Трансмашхолдинг» намерен и дальше продолжать сотрудничество с Мосметро. Инженеры холдинга уже начали работу над перспективной серией поездов для «подземки», чтобы к моменту объявления конкурса иметь определённые наработки, позволяющие оценить расходы на производство новых составов.

На территории СНГ есть ещё один производитель подвижного состава – Крюковский вагоностроительный завод (Кременчуг, Украина). КВСЗ выпускает вагоны предыдущего поколения, по своей конструкции и характеристикам не сильно отличающиеся от 717-й серии. Перспективный крюковский поезд с асинхронным приводом пока не пошёл в серийное производство. У КВСЗ есть планы по созданию СП с «Кировским заводом» для продвижения своей продукции на российском рынке, но это явно не будут вагоны того технологического уровня, который необходим Москве.

За разработку подвижного состава для столичного метро несколько лет назад активно взялась транснациональная компания Bombardier. В середине 2012 года было объявлено о создании совместного предприятия с корпорацией «Уралвагонзавод». Основной целью данного СП должен был стать выпуск трамваев и вагонов метро для Москвы. Однако позже представители Bombardier заявили о выходе из проекта. На данный момент на сайте компании нет каких-либо упоминаний о перспективных разработках для российских метрополитенов.

О желании участвовать в конкурсе также неоднократно заявляли представители немецкого концер-



Состав из вагонов Hyundai Rotem в Алма-Атинском метрополитене

на Siemens. В качестве российского партнёра концерном был выбран холдинг «Русские машины». В начале сентября на железнодорожной выставке «Ехро 1520» в подмосковной Щербинке руководству столичной подземки был презентован макет вагона, созданного в рамках предконкурсных работ на базе семейства Inspiro. Позже этот же макет демонстрировался на ВВЦ. Произ-

водственные мощности для сборки нового подвижного состава планируется организовать в Московской области. Таким образом, Siemens становится одним из главных кандидатов на участие в конкурсе наравне с «Трансмашхолдингом». Любопытный факт: в этом году Siemens начал поставки новых вагонов метро в Варшаву, ранее закупавшую российский подвижной состав.

По информации из СМИ, предварительные заявки на участие в столичном конкурсе прислали компании из Германии и Южной Кореи. Так что можно предположить, что кроме Siemens свои разработки для Мосметро будет предлагать фирма Hyundai Rotem, уже имеющая опыт работы в СНГ – именно она стала поставщиком подвижного состава для первой линии Алма-Атинского метрополитена.

По последним данным, на конкурс планируется выставить до трёх лотов по закупке и обслуживанию 2500-3500 вагонов со сроком поставки 2015-2020 гг. Таким образом, вполне возможна ситуация, когда отдельные лоты достанутся разным компаниям и в Московском метро появится сразу несколько новых разновидностей подвижного состава. Что имеет свою логику: выпуск 500-700 вагонов в год сейчас вряд ли может осилить один производитель, каким бы он ни был – отечественным или зарубежным. PRO

Справка «ProТранспорт»:

На данный момент в Московском метрополитене эксплуатируется около 5000 единиц подвижного состава. Подавляющее большинство из них – серии 81-717/714. Устаревших вагонов моделей Еж3 и Ем-508Т – около 600, все они работают на Таганско-Краснопресненской линии. Столько же в столичной «подземке» новых вагонов 81-760/761 «Ока». Ими комплектуются Калининская и Серпуховско-Тимирязевская линии. «Русичей» немного больше – 727, они рассредоточены по четырём линиям. Также на балансе Мосметро числится около 80 вагонов серии 81-720/721 «Яуза» – разработки 1990-х годов, так и не пошедшей в крупносерийное производство. Их можно встретить на Люблинской и Каховской линиях.

Метрополитены бывшего СССР и стран Восточной Европы (за исключением бухарестского) до середины 1990-х годов комплектовались вагонами советского производства – мытищинскими, либо ленинградскими. Пражская «подземка» в 1998 году начала переход на составы Siemens M1 (они работают на одной из трёх линий) с одновременной модернизацией старой 717/714-й серии. Варшава в 2000-2005 гг. закупила вагоны Alstom Metropolis, теперь же в столицу Польши поступают метropоезда Siemens Inspiro. Будапештское метро с 2007 года также оснащается вагонами Alstom Metropolis. Единственной восточноевропейской системой, продолжающей приобретать вагоны теперь уже российского производства, является Софийское метро – столица Болгарии регулярно заказывает у Мытищинского завода поезда серии «Русич» в специальной комплектации. Также вагонами производства ММЗ и «Вагонмаша» последние несколько лет пополнялись метродепо Киева, Минска и Баку. Из российских метрополитенов, закупающих новый подвижной состав (традиционно отечественного производства, за исключением вагонов «Нева»), можно выделить «подземки» Санкт-Петербурга, Казани, Нижнего Новгорода, Екатеринбургa и Новосибирска.

Станции заряда электромобилей ЗС-2012



Инновационные станции заряда электромобилей серии ЗС-2012 предназначены для быстрого заряда электромобилей в соответствии с международным стандартом CHAdeMO. Использование зарядных станций производства «НПП Энергия» позволяет значительно сократить время на заряд электромобилей. Заряд до 80% емкости Mitsubishi MiEV занимает не более 20 минут.

Зарядные станции имеют интуитивно-понятный интерфейс и соответствуют строгим требованиям безопасности стандарта CHAdeMO.

Пользователю зарядной станции не требуется специальных знаний и обслуживающего персонала.

Уникальным достоинством станций заряда электромобилей серии ЗС-2012 производства «НПП Энергия» является возможность использования питающей сети городского электрического транспорта в качестве источника электроэнергии, тем самым значительно расширяя возможность организации пунктов быстрого заряда.

Программно-аппаратная среда централизации станций быстрого заряда позволяет в режиме реального времени из любой точки мира осуществлять контроль состояния станций, управление станциями и учет затраченной на заряд электроэнергии.

Рекламно-информационный модуль зарядных станций позволяет транслировать рекламу на большом жидкокристаллическом экране, расположенном на корпусе зарядной станции.

Входные параметры		
Исполнение с питанием от сети переменного тока	Напряжение Мощность	380В AC ± 10% 3ф+N, 50Гц ± 5% 60кВт
Исполнение с питанием от сети постоянного тока	Напряжение Мощность	400-800В DC 60кВт
Выходные параметры		
Напряжение	Ток	до 500В DC до 125А
Разъем подключения	Выходная мощность	стандарта CHAdeMO 55кВт
КПД		>95%
Управление		Информационный экран
Мультимедийный сенсорный экран 7"		Жидкокристаллический экран 32" для трансляции рекламы*
Идентификация пользователей бесконтактными картами		
Удаленный мониторинг и управление*		
Интерфейсы		Оплата услуг
Управление	Ethernet GSM GPRS* GSM 3G* Другой*	Кредитная или предоплаченная система расчетов Банковской картой* Наличными*
Протокол управления	OSPP	
Видео	HDMI* VGA*	
Конструктивные особенности		
Утепленный корпус уличного исполнения с принудительным обогревом и вентиляцией		
Рабочая температура	Степень защиты	от -25 °С до 40 °С IP54
Габариты ШхГхВ		404x1007x2200мм

Значения, отмеченные знаком «*», являются опциональными



Новый трамвай для столицы



В трамвайное депо им. Баумана г. Москвы поступил на испытания трёхсекционный вагон Alstom Citadis.

Трамвай, созданный для эксплуатации в сложных условиях (большие перепады температур, высокий уровень пассажиропотока), был доставлен в Москву в конце ноября для проведения полномасштабных испытаний в зимних условиях. Обкатка вагона продлится до марта 2014 года.

По информации компании-производителя, это единственный трамвай данного класса, приспособленный для работы в России: колея 1524 мм, специальное климатическое исполнение (возможность эксплуатации в диапазоне температур от -40 до +40 °С). Вагон разработан на основе платформы Citadis с учётом специфики рынка СНГ и соответствует нормам ГОСТ. Трамвай полностью низкопольный, что обеспечивает лёгкий доступ в салон

для всех пассажиров, в том числе для людей с ограниченными физическими возможностями, родителей с колясками и т.д. Тележки – шарнирно-поворотные, с двухступенчатым пружинным подвешиванием. В системе управления применены энергосберегающие технологии. Благодаря модульной конструкции внутренний и внешний дизайн вагона может быть изменён по требованию заказчика.

Из других особенностей новинки можно отметить систему климатического контроля, которая позволяет поддерживать температуру в салоне на одном и том же уровне вне зависимости от погоды, и систему оповещения пассажиров, позволяющую получить точную информацию о времени прибытия трамвая, его маршруте, местонахождении в данный момент и

времени до пункта назначения. Интерьер вагона, решённый в светлых тонах, создаёт повышенный психологический комфорт за счёт впечатления открытого пространства.

Сочленённый трамвай изготовлен на заводе Alstom в Барселоне. При наличии заказов компании-партнёры Alstom и «Трансмашхолдинг» готовы организовать производство аналогичных вагонов на территории Российской Федерации. Для этого в настоящий момент ведётся строительство производственного предприятия на территории одного из заводов ТМХ в Санкт-Петербурге. Площадь производственных и испытательных площадок с оборудованием составит 20 000 м². На территории предприятия планируется организовать испытательный участок трамвайного пути длиной 800 м для проведения динамических испытаний. **PRO**



Троллейбус с увеличенным автономным ходом

В Ставрополе началась опытная эксплуатация троллейбуса Тролза-5265 «Мегаполис», оснащённого системой автономного хода. В тестовом режиме этот гибрид троллейбуса и электробуса будет работать на различных маршрутах краевого центра ближайшие полгода.

В августе 2013 года было подписано трёхстороннее соглашение о сотрудничестве между министерством энергетики, промышленности и связи Ставропольского края, заводом «Тролза» из Саратовской области и Ставропольским муниципальным унитарным троллейбусным предприятием. В рамках соглашения в краевой центр прибыл на испытания новый троллейбус. Его особенностью является то, что он способен работать на аккумуляторных батареях там, где нет контактной сети, либо имеет место сбой в подаче электричества.

По словам гендиректора саратовского предприятия Ивана Котвицкого, подобные троллейбусы, имеющие как традиционные токоприёмники, так и аккумуляторные батареи, уже эксплуатируются в Москве, однако установленная на них система автономного хода позволяет проехать всего 500 метров. Троллейбус, поставленный в Ставрополь, рас-

полагает аккумуляторными батареями, способными обеспечивать автономное питание при поездках на расстояние до 15 км.

– Это экономически выгодно: троллейбусы с автономным ходом потребляют на 40 процентов меньше электроэнергии, – отметил врио заместителя министра энергетики, промышленности и связи Ставрополя Игорь Демчак. – Это инновации, которые мы внедряем на благо жителей города. Если нашим людям будет удобно и полезно, данное начинание мы обязательно продолжим.

По результатам эксплуатационных испытаний будет принято решение о массовой закупке данной модели. Стоит также отметить, что опытом Ставрополя уже заинтересовались представители других городов ЮФО, также заинтересованных в развитии линий электротранспорта. **PRO**

Конкурс студенческих проектов по общественному транспорту

Международная ассоциация предприятий городского электротранспорта при содействии Кафедры управления на транспорте Государственного университета управления организует конкурс студенческих проектов и инновационных предложений по развитию общественного транспорта.

Конкурс проводится для студентов учреждений высшего профессионального образования Российской Федерации и стран СНГ. Цель мероприятия – привлечь внимание молодых специалистов и учащихся к проблемам модернизации транспортных систем городов с учётом приоритетной роли прогрессивных видов городского общественного транспорта.

В работе экспертного совета конкурса примут участие представители организаций и предприятий пассажирского транспорта, транспортных ассоциаций, вузов.

Информация о лучших конкурсных работах будет направлена в отраслевые НИИ, городские администрации, профильные СМИ. Итоги конкурса будут подведены на выставке «ЭлектроТранс-2014», посвящённой продукций и технологиям для городского электрического

транспорта (Москва, 27-29 мая 2014 г.). Там же состоится презентация всех интересных и актуальных работ.

Автору проекта, занявшего первое место, в торжественной обстановке будет вручена путёвка на крупнейшую европейскую выставку по рельсовому транспорту Innotrans 2014, которая пройдёт в Берлине в сентябре 2014 года. А студентам, подготовившим самый интересный проект по развитию городского электрического транспорта, будет присуждён особый приз МАП ГЭТ вне зависимости от занятого места в общем конкурсе. **PRO**

Контакты для связи:

Беднякова Елизавета Борисовна
Тел.: +7 (495) 371-26-37, +7 (903) 722-16-90
E-mail: upp-guu-comp@yandex.ru
www.electrotrans-expo.ru/konkurs

Павловский «Вектор» – в серийном производстве

На Павловском автобусном заводе начато серийное производство автобусов нового семейства «Вектор», представляющих собой пассажирские машины среднего класса с высокими показателями комфорта, надёжности и экономичности.

Новая модель будет доступна в модификациях для городских и междугородных перевозок. До середины декабря 30 городских автобусов «Вектор» общей стоимостью свыше 100 млн. руб. будут отгружены в Сочи и в начале 2014 года выйдут на маршруты МУП «Сочиавтотранс» и МУП «Лазаревскоеавтотранс».

Городской автобус «Вектор» предназначен для обслуживания маршрутов с интенсивным пассажиропотоком. Модель комплектуется дизельным двигателем Cummins экологического стандарта Евро-4, автоматической коробкой передач, моторным тормозом, системой ABS и противобуксовочной системой ASR. Общая пассажироместность автобуса «Вектор» для городских перевозок – 54 человека. В салоне установлены 23 антивандальных сиденья и зарезервировано одно место для инвалидной коляски.

Задняя двустворчатая дверь автобуса упрощает посадку пассажиров в часы пик. Эргономичное место водителя оборудовано современной приборной панелью и новым рулевым колесом. В освещении салона используются современные светодиодные линейки, обеспечивающие различные

световые режимы работы. В качестве дополнительной опции возможна установка подъёмника для инвалидов. Коляски кассетного типа, системы видеонаблюдения, оборудования ГЛОНАСС, устройств для безналичной оплаты проезда, а также системы «Говорящий город» (позволяет слабовидящим и лишённым зрения людям получать на остановках информацию о маршруте движения автобуса и о том, открыты ли его двери для посадки).

«Вектор» для междугородных перевозок актуален как на пригород-

ных маршрутах, так и на маршрутах между городами протяжённостью до 300 км. Новинка также комплектуется дизельным двигателем Cummins, автоматической коробкой передач, моторным тормозом, системами ABS и ASR. Общая пассажироместность – 52 человека, включая 30 посадочных мест. Автобус имеет эффективные экономические показатели: низкий расход топлива, межсервисный пробег 12 тыс. км, высокий сбалансированный ресурс кузова и силового агрегата. **PRO**



Подготовка кадров для транспортной отрасли: где же работодатель?

Елизавета Беднякова, к.э.н., доцент Кафедры управления на транспорте Государственного университета управления (Москва)



Как верно отметили участники «круглого стола» в МИИТе на тему «Образование на транспорте: вектор развития» в 2010 году: «Выполнение задач Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года может быть достигнуто только за счёт гарантированной подготовки, привлечения и трудоустройства в отрасли необходимого числа специалистов, обладающих нужным уровнем квалификации и востребованных компетенций».

В процессе общения на различных форумах, конференциях и «круглых столах» все работодатели абсолютно с этим согласны. И, казалось бы, всё у нас замечательно. Вот и в новых стандартах по высшему образованию предусмотрено привлечение к преподавательской деятельности действующих работников предприятий и организаций отрасли. Даже процент указан. Правда, непонятно – зачем? Ведь если вуз не смог договорится с «необходимым» количеством «сторонних» преподавателей, то вполне найдётся лазейка для обхода таких правил, что приведёт к чистому формализму. Тем более что сейчас идёт процесс реформирования системы высшего образования с сокращением числа вузов, факультетов, кафедр, да и преподавателей. Потому в вузах не настроены принимать на работу «внештатников». Получается замкнутый круг...

Далее, если все работодатели говорят о необходимости подготовки для

отрасли квалифицированных кадров, включая техническое, экономическое и управленческое направления, то почему в требованиях при приёме на работу они все как один пишут о необходимом опыте работы (!!!). Это значит, что выпускник должен куда-то устроиться и незаметно получить такой опыт? Или начать работать ещё на старших курсах при дневной-то форме обучения? Многие студенты так и делают, но это ведь снижает качество образования! При этом кадры должны быть высококвалифицированные. Опять замкнутый круг! Как же решить такую проблему? Была замечательная практика распределения выпускников в советское время. Причём это решало сразу несколько вопросов: и выпускникам не надо было лихорадочно искать работу (часто не по специальности, к сожалению), и регионы получали необходимые им кадры. Пару лет назад президент РФ В.В. Путин говорил о возможности и даже необходимости

возобновления такой практики, но Министерство образования и науки не топчется с претворением в жизнь такого начинания. Жаль и студентов, и преподавателей, и транспортную отрасль.

Но не только министерства виноваты, где же работодатели? Что они делают, чтобы получить кадры? Все студенты, согласно учебным планам, должны проходить практику в специализированных организациях. Как же проходит эта практика? Вуз заключил договор и студент пришёл в организацию с просьбой его научить, помочь со сбором статистических данных для отчёта (надо же проанализировать деятельность предприятия). В большинстве случаев он слышит: «Не мешайте работать! Вот вам прошлогодний отчёт, отскерьте. Давайте проставим печати, что вы у нас были. Отзыв напишите сами и больше можете не приходить». На вопросы многие отвечают не хотят. Есть и другие схемы, но все они демонстрируют нежелание

работодателя участвовать в учебном процессе. Поэтому, если выпускник и устраивается на работу в области транспорта, то его просят забыть всё, чему учили в вузе, и переучивают почти полностью. Зачем же стране нужны лишние траты? Конечно, не все предприятия и организации транспорта так относятся к своим будущим кадрам. Многие заключают с вузами корпоративные договоры. И это является одним из выходов в сложившейся ситуации.

Транспортное образование имеет свою специфику, налицо наличие большого числа направлений подготовки с разными задачами практического использования специалистов. Это необходимо в силу создания единой транспортной системы страны, для которой нужны новые сотрудники в таких сферах как управление, финансово-экономическая, правовая, строительная, логистическая деятельность. Такие специалисты должны обеспечить согласованное взаимодействие различных составляющих национального транспортного комплекса. Многие транспортные вузы России готовят узкопрофильных специалистов для конкретного вида транспорта. Это действительно важно, но должны быть и люди, понимающие организацию работы всей транспортной отрасли в целом. И их тоже надо готовить в вузах. Одним из немногих остаётся Государственный университет управления (ГУУ), где готовят специалистов по управлению различными отраслями. Однако Министерство образования и науки РФ тщательно разваливает такую систему подготовки кадров, предлагая всё обобщить в «менеджмент» и «экономику». Отраслевого участия в этих направлениях не предусмотрено! Получается, что «отраслевиков» должны готовить соответствующие вузы. Но ведь нет общетранспортных учебных заведений! Ещё один замкнутый круг... И, что интересно, на сайте Минтранса РФ нет раздела «Подготовка кадров», где были бы перечислены все транспортные вузы страны и – это особенно важно! – транспортные факультеты и кафедры обычных вузов. Кстати, в Ассоциацию вузов транспорта не входят никакие отдельно существующие факультеты и кафедры. А ведь они в большинстве случаев являются единственной возможностью получить транспортное образование для жителей многих регионов.

Государственный университет управления – основатель управленческого образования в России. Транспортную отрасль в нём представляет Институт управления на транспорте, в индустрии туризма и международного бизнеса и кафедра Управления на транспорте, уже не одно десятилетие готовящие управленческие кадры для отрасли. Выпускники работают начальниками отделов и ведущими специалистами в аэропортах, на автотранспортных предприятиях, в ОАО «РЖД», логистических компаниях, ФГУП НЦКТП и других производственных и научных организациях. Институт наряду с учёбой проводит большую научно-исследовательскую работу. В разработке теоретических вопросов транспортного менеджмента и логистики и практических рекомендаций по совершенствованию управления на транспорте принимают активное участие студенты всех курсов. Это помогает им более комплексно смотреть на работу транспорта и оценивать его деятельность и место в экономике страны в целом.

Транспортное образование имеет свою специфику, налицо наличие большого числа направлений подготовки с разными задачами практического использования специалистов

Преподаватели Института активно участвуют в российских и международных конференциях. С 2009 года Институт (в составе ГУУ) является членом Международного союза общественного транспорта, участвует во всех его конгрессах. Совместно с МСОТ в 2012 году ГУУ провёл конкурс «Лучший студенческий проект по развитию общественного транспорта». Победитель получил возможность поехать на конгресс МСОТ в Женеву, где представил свой проект. А студенты, занявшие второе место, получили специальный приз ГУП «Мосгортранс» и сейчас работают в Департаменте транспорта Москвы. По мнению учащихся, такие конкурсы являются катализатором заинтересованности молодого поколения в повышении эффективности работы транспортной отрасли.

Необходимо уделять как можно больше внимания привлечению студентов различных транспортных вузов России, отдельных транспортных факультетов и кафедр к участию в конференциях, форумах и конкурсах. Это даст им возможность не только найти трудоустройство, но также повысит их конкурентоспособ-

ность и поможет, уже будучи специалистами, лучше понимать выпускников всех транспортных вузов страны.

Недавно, в начале октября 2013 года, проходил Балтийский образовательный форум. В этом году основное внимание на нём было уделено математическим методам прогнозирования развития транспортной инфраструктуры. Выступления были очень интересные и актуальные, они отразили процессы, идущие в нашей стране. Но ни в одном докладе (!) и слова не было сказано об образовании в транспортной отрасли. Причём было заметно отличие в выступлениях «автомобилистов» и градостроителей (архитекторов по образованию). Терминология не всегда была идентична, и хотелось совместить их образование. Наверное, чувствовалась нехватка комплексного подхода.

Политические и экономические реформы 90-х годов прошедшего века кардинально изменили условия работы и развития транспорта. Многообразие

форм собственности привело к иной расстановке акцентов при оценке деятельности транспортных предприятий. На первое место вышли финансовые показатели, прежде всего – прибыль. Реальный смысл обрели такие понятия, как конкуренция и банкротство. Резко возросла роль банковской системы. Всё это потребовало от специалистов глубокого знания финансовых вопросов, умения организовать эффективную коммерческую деятельность. В хозяйственной практике стало необходимым использование новых методов, базирующихся на информационных технологиях и концепции логистики. Изменения в практике работы транспортных предприятий потребовали внесения корректив и в подготовку специалистов с высшим образованием. В учебных планах с каждым годом появляются всё новые дисциплины, усиливается общетеоретическая подготовка, расширяется перечень дисциплин по выбору, ориентированных на углубление знаний по конкретным видам деятельности. Но при этом сохраняется всё лучшее из отечественного опыта подготовки специалистов. PRO

Михаил Крестмейн: «Развить и не утратить потенциал общественного транспорта – важная задача градостроителей»

Автор – Константин Морозов

Наше издание открывает новую рубрику, рассказывающую о профессионалах отрасли. Вместо «сухой» справки о работе, достижениях и личной жизни мы предлагаем вам интервью со специалистами, сделавшими многое для развития пассажирского транспорта страны и отдельных городов России. Наш первый собеседник – Михаил Германович Крестмейн.

– Михаил Германович, расскажите, пожалуйста, где вы родились, где прошло ваше детство? Кто ваши родители?

– Я родился в городе Мурманск в семье военного врача. Военных в то время часто переводили с места на место, поэтому, хотя мои родители и были москвичами, мы жили и на севере страны, и в Белоруссии, и в разных районах столицы. Мне пришлось сменить девять школ. Это была хорошая закалка – всё время быть «новеньким».

– Где вы начали трудовую деятельность?

– Сразу после окончания Московского инженерно-строительного института по специальности «Городской транспорт и пути сообщения» я поступил на работу в институт «Гипрогор», где разрабатывались генеральные планы и детальные проекты для городов России. Это было очень интересно, так как там молодому специалисту сразу давали самостоятельный проект. Можно было советоваться со старшим коллегами, но никто не опекал – нужно было проявлять самостоятельность. Это была прекрасная школа. Особенно было интересно работать по новым городам Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Сначала на вертолётах летали, выбирая места для новых городов. Потом, через несколько лет, подлетая к уже растущим городам, узнавали те улицы и дороги, которые недавно чертили на ватмане.

И в «Гипрогоре», в ЦНИИП Градостроительства, где я тоже несколько лет поработал и закончил аспирантуру, защитил кандидатскую диссертацию, пришлось поработать и в «горячих точках». Очень интересная работа была по генплану восстановления Грозного. Находясь в командировке в Монголии, я узнал про страшное Спитакское землетрясение

в Армении и подумал: «Скоро туда полечу». Вернулся из Монголии и через неделю улетел с коллегами в Ереван. Работал по генплану восстановления Кировакана. Потом были карабахские события, и мы полетели в Спитак, консультировали местных специалистов. Кроме того, было много поездок по всей России, так что скучать не приходилось.

– Как вы оказались в НИИПИ Генплана Москвы? Расскажите о задачах, решаемых коллективом института в настоящее время.

– В перестроечные годы градостроительные институты по всей России стали разваливаться. В «Гипрогоре» работы практически не стало. А НИИПИ Генплана Москвы в это время рос и укреплялся. Его возглавлял гениальный организатор и прекрасный инженер-транспортник Ростислав Васильевич Горбанев, а главным архитектором был мой большой друг Александр Юльевич Беккер. Эти два человека и уговорили меня переключиться на Москву.

Институт Генплана – это отдельная планета! Это конгломерат ведущих специалистов по всем отраслям градостроительства и самой продвинутой и талантливой молодёжи. Главная задача, которая стоит перед институтом сегодня, – определить параметры и направления развития города, разработать новый генплан с учётом присоединённых к Москве территорий. Колоссальный портфель работ по развитию транспортной системы столицы – и по метро, и по железным дорогам, и по наземному пассажирскому транспорту, и по уличной сети.

В этой связи очень интересно работать совместно с отраслевыми транспортными проектными учреждениями, с которыми у нашего института надёжные партнёрские отношения.



– Как вы оцениваете состояние общественного транспорта в России? Насколько, на ваш взгляд, реальна перспектива его выхода на мировой технологический уровень?

– В Москве, как и в других российских городах, имеется прекрасный потенциал развития именно общественного транспорта. Развить и не утратить этот потенциал – важная задача градостроителей. Сегодня с использованием математического моделирования мы можем показать, какие колоссальные потери несут города из-за неразвитости их транспортных систем. Мне очень приятно, что Правительство Москвы по результатам наших исследований приняло судьбоносное решение о необходимости увеличения темпов метростроения в столице до 15 км в год. Конечно, не все муниципалитеты России обладают достаточными средствами для развития пассажирского транспорта. Поэтому мы сегодня разрабатываем и инструменты привлечения частного бизнеса для транспортного строительства.

– Как вы оцениваете необходимость принятия федеральных законов «О метрополитене и других видах внеуличного скоростного транспорта» и «Об автомобильном и городском пассажирском транспорте», проекты которых подготовлены в Комитете по транспорту Госдумы РФ?

– Может быть, я недостаточно знаю последние редакции этих документов. Но в целом они очень полезны, так как определяют стандарты транспортного обслуживания городов. Однако для улучшения состояния транспортных систем российских агломераций нуждается в корректировке и Градостроительный кодекс РФ.

– Какие наиболее существенные изменения в московском транспортном планировании ожидаются в ближайшие 10 лет? На чём, по вашему мнению, необходимо акцентировать особое внимание при развитии общественного транспорта в столице?

– Очень важно, что в последние годы мы рассматриваем не транспортный комплекс Москвы, а единый транспортный комплекс столичного региона – Москвы и Московской области. По Московскому транспортному узлу (МТУ) создан даже специальный координационный совет во главе с министром транспорта РФ. При разработке программы развития МТУ мы выделили как главные приоритеты социальные задачи – улучшение транспортного обслуживания населения, принимая при необходимости даже перепробеги грузового транспорта. Как пример – организация пассажирского движения на Малом кольце Московской железной дороги с переключением большинства грузовых перевозок на большое Московское кольцо. Вообще железным дорогам, наряду с метрополитеном, отводится главенствующая роль в сокращении времени передвижения населения.

– Модная тема – транспортно-пересадочные узлы. В планах московского правительства построить 150 ТПУ. Какова их роль в транспортной схеме российской столицы и что их появление даст пассажирам?

– Пересадочные узлы – важнейший элемент городской инфраструктуры, призванный максимально привлечь население именно на общественный транспорт. Удобная и комфортабель-

Справка «ПроТранспорт»:

Михаил Германович Крестмейн – главный инженер ГУП «Научно-исследовательский и проектный институт Генерального плана города Москвы».

Родился 30 декабря 1948 года в г. Мурманске. В 1971 году окончил Московский инженерно-строительный институт имени В.В. Куйбышева. Начал трудовую деятельность инженером, а в дальнейшем главным инженером проектов Государственного института проектирования городов «Гипрогор».

Работает в НИИПИ Генплана Москвы с 1997 года. Кандидат технических наук, старший научный сотрудник. На должности главного инженера – с 2009 года.

ная посадка в автобусы и троллейбусы, пересадка на метрополитен и железную дорогу экономят время населения, делают поездку комфортной. Существует масштабная программа строительства ТПУ. Очень важно создать несколько таких комфортабельных узлов, чтобы продемонстрировать населению их преимущество. К сожалению, первый такой узел у станции метро «Планерная» далёк от совершенства.

– Подготовка кадров для городского транспорта и транспортного строительства – один из острых вопросов. Чем, на ваш взгляд, отрасль может быть привлекательной для молодых специалистов? Что необходимо изменить в системе обучения студентов?

– Мы очень тесно сотрудничаем с ведущими московскими вузами по нашей специальности – МИСИ и МАДИ. Качество обучения выпускников этих институтов достаточно высокое. Мы берём к себе на практику большое количество студентов. Думаю, что и другие транспортные организации должны шире раскрывать свои двери для студентов, так как именно практическая работа наряду с фундаментальными знаниями позволяет молодёжи вливаться в отрасль, а не уходить, к примеру, в менеджеры торговых центров.

– Международная ассоциация предприятий ГЭТ и Институт управления на транспорте ГУУ объявили о проведении в первой половине 2014 года конкурса студенческих проектов и инноваций для городского транспорта. Насколько, по вашему мнению, инициативы молодых и талантливых востребованы действующей системой планирования и развития транспортной инфраструктуры?

– Я всегда стремился собирать талантливых молодых людей. Горячо поддерживаю их увлечение научными исследованиями. Многие наши ре-

бята поступают в аспирантуру. Если со студенческой скамьи они тянутся к исследовательской работе, надо это всячески поощрять.

– Как вы относитесь к созданию постоянно действующего Музея городского пассажирского транспорта в Москве?

– С удовольствием поддержу эту идею и даже могу предоставить исторические схемы пассажирского транспорта из нашего архива.

– Расскажите о вашей семье, увлечениях.

– Я женат уже много лет на своей бывшей сокурснице и коллеге. У нас две дочери, которые подарили нам достаточное количество внуков. Как и у всех, есть свои радости и свои проблемы. Мои увлечения – это семья и работа. Для меня этих двух составляющих достаточно.

– Каковы ваши творческие планы?

– Мои творческие планы – это план работы нашего института. Дальше не загадываю. Немного занимаюсь преподаванием.

– В этом году вы отмечаете 65-летний юбилей – примите наши сердечные поздравления! В чём, на ваш взгляд, секрет хорошего самочувствия и сохранения высокой творческой активности?

– Не люблю юбилеев, не люблю давать непрошенных советов. Зато люблю хорошую русскую поэзию. Поэтому отвечу строкой Баратынского:

*Познай же цену срочных дней,
Лови пролётное мгновенье!
Исчезнет жизни сновиденье:
Кто был счастливей, был умней.*

– Что бы Вы хотели пожелать коллегам в канун нового 2014 года?

– В этом нельзя претендовать на оригинальность. Желаю всем с радостью утром идти на работу, а вечером с ещё большей радостью – домой. И пусть это будет не только в канун Нового года! PRO

Транспортно-пересадочные узлы: возрождение

Автор – Олег Бодня
Фото с сайта media.dzvr.ru



Во многих городах России на базе железнодорожных вокзалов и станций начинают формироваться транспортно-пересадочные узлы, позволяющие пассажирам не только осуществить удобную пересадку с одного вида транспорта на другой, но и воспользоваться рядом сервисных или коммерческих услуг. О перспективах строительства ТПУ в российских городах, уже реализованных проектах, принципах их финансирования и многом другом в интервью нашему изданию рассказал и.о. заместителя руководителя Дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» по развитию Михаил Юрьевич Романов.

– Периодически в региональной, а иногда и в федеральной прессе начинают обсуждаться идеи переноса железнодорожных вокзалов из городских центров на окраины. Как вы считаете, возможны и необходимы ли такие переносы или они только ухудшат доступность железнодорожного транспорта для пассажиров?

– В момент активного развития железных дорог, на заре создания железнодорожного сообщения в России вокзалы строились на окраинах населённых пунктов. Обусловлено это было как экономической целесообразностью – земля на окраине стоила сравнительно недорого, а порой и вовсе предоставлялась безвозмездно,

– так и размещением самих железных дорог. Со временем пассажирские станции обрастали торговыми и жилыми кварталами, что было обусловлено концентрацией деловой активности и удобством для приезжих предпринимателей. В настоящее время практически нет вокзалов, которые не находились бы в центральных частях городов. Разумеется, речь идёт о вокзалах в крупных населённых пунктах.

За три года моей работы в Дирекции наш адрес поступило всего одно обращение с просьбой рассмотреть возможность переноса вокзала из центральной части города на окраину с целью деволюперского развития освободившейся территории. Поэтому говорить о массо-

вом характере таких инициатив не приходится.

Что касается самой идеи, то вокзал это лишь один из многих элементов сложной системы пассажирской станции. Поэтому, если мы затрагиваем тему переноса вокзала, то, в первую очередь, необходимо говорить о передислокации дорогостоящего технологического комплекса, который включает в себя путевое развитие, парки отстоя и экипировки вагонов, вагонные депо, сложные инженерные системы. Такие проекты в большинстве своем экономически не эффективны.

Если говорить о пассажирах, то перенос железнодорожных станций из центральных частей городов создаст боль-

ше неудобств, чем преимуществ. Все основные транспортные пассажиропотоки сходятся в центре. Практически из любой точки города люди могут без проблем добраться до центральных вокзалов. Их перенос потребует полного изменения транспортных схем городов, что также нецелесообразно.

– В мае 2014 года пройдут выставка и форум по развитию инфраструктуры городского пассажирского транспорта «ТПУ-Экспо 2014». Насколько, по Вашему мнению, планы развития транспортно-пересадочных узлов в крупных мегаполисах отвечают потребностям пассажиров-горожан и тех, кто путешествует поездами дальнего следования?

– Сама идея ТПУ не нова. В большинстве не только больших, но и средних и малых городов в пешей доступности от вокзалов расположены автостанции. К вокзалам сходятся основные маршруты общественного транспорта. После длительного периода инвестиционного дисбаланса в экономике нашей страны, идея ТПУ снова переживает возрождение. Перенимая опыт зарубежных коллег, мы начинаем по-новому осмысливать этот важный формат транспортной инфраструктуры. В наше время в эту модель добавляется парковочное пространство, как неотъемлемый элемент тотальной автомобилизации, а также интермодальное сообщение с аэропортами. Ну, и, конечно, общественно-деловая функция, наличие которой диктуется требованиями экономической эффективности и возврата инвестиций.

Транспортно-пересадочные узлы стимулируют население к пользованию железнодорожным и общественным транспортом внутригородского и междугородного значения. Качественная организация пассажиропотоков и движения в зонах влияния ТПУ повышает скорость пересадки пассажиров с одного вида транспорта на другой, а также создаёт комфортные условия для пребывания посетителей транспортно-пересадочных узлов.

Немаловажно отметить, что с введением требований по обеспечению безопасности населения на транспорте современные ТПУ станут чуть ли не самыми безопасными местами общего пользования. А предоставление качественных потребительских услуг привлекает сюда даже тех людей, которые не планируют в ближайшее время пользоваться транспортными услугами.

– Что изменится с точки зрения пассажиров на новых транспортно-пересадочных узлах? Чем они будут отличаться от обычных железнодорожных станций, расположенных недалеко от остановок наземного транспорта и станций метро?

– Должен измениться формат предоставления услуг. Технология реализации проездных документов модернизируется с учётом развития интерактивных сервисов и внедрения автоматов по продаже билетов. На первый план выходит комфортное и безопасное пребывание пассажиров на территории ТПУ, удобство при пересадке с одного вида транспорта на другой. Во-вторых, планируется предоставление качественных потребительских услуг (общепит, торговля, банковские услуги и т.п.), и традиционных вокзальных – автоматические камеры хранения багажа, комнаты длительного отдыха, справочно-информационное обслуживание, доступность для маломобильных групп населения. По сути, транспортно-пересадочный узел должен стать многофункциональным комплексом, который соединит техно-

как внутри региона, так и в межрегиональном сообщении. Хотя и решение транспортных проблем здесь тоже имеет важное место.

Дирекция железнодорожных вокзалов активно взаимодействует с властями российских регионов по созданию транспортно-пересадочных узлов на базе железнодорожных вокзалов. В большинстве случаев регионы первыми проявляют инициативу, ведь каждый глава субъекта мечтает о том, чтобы в его регионе был лучший ТПУ, как с функциональной точки зрения, так и с архитектурной.

Одним из первых проектов по созданию ТПУ был проект реконструкции вокзала в Уфе. К празднованию юбилея республики ОАО «РЖД» при взаимодействии с местными органами власти был построен современный пассажирский терминал, оснащённый просторными помещениями, современными лифтами и эскалаторами, удобным надпутевым конкорсом с выходами на платформы. Отдельный конкорс над привокзальной площадью с траволатором ведёт к остановке общественного транспорта.

Подписано 28 соглашений о совместной реализации проектов транспортно-пересадочных узлов с регионами

логические зоны вокзалов, автовокзалов, метрополитена, общественного городского транспорта и одновременно позволит пассажирам и посетителям ТПУ удовлетворить свой потребительский спрос.

– Пока о строительстве комплекса транспортно-пересадочных узлов заявили только в российской столице. Есть ли планы по созданию ТПУ, совмещённых с железнодорожными станциями, в регионах?

– Планы московского правительства по созданию сети транспортно-пересадочных узлов, безусловно, превосходят самые смелые намерения в регионах. Однако необходимо отметить, что программа создания ТПУ в столице призвана в первую очередь решить транспортные проблемы, стимулировать население к использованию общественного транспорта. В регионах ситуация несколько иная. Тема ТПУ в регионах, в первую очередь, связана с «оживлением» действующих объектов, созданием точек экономического роста, повышением мобильности населения

Активная работа по созданию транспортно-пересадочных узлов ведётся с Пермским краем. В основе концепции ТПУ на базе вокзала станции Пермь-2 лежат разработки коллег из Deutsche Bahn, которые предложили сделать ТПУ связующим звеном между частями города, разделёнными железнодорожными магистралями. В район вокзала переносится автостанция. Все транспортные потоки города и края сходятся в одном месте, создавая благоприятную среду для развития прилегающих территорий.

Не менее ярким является проект по созданию ТПУ в Екатеринбурге. Здесь транспортно-пересадочный узел является одним из ключевых элементов трансформации целого промышленного района на северной стороне от железнодорожной станции в зону жилой и общественно-деловой застройки.

Взаимодействие с регионами начинается с подписания между руководителями регионов и Дирекцией железнодорожных вокзалов соглашений о совместной реализации проектов,



будут свои особенности, которые либо мы «подсмотрим» у коллег, либо изобретём сами.

– Ваши коллеги из предприятий городского электротранспорта в личных разговорах и интервью часто упоминают о необходимости изменения нормативных и законодательных документов, частично ограничивающих развитие городского пассажирского транспорта. Есть ли какие-то бюрократические препятствия, мешающие рациональной разработке ТПУ? Следует ли внести изменения в какие-то законодательные акты, либо принять новые, ныне находящиеся на рассмотрении комиссий или высших органов власти?

– Изменение законодательных актов и иных нормативных документов, безусловно, требуется. Только в 2013 году, не без нашей инициативы, в Градостроительный кодекс РФ внесено понятие ТПУ. Есть необходимость упрощения процедуры предоставления земельных участков для строительства. Кроме того, отсутствуют нормы проектирования транспортно-пересадочных узлов. Сейчас органы государственной экспертизы руководствуются отраслевыми нормами технологического проектирования вокзалов дальнего следования и пригородного сообщения, утверждёнными в 80-х годах прошлого века. Эти нормативы давно устарели. К примеру, нигде в мире на современных вокзалах уже нет обособленных и обширных залов ожидания. Старая технология не учитывает развитие интерактивных сервисов и продаж проездных документов через автоматические терминалы при определении количества и площадей помещений для касс. Не отражены также современные требования по обеспечению безопасности, не в полной мере отработаны мероприятия по обеспечению доступа на объекты транспортной инфраструктуры мало-мобильных групп населения. Наличие отдельных норм для вокзалов дальнего следования и пригородного сообщения иногда приводит к тому, что приходится строить два рядом стоящих здания, что абсолютно нерационально и экономически неэффективно.

В целом надо отметить, что мы находимся в самом начале пути развития ТПУ. Законодательная и технологическая базы непременно будут совершенствоваться с учётом практического опыта. **PRO**

– Какие современные разработки (инфраструктурные, технические, технологические) будут внедряться при проектировании и строительстве ТПУ?

– С одной стороны, транспортные узлы – это специфические объекты в комплексе, а с другой они представляют собой общественные здания, требования к которым достаточно универсальны. В рамках подготовки к Олимпийским играм 2014 года в сочинском регионе возведено несколько новых ТПУ с использованием современных технологий строительства и технологий организации транспортных узлов.

Каждый проект ТПУ по-своему уникален. Какие инфраструктурные новшества будут применены или даже изобретены в рамках очередного проекта, сказать сложно до тех пор, пока не начнутся работы по проектированию.

– Зарубежный опыт проектирования и строительства транспортно-пересадочных узлов достаточно широк. Будет ли он использоваться при работе над их российскими аналогами? Можно ли привести какие-то конкретные примеры?

– Повторюсь: ТПУ – это в первую очередь технология транспортного обслуживания, а затем уже архитектурный облик. Так, в Берлине поезда заходят на центральный вокзал в разных уровнях, а новый вокзал в Риме, получивший название Тибуртино, построен в виде конкорса над путями с одновременным спуском под землю, к платформам поездов метрополитена. В другом случае памятник архитектуры, вокзал Сент-Лазар во Франции после реконструкции опущен на несколько этажей под землю. В каждом проекте крупных ТПУ

которые закрепляют основные принципы взаимодействия. К настоящему времени подписано 28 таких соглашений.

– Каковы принципы финансирования столь крупных проектов?

– Финансирование проектов по созданию ТПУ осуществляется на принципах государственно-частного партнёрства. Государством в данном случае выступают органы власти регионов, а частным партнёром – проектный офис нашей Дирекции – ОАО «РЖД – Развитие вокзалов». Компания входит в холдинг РЖД. Под каждый проект в регионах создаётся специальная проектная компания (СПК), акционерами которой выступают органы власти или привлечённая ими структура и ОАО «РЖД – Развитие вокзалов». СПК регистрируется в регионе и формирует на своём балансе инвестиционный проект, под который возможно привлечение инвесторов и проектного финансирования от финансовых институтов. Помимо строительства самого ТПУ, в зоне влияния такого объекта необходимо развитие улично-дорожной сети и подключение к инженерным сетям. Такие мероприятия осуществляются властями регионов за счёт бюджетного финансирования.

Важным, с целью привлечения финансирования в проект, является создание базы, которая позволила бы окупить вложенные средства и обеспечить доход для инвесторов в дальнейшем. В связи с этим в проектах ТПУ приоритетное значение имеет развитие общественно-деловой функции. Речь идёт о недвижимом имуществе транспортно-пересадочных узлов, которое будет введено в коммерческий оборот.

ТПУ-экспо 2014

Специализированная выставка и конференция

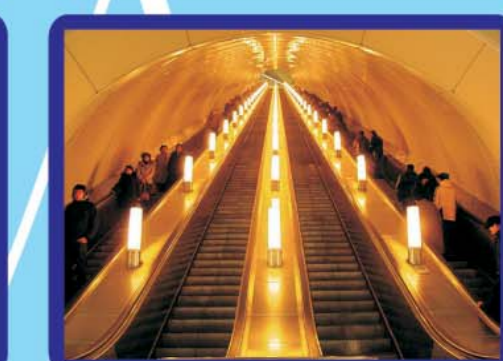
Оборудование, технологии, решения для вокзалов, станций, пересадочных узлов, остановок общественного транспорта

27-29 мая 2014 года
Москва, ВВЦ, пав.№ 69

- Планирование транспортной инфраструктуры
- Комплексное проектирование и строительство транспортно-пересадочных узлов
- Строительные и отделочные материалы
- Мебель и элементы интерьера
- Лифты и эскалаторы
- Обеспечение безопасности и контроль доступа
- Светотехника, освещение и подсветка
- Приспособления для транспортировки и размещения детей, людей с ограниченными возможностями
- Рекламно-информационные системы
- Средства оповещения
- Энерго и теплоснабжение, энергоучет
- Инженерно-техническое оснащение паркингов
- Уборка, санитарно-техническая обработка
- Оборудование для торговли и сервиса



Оргкомитет:
тел. +7(495) 287-4412
e-mail: info@tpu-expo.ru



WWW.TPU-EXPO.RU

Повышение энергоэффективности электрического транспорта

Владимир Осипов, генеральный директор ЗАО «НПП Энергия»

Федеральным законом от 23 ноября 2009 г. «Об энергосбережении и повышении энергетической эффективности...» руководством Российской Федерации взят курс на поддержку и стимулирование мероприятий по повышению энергетической эффективности оборудования.

Анализ тягового электроснабжения, проведенный специалистами ЗАО «НПП Энергия» позволяет сделать заключение, что существует реальная возможность значительного повышения энергетической эффективности тяговых подстанций путём замены устаревших преобразовательных секций на выпрямительные секции В-ТПЕД.

Основные типы применяемых на тяговых подстанциях выпрямителей сведены в таблицу 1.

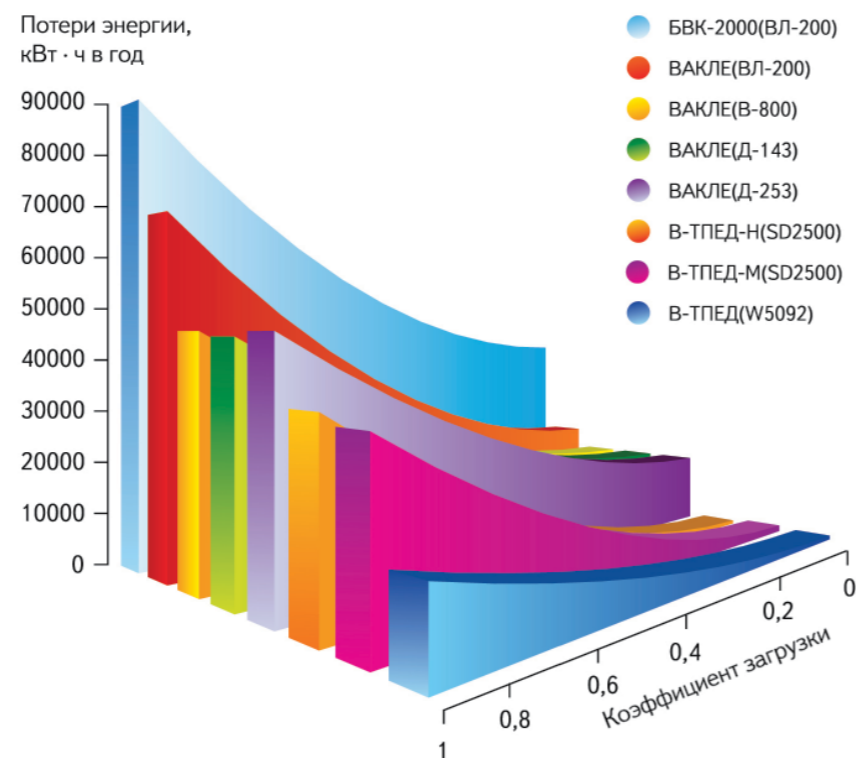
Вследствие несовершенства применяемых полупроводниковых приборов, а также больших потерь в шунтирующих резисторах и в системе принудительной вентиляции расход энергии в устаревших преобразовательных секциях значительно выше, чем в современных выпрямителях В-ТПЕД. Особенность силовых схем влечёт за собой повышенный расход электроэнергии даже в том случае, когда коэффициент загрузки выпрямителя мал или нагрузка отсутствует вовсе. Специалисты ЗАО «НПП Энергия» провели расчеты энергоэффективности устаревших преобразовательных секций и современных выпрямителей собственного производства. График годовых потерь электроэнергии в зависимости от коэффициента загрузки выпрямителя даёт представление о возможности экономии электроэнергии в случае замены устаревших секций на выпрямители серии В-ТПЕД.

При модернизации тяговых подстанций возможна замена устаревших агрегатов на выпрямители серии В-ТПЕД-2000 (SD2500), что при минимальных затратах на переоборудование подстанции (строительная часть остаётся без изменения) значительно

увеличивает её энергетическую эффективность. В случае полной замены выпрямительного агрегата (силовой трансформатор и выпрямительная

ходов, что позволяет увеличивать выходную мощность тяговой подстанции при той же разрешённой мощности, получаемой от центра питания;

Годовые потери энергии в преобразовательных секциях



секция) целесообразно применять «мостовую» схему выпрямления (В-ТПЕД-2000М) вместо «нулевой» (В-ТПЕД-2000Н). Энергетические показатели этих выпрямителей практически одинаковы притом, что «мостовая» схема выпрямления обладает следующими преимуществами:

- Типовая мощность «мостового» трансформатора на 21% меньше чем «нулевого» при той же мощности на вы-

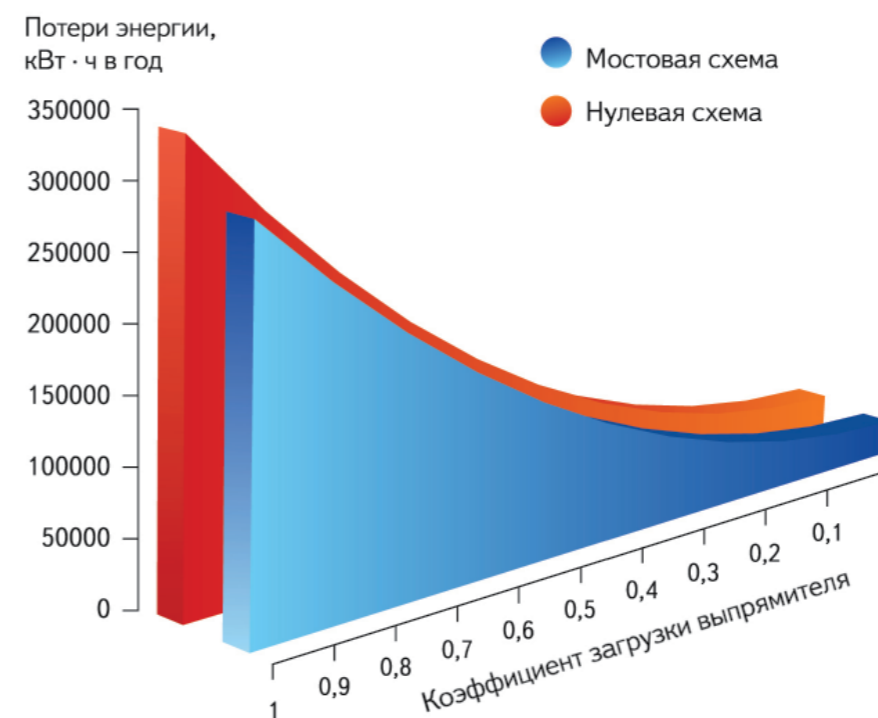
- Стоимость «мостового» агрегата ниже за счёт того, что в трансформаторе отсутствует уравнивающий реактор (несмотря на то, что количество полупроводниковых приборов в «мостовой» схеме больше);

- В преобразователе, выполненном по «мостовой» схеме, отсутствует пик напряжения на «холостом ходу», что благотворно влияет на изоляцию системы электроснабжения;

Таблица 1. Основные типы применяемых на тяговых подстанциях выпрямителей

Название выпрямительной секции	БВК-2000	ВАКЛЕ-2000	ВАКЛЕ-2000	ВАКЛЕ-2000	ВАКЛЕ-2000	В-ТПЕД-2000-М2	В-ТПЕД-2000-Н	В-ТПЕД-2000-М3
Номинальный ток, А	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000
Номинальная мощность, кВт	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200
Тип применяемых диодов	ВЛ-200	ВЛ-200	В-800	Д-143	Д-253	SD2500	SD2500	W5092
Класс применяемых диодов	до 13	до 13	до 24	до 16	до 20	25	25	до 35
Количество диодов	72	72	24	24	24	12	12	6
Наличие принудительной вентиляции	+	-	-	-	-	-	-	-

Годовые потери энергии в преобразовательных агрегатах



- Как при нагрузке, так и в режиме «холостого хода» энергоэффективность «мостового» агрегата выше, чем у «нулевого».

Зависимость потерь в агрегатах от коэффициента загрузки выпрямителя и схемы выпрямления наглядно представлена на графике (состав агрегата, выполненного по «мостовой» схеме: трансформатор ТСЗП-1600/10ГТУЗ, выпрямитель В-ТПЕД-2000М; состав агрегата, выполненного по «нулевой» схеме: трансформатор ТСЗПУ-2000/10ГТУЗ, выпрямитель В-ТПЕД-2000Н).

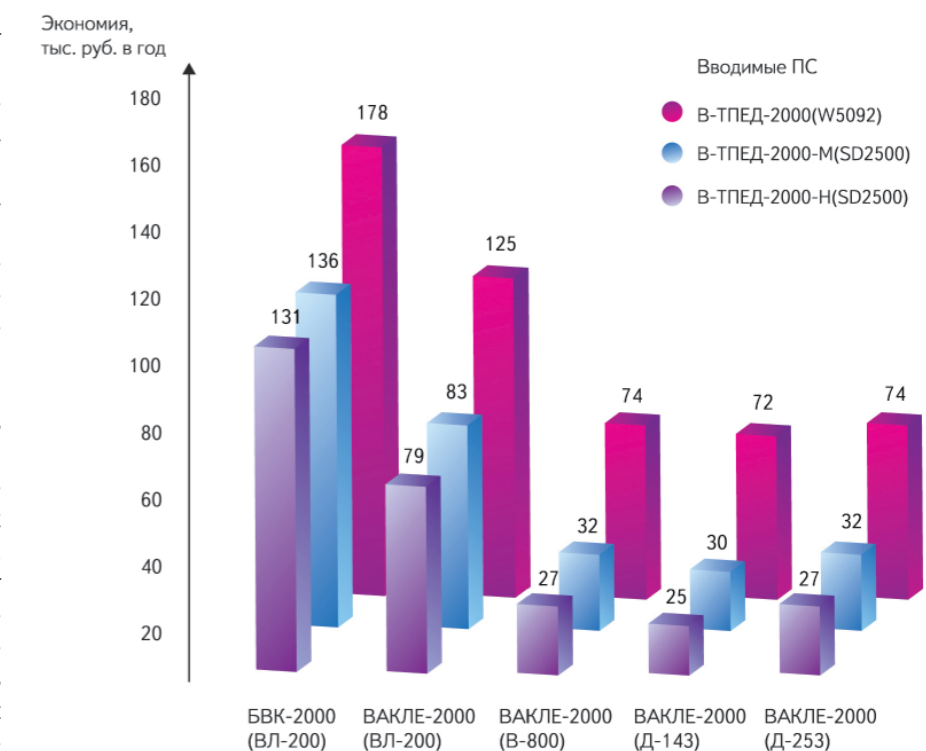
Выпрямители серии В-ТПЕД-М (W5092) могут применяться на вновь возводимых тяговых подстанциях. Выпрямители данной серии выполнены в виде малогабаритных ячеек с использованием силовой схемы на 6 диодах 35 класса, что позволяет заметно снизить потери в выпрямителе и увеличить его энергоэффективность. Выпрямители могут быть встроены в линейку комплектных распределительных устройств КРУМ-600. В этом случае помимо резкого повышения энергетической эффективности оборудования внедрение выпрямительных ячеек с таким конструктивным исполнением позволит значительно сократить затраты на строительную часть за счёт уменьшения площади подстанции и исклю-

чения кабельных соединений между В-ТПЕД и КРУМ-600.

По графику экономической эффективности, на котором представлены гистограммы экономической целесообразности внедрения выпрямителей ЗАО «НПП Энергия» типа В-ТПЕД-2000 (SD2500) и В-ТПЕД-2000 (W5092), можно рассчитать сроки их окупаемости в зависимости от типа заменяемых преобразовательных секций.

По расчётным данным, даже в случае отсутствия нагрузки на линии (выпрямитель работает на холостом ходу) экономический эффект от внедрения новых преобразовательных секций составляет в зависимости от типа заменяемых выпрямителей от 25 до 96 тыс. руб. в год. В случае работы преобразовательной секции при номинальной нагрузке выпрямители серии В-ТПЕД, производства ЗАО «НПП Энергия», смогут сократить расходы на электрическую энергию на сумму от 25 до 178 тыс. руб. в год. PRO

Экономический эффект* от замены устаревших преобразовательных секций на выпрямители В-ТПЕД



* - при стоимости электроэнергии 2,4 руб. за 1кВтч

ЗАО «НПП Энергия»
11123, г. Москва, 1-я Владимирская ул., д. 5
Тел.: (495) 672-01-37, (985) 765-18-17
E-mail: nppen@dol.ru, osipov@npp-energy.ru
www.npp-energy.ru



Власти Великого Новгорода ищут инвестора для троллейбусного депо

Администрация Великого Новгорода ищет инвестора для ОАО «Троллейбусное депо». Как сообщили информационному агентству Regnum в пресс-центре администрации, акции предприятия выставлены на продажу.

«Сейчас вопрос о продаже 100% акций снят с повестки, рассматривается вариант продажи части акций с сохранением 49% в муниципалитете для контроля работы предприятия», – отметили в пресс-центре.

Как пояснил директор ОАО «Троллейбусное депо» Игорь Фокин, предприятие продаётся с обременением. Одно из условий сделки – сохранение троллейбусного движения в городе в течение 5 лет. За всё время существования предприятия, а это уже 18 лет, оно практически не приносило прибыли, сегодня ежемесячный убыток составляет почти 3 млн. рублей.

«Администрация Великого Новгорода заинтересована в развитии экологически чистого транспорта в городе, поэтому ищет инвестора, готового вложить средства в предприятие», – прокомментировал новость заместитель главы администрации Великого Новгорода Павел Морозов.

Значительная часть прибыли ОАО «Троллейбусное депо» уходит на заработную плату сотрудников, на развитие предприятия средств не хватает. На обновление подвижного состава необходимо единовременное вливание около 200 млн. руб. и для стабильной работы

требуются ежемесячные дотации в размере 4 млн. руб., отметили в мэрии.

Сейчас в Великом Новгороде действуют 5 троллейбусных маршрутов общей протяжённостью 36,5 км. До 2012 года троллейбусное депо входило в состав муниципального унитарного предприятия пассажирского автотранспорта №2 (МУП ПАТ-2), но с 2012 года стало самостоятельным юридическим лицом, а с 21 марта 2013 года – открытым акционерным обществом. 100-процентным собственником акций ОАО является администрация Великого Новгорода. **PRO**

Блогеры Екатеринбурга предлагают ударить трамваями по пробкам

Молодые активисты решили, что именно трамвайная инфраструктура спасёт горожан от автомобильных заторов.

Аргументы у блогеров простые: прокладывать трамвайные пути дешевле, чем строить метро, а проблему комфорта можно решить закупкой новых современных вагонов. По подсчётам активистов, к 2023 году в Екатеринбурге необходимо будет модернизировать 100 вагонов – по 10 штук в год. На эти цели должно быть направлено 500 млн. рублей.

Второй задачей, которую надо решить, чтобы трамваи стали основой транспортного благополучия горожан, является строительство новых трамвайных линий. Их немного – всего 6 общей протяжённостью 16,5 км. Блогеры отмечают, что для полноценного строительства новых линий необходим 1 млрд. 155 млн. рублей – сумма большая, но она в 27 раз меньше стоимости строительства одной линии метро.

Чтобы автомобилисты не мешали движению трамваев, пути надо будет обособить от проезжей части. В этом случае средняя скорость движения вагонов по городу сможет вырасти с 13 до 25 км/час. Внедрение системы приоритетного проезда

перекрёстков также ускорит передвижение пассажирского транспорта по городу. А проблему с ожиданием трамвая на холоде зимой активисты предлагают решить путём строительства обогреваемых остановочных комплексов.

Тарифную политику авторы идеи не продумали. Они честно признаются, что в этом случае нужно консультироваться со специалистами. Но они сходятся во мнении, что надо создать удобную систему оплаты проезда при поездках с пересадками и несколько видов проездных документов – на сутки, 3 дня и т.п. Причём система должна быть построена по принципу «чем больше приобретено поездок, тем меньше нужно платить за каждую из них».

Блогеры собираются просить муниципальных депутатов о разработке совместного проекта форсированного обособления трамвайных путей и выделения средств на закупку современных низкопольных трамваев и модернизацию устаревших вагонов. **PRO**

Кузбасс возьмёт в лизинг 100 новых автобусов

Кемеровская область до конца года возьмёт в лизинг 100 автобусов. Это позволит увеличить количество новой техники, купленной в этом году, почти в два раза.

Как сообщили в областном департаменте транспорта и связи, автобусы будут взяты в лизинг на 3 года. Максимальная сумма контракта – 523 млн. рублей. Выбор именно данной формы приобретения техники связан с непростой ситуацией по пополнению региональной казны из-за снижения поступлений от основных налогоплательщиков, в частности, угольщиков.

В этом году Кемеровской областью уже были закуплены 59 автобусов, из них 13 машин на сумму 63 млн. руб. в рамках

региональной долгосрочной целевой программы, ещё 46 на сумму 200 млн. руб. – в лизинг. Также ещё 28 автобусов и 1 трамвай были приобретены за счёт спонсоров. В общей сложности на обновление парка общественного транспорта региона в 2013 году было направлено 388 млн. рублей.

По информации сайта lentaregion.ru, в прошлом году в транспортный парк Кузбасса поступило более 100 единиц нового подвижного состава. В частности, из средств областного бюджета был за-

куплен 61 автобус и два трамвая, за счёт спонсоров – 38 автобусов. В итоге инвестиции составили 445 млн. рублей.

Что касается износа транспорта, то, по данным департамента, он достигает 30 процентов и новая техника как раз идёт на замену устаревшей. В Кемеровской области действует около 800 маршрутов общественного транспорта. Ежедневно на линию выходят более 2 тыс. автобусов, 110 троллейбусов и 180 трамваев. Каждый день пассажирский транспорт региона перевозит около 1 млн. человек. **PRO**

МАП ГЭТ -
Международная
Ассоциация Предприятий
Городского Электрического
Транспорта

Отраслевая общественная организация, созданная с целью совершенствования и развития трамвая и троллейбуса в транспортных системах городов. Ассоциация объединяет 150 предприятий из 100 городов России, стран Европы и Азии.



Основная задача МАП ГЭТ:
объединение профильных организаций, деятельность которых связана с обеспечением функционирования городского электрического транспорта (трамвая и троллейбуса), для осуществления единой технической политики в отрасли, а также разработки новых экономических механизмов, обеспечивающих развитие предприятий ГЭТ в современных условиях.

Приглашаем к сотрудничеству!

Контакты:

Юридический адрес:

125284, г. Москва, ул. Беговая, дом 1а.

Почтовый адрес:

107014, г. Москва, ул. Матросская Тишина, д. 15/17.

Тел/факс: +7 (495) 276-29-90

E-mail: mapget@mail.ru



www.mapget.ru

Нужен ли Москве Музей пассажирского транспорта?

Автор – Константин Морозов
Фото – Антон Белицкий



27 ноября в Москве в муниципалитете района Щукино состоялась «круглый стол», посвященный созданию в столице полноценного Музея пассажирского транспорта.

Мероприятие было организовано Фондом содействия развитию городов «Городские проекты Ильи Варламова и Максима Каца». В работе «круглого стола» приняли участие заместитель руководителя департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Алина Бисембаева, начальник отдела музейно-выставочной работы департамента культуры Антон Горянов, заместитель директора Музея пассажирского транспорта Москвы ГУП «Мосгортранс» Александр Соловей, координатор движения «Архнадзор» Антон Размахин, депутаты муниципальных собраний, общественные деятели, журналисты и эксперты.

В настоящее время в Москве нет постоянно действующей экспозиции музея. Фонды музея (более 70 восстановленных трамваев, троллейбусов и автобусов и примерно столько же в процессе восстановления) размещены в филиалах ГУП «Мосгортранс». Экспозиция демонстрируется на праздничных мероприятиях, в дни выставок и юбилеев. Например, недавно состоялся парад ретро-троллейбусов, посвященный 80-летию московского троллейбуса.

Участниками «круглого стола» была озвучена идея разместить музей на территории 4-го троллейбусного парка им. Щепетильникова (бывшее Мусское трамвайное депо). Удобное расположение возле станции метро

«Белорусская», по мнению выступающих, гарантировало бы стабильное внимание к экспозиции москвичей и гостей столицы. Разумеется, подвжной состав, обслуживающий 7 троллейбусных маршрутов, должен быть сперва переведён в другие парки. Как отметил представитель «Архнадзора», размещение подобного музея в историческом здании – общемировая практика, и уже принято решение о включении зданий по адресу Лесная ул., стр. 1-6 в Реестр культурного наследия, что не предполагает коммерческого использования данной территории, но оптимально для музейной работы. Прозвучало также предложение использовать под музей электродепо «Северное» Московского метрополитена, освобождение которого возможно ввиду строительства но-

вого депо для Третьего пересадочного контура.

Более широкий подход предложила Алина Бисембаева. По её мнению, музей должен стать одной из частей транспортной площадки – культурного, исторического, просветительского «центра притяжения» для москвичей и гостей столицы. Причём экспозиция должна охватывать все виды общественного транспорта, так как современный подход предполагает единство транспортного пространства мегаполиса.

Завершая «круглый стол», участники предложили департаменту транспорта сформировать рабочую группу, которая могла бы мониторить продвижение дел по созданию постоянно действующего музея, учитывая при этом мнение заинтересованных сторон. **PRO**

От редакции: Идея московского музея городского транспорта, безусловно, рано или поздно воплотится в жизнь. На самом деле, предлагавшиеся на «круглом столе» варианты с местом размещения экспозиции не отвечают не только потребностям сегодняшнего дня (150-170 единиц подвижного состава), но и не учитывают перспективу и позиционирование музея в мировом отраслевом пространстве. Если мечтать о действительно мировом «центре притяжения», а для этого есть все предпосылки – богатейшая история и фонды, то площадь музея должна составлять не менее 20 гектар, с размещением под крышей экспозиции, в том числе динамической, запасников, ремонтных мастерских, лекционных залов, гостиниц, современной сервисной инфраструктуры. В этом случае можно рассчитывать на массовый поток иностранных и российских туристов и имидж Москвы как города-лидера в сохранении исторического наследия отрасли.

А что думаете на эту тему вы, уважаемые читатели?
Просим присылать ваши идеи и предложения в редакцию.

Золотая Колесница

Мировая Премия Транспортной Отрасли

Стамбул 7 марта | Прага 13 марта | Одесса 23 апреля | Москва 22 мая | Женева 28 мая | Гданьск 24 сентября | Шеньжень 14 октября | Будапешт 14 ноября

2013

www.transportaward.com

Дополнительная информация по телефонам: (495) 925-81-63, 925-81-64

ОРГАНИЗАТОР: Фонд реализации социальных программ

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ: УТР

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ: Транспорт России, ДОРОЖНИК ФЛОТ, Морские Вести, ЕВРОЗИЯ ВЕСТИ, АвтоСреда.ru, РОССИЯ 24, ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ДОРОЖНИК, ВОЛГА-БИЗНЕС 15 ЛЕТ ЖУРНАЛ, ТРАНСПОРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ТРАНСПОРТ РОССИИ, DEPARTMENT OF TRANSPORT AND DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE CITY OF MOSCOW

СПОНСОРЫ И ПАРТНЕРЫ: SNCF, РЖД, JERID, ЭРЭСТ, Чистая Дорога

RUSSIAN BUSINESS COUNCIL, PIBD, BUSINESS AFRICA, РУССКИЕ ЭМИРАТЫ, DUBAI, 89.1



В Оргкомитет международной общественной премии
транспортной отрасли «Золотая Колесница»

127287, г. Москва, ул. Полтавская, д. 18
Тел.: (499) 760-71-51, (495) 925-81-63, (495) 925-81-64
Сайт: www.transportaward.com, эл. почта: office@transportaward.com

Заявка на участие в конкурсе и соискание звания Лауреата премии

Полное и сокращенное название организации:		
Юридический адрес:		
Почтовый адрес:		
Телефон/факс:		
Эл. почта/сайт:		
Номер и дата выдачи лицензии на право осуществления основных видов деятельности:	<p>Внимание! В заявке необходимо отметить крестиком только те номинации, в которых будет участвовать организация.</p> <p>Главные номинации:</p> <input type="checkbox"/> Лидер автомобильного транспорта; <input type="checkbox"/> Лидер морского транспорта; <input type="checkbox"/> Лидер внутреннего водного транспорта; <input type="checkbox"/> Лидер железнодорожного транспорта; <input type="checkbox"/> Лидер воздушного транспорта; <input type="checkbox"/> Лидер трубопроводного транспорта; <input type="checkbox"/> Лидер промышленного транспорта; <input type="checkbox"/> Лидер общественного пассажирского транспорта; <input type="checkbox"/> Лидер строительства объектов транспортного назначения; <input type="checkbox"/> Лидер дорожной отрасли; <input type="checkbox"/> Лидер транспортно-экспедиторской отрасли; <input type="checkbox"/> Лидер страхования организаций и предприятий транспорта России; <input type="checkbox"/> Лидер российского рынка по продаже и обслуживанию автомобилей; <input type="checkbox"/> Лидер навигационного обеспечения транспортной отрасли России; <input type="checkbox"/> Лидер картографической и геодезической отрасли; <input type="checkbox"/> Лидер международных автомобильных перевозок. <p>Специальные номинации:</p> <input type="checkbox"/> Популяризация транспортной отрасли в СМИ; <input type="checkbox"/> За укрепление международных отношений; <input type="checkbox"/> Проект года транспортной отрасли; <input type="checkbox"/> Лидер инвестиций транспортной отрасли; <input type="checkbox"/> Лидер транспортной науки и образования; <input type="checkbox"/> Лидер в сфере дополнительного и профессионального образования транспортной отрасли; <p>Личностные номинации:</p> <input type="checkbox"/> Руководитель года транспортной отрасли России; <input type="checkbox"/> За вклад в развитие отечественной транспортной отрасли; <p>Основные номинации:</p> <input type="checkbox"/> Лучшее российское региональное предприятие автомобильного транспорта; <input type="checkbox"/> Лучшее российское региональное предприятие морского транспорта; <input type="checkbox"/> Лучшее российское региональное предприятие внутреннего водного транспорта; <input type="checkbox"/> Лучшее российское региональное предприятие железнодорожного транспорта; <input type="checkbox"/> Лучшее российское региональное предприятие воздушного транспорта; <input type="checkbox"/> Лучшее российское региональное предприятие промышленного транспорта; <input type="checkbox"/> Лучшее российское региональное предприятие картографической и геодезической отрасли; <input type="checkbox"/> Лучшее российское региональное предприятие международных автомобильных перевозок; <input type="checkbox"/> Лучшее российское региональное предприятие трубопроводного транспорта; <input type="checkbox"/> Лучшее российское региональное предприятие транспорта общего пользования; <input type="checkbox"/> Лучшее российское региональное предприятие строительства объектов транспортного назначения; <input type="checkbox"/> Лучшее российское региональное предприятие транспортно-экспедиторской отрасли; <input type="checkbox"/> Лучшее российское региональное предприятие навигационного обеспечения транспортной отрасли; <input type="checkbox"/> Лучшее российское региональное предприятие международных автомобильных перевозок; <input type="checkbox"/> Лучшее российское транспортное предприятие среднего и малого бизнеса; <input type="checkbox"/> Лучшее российское региональное предприятие по страхованию организаций и предприятий транспорта.	
Виды транспортных услуг, которые организация оказывает юридическим лицам:		
Виды транспортных услуг, которые организация оказывает физическим лицам:		
Количество отделений, филиалов и представительств:		
Членство (участие) в профессиональных российских и международных общественных организациях и объединениях (укажите каких):		
Координатор от организации-конкурсанта (Ф.И.О., должность, телефон):		
Ф.И.О. и должность руководителя, подписавшего заявку:		
Подпись руководителя:		Место печати:
«_____» _____ 2013 г.		
Примечание: заявка является официальным документом, который Оргкомитет премии принимает к делопроизводству и на основании которой осуществляет утвержденные Положением и Этапами премии регламентные действия по определению соискателей и Лауреатов премии «Золотая Колесница».		

На пути в Европу

Автор и фото – Виктор Степанов

В октябре текущего года белорусская транспортная общественность получила возможность ознакомиться с основными положениями европейской транспортной политики и правовыми механизмами её реализации с акцентом на автомобильные перевозки пассажиров и приоритетное развитие общественного транспорта.

Этому способствовал документ, получивший название «Концепция гармонизации законодательства Беларуси и ЕС в области перевозок пассажиров», подготовленный общественной организацией «Белорусский союз транспортников» в рамках проекта «Беларусь и ЕС: делимся опытом».

Как отмечают авторы документа, на основе анализа общеевропейского законодательства и правоприменительной практики в этой сфере, опыта Литвы и Молдовы в документе предложены конкретные шаги по развитию белорусского законодательства и рекомендации по присоединению Республики Беларусь к международным соглашениям и конвенциям в сфере автомобильных перевозок пассажиров. Учитывая многочисленные черты сходства в положении дел в этой области, а также наличие общих для постсоветского пространства проблем, наблюдения и выводы белорусских исследователей будут, несомненно, интересны и российскому читателю.

Краеугольные камни: мобильность и экологичность

Формирование и реализация транспортной политики такого сложного образования как ЕС представляет собой непрерывный процесс. Всё большее влияние на него оказывает идеология устойчивого развития, согласно которой любые ответственные политические и управленческие решения должны приниматься с максимально возможным учётом интересов будущих поколений. Кроме того, знакомясь с документами, определяющими направления развития Евросоюза в области общественного транспорта, невозможно не заметить, что все они в основе своей имеют понятия «мобильности» и «экологичности».

Мобильность считается одним из символов свободы человека и показателем качества жизни. Сегодня европейцы тратят на транспорт около 13,5% семейного бюджета. Ссылаясь на оценки международных экспертов, авторы документа называют пассажирский транспорт основой всей системы мобильности.

По их данным, транспорт общего пользования на одну треть определяет экономическое развитие городов и регионов, гарантируя при этом безопасность для пассажиров и окружающей среды. При этом только на область перевозок приходится около 10% всего массива законодательства ЕС, причём наиболее урегулированным экономическим сектором, как на национальном уровне, так и в целом по ЕС, является автомобильный транспорт.

Авторы обращают внимание на то, что в 2011 году в Евросоюзе была разработана и на самом высоком политическом уровне представлена новая Белая книга, полное название которой звучит как декларация её целей и задач: «Транспорт-2050. План создания единого европейского транспортного пространства – стремление к достижению конкурентной и ресурсосберегающей транспортной системы». Этот документ предусматривает принятие городами планов мобильности, которые должны соответствовать и дополнять планы городского развития. Прежде всего, речь идёт о согласованной системе транспорта, энергетики и телекоммуникационных сетей, а также едином порядке взимания платы за пользование дорогами как в пределах городов, так и между ними.

Уменьшение загрязнения окружающей среды входит в число первоочередных задач в силу того, что, как признают все специалисты, современный автомобильный транспорт является основным потребителем невозможных энергетических ресурсов и источником выброса вредных веществ в атмосферу: на транспортные системы приходится 20-25 % мирового потребления энергии и выбросов углекислого газа.

В упомянутой выше Белой книге в число стратегических установок единой транспортной политики включены в связи с этим следующие:

- центры городов предстоит полностью избавить от автомобилей с бензиновыми и дизельными двигателями (ставка делается на гибридные и электрические источники питания);

- на нулевые показатели должна выйти смертность на автомобильном транспорте в пределах городских агломераций;

- благодаря применению новых видов топлива вредные выбросы в атмосферу планируется сократить на 40% (по сравнению с началом века их объём уменьшится на 60%);

- завершится создание европейской сети высокоскоростных железных дорог;

- главную роль в пассажирских перевозках на средние расстояния станут играть поезда;

- более половины грузовых перевозок (на расстоянии выше 300 км) будет выполняться железнодорожным и водным транспортом.

Управление, финансирование и «умные» системы оплаты

В европейской транспортной политике белорусские исследователи выделяют следующие основные этапы реформы управления общественным транспортом:

- передача общественного транспорта под юрисдикцию местных властей;

- введение системы конкурсных торгов (процедуры выбора перевозчиков);

- возложение регулирующих функций на специальные органы управления, находящиеся в административной и финансовой подчинённости у местных властей;

- чёткое разграничение ответственности между государством (местными органами власти) и регулирующими органами в лице организаторов перевозок.

Как отмечают белорусские исследователи, процессы реформирования системы городских пассажирских перевозок, прошедшие в европейских странах, привели к изменению не только целей функционирования общественного транспорта, но и принципов его финансирования. Главенствующие позиции были отданы коммерческой составляющей перевозочного процесса, а индивидуальный подход к субсидированию отдельных

маршрутов пришёл на смену прежней практике субсидирования регионально-го монополиста в сфере перевозок.

Изменения в системе управления общественным транспортом коснулись также функций государственных и муниципальных органов власти. Основные принципы современной политики в области общественного транспорта можно сформулировать следующим образом: работа транспортных предприятий (перевозчиков) организуется по принципу рыночной экономики, а государственные интересы защищаются рамками общих правил и существованием соответствующих государственных служб, а также независимых от перевозчиков органов регулирования транспортной деятельности. Их деятельность должна быть ориентирована на системное управление мобильностью и установление договорных (контрактных) отношений между заказчиками и исполнителями услуг в области общественного транспорта.

В некоторых европейских странах особый акцент делается на введение «умных» систем оплаты транспортных услуг: электронных билетов, карт оплаты и т.п., создаются единые системы и инструменты оплаты на всех видах транспорта и даже за некоторые иные услуги (парковка). В свою очередь, «умные» системы оплаты помогают получать дополнительные данные о перемещении пассажиров, которые можно использовать в процессе управления движением транспортных средств, а также для целей совершенствования организации перевозок пассажиров по маршрутной сети. В качестве цели декларируется объединение таких систем в границах нескольких регионов или стран.

Обслуживание пассажиров

Анализ европейских систем обеспечения качества пассажирских перевозок позволил авторам «Концепции...» выделить следующие основные параметры, влияющие на оценку услуг общественного транспорта:

- регулярность движения транспортных средств или точное выполнение расписания движения;

- скорость перевозок. Пассажиры заинтересованы в уменьшении длительности поездок, и когда общественный транспорт движется по специально отведённым полосам движения, он может в часы «пик» успешно конкурировать с индивидуальным автомобилем;

- составление для всех видов транспорта оптимальных расписаний движения транспортных средств;

- увеличение провозной способности подвижного состава;

- обеспечение безопасности и комфорта перевозок пассажиров общественным транспортом, являющимся наименее аварийным благодаря более высокой квалификации обслуживающего персонала.

Сократить время передвижения также помогает внедрение продуманных систем информирования пассажиров о движении транспорта.

При организации работы транспорта общего пользования перевозчики, заинтересованные в увеличении объёмов перевозок, постоянно совершенствуют формы обслуживания пассажиров. В европейских странах всё большее распространение получает обслуживание пассажиров по предварительным заявкам. Организация перевозок обеспечивается самыми разными способами:

- в экспрессном и «пульсирующем» режиме, путём комбинации или соединения нескольких маршрутов в один, когда отмечается резкое увеличение или снижение пассажиропотока;

- в виде так называемых «рыночных» или «театральных» маршрутов, а также маятниковых перевозок на короткие расстояния между объектами культурного, торгового, спортивного назначения;

- в виде специально организованных перевозок для молодёжи, посещающей культурные и спортивные мероприятия, или отдельных категорий населения (женщин с детьми, пожилых людей), а также в позднее и ночное время суток «от двери до двери».

В качестве дополнительных услуг пассажиру предоставляются возможности вызова такси из общественного транспорта, доставки его покупок и вещей по назначению и т.п. С этой целью всесторонне изучаются потребности разных групп населения. Именно потребности пассажиров и их образ жизни учитываются при принятии решений по планированию транспортных услуг и повышению их качества.

Цивилизованное общество должно учитывать и те трудности, с которыми сталкиваются люди с ограниченными возможностями передвижения при пересадке с одного транспортного средства на другое.

Гармонизация законодательства и интернационализация рынков

Как отмечают авторы документа, даже в Евросоюзе в такой динамично развивающейся сфере как автомобильные перевозки пассажиров не удаётся до конца решить проблему гармонизации условий конкуренции на местных рынках и выработать эффективные механизмы сотрудничества между субъектами хозяйствования отдельных стран. Происходит это потому, что в течение длительного времени общественный транспорт в Европе рассматривался исключительно как внутренняя деятельность каждой страны, а его регулирование подчинялось только национальному законодательству и было преимущественно направлено на защиту от конкуренции местных рынков. Между тем, в последние десятилетия в странах ЕС усиливается движение в сторону интернационализации местных рынков и уже сами субъекты хозяйствования проявляют активный интерес к соседним странам, через участие в конкурсах (тендерах) получая законное право там работать. Отметим, что, вдобавок ко всему, это обстоятельство делает особенно интересным развитие общеевропейского транспорта для наших стран, поставивших целью создание Единого экономического пространства.

Авторы «Концепции...», в частности, указывают на пользу предметного

изучения опыта ЕС в области создания единых правовых механизмов регулирования деятельности в области автомобильных перевозок пассажиров для решения следующих задач:

- более активное участие в международной торговле услугами;

- обеспечение комплексной городской (региональной) мобильности на основе принятия соответствующих планов и приоритетного развития общественного транспорта;

- использование механизмов государственно-частного партнёрства.

При этом гармонизация законодательства в соответствии с общеевропейскими подходами не должна становиться самоцелью, она должна быть направлена на достижение практических результатов. Более того, при совершенствовании законодательства в любой сфере деятельности основные положения актов ЕС следует рассматривать в качестве ориентира в той степени, насколько это целесообразно для конкретной страны, учитывая уровень её социально-экономического развития.

Наш опыт и перспективы

По мнению авторов «Концепции...», опыт интеграционных процессов в рамках СНГ и ЕврАзЭС показывает, что прогресса в их развитии не было, поскольку взаимодействие и сотрудничество в большей степени носило неконкретный характер, отсутствовали также реаль-

ные механизмы, которые обеспечивали бы выполнение достигнутых договорённостей.

Как заявил премьер-министр Беларуси Михаил Мясникович в мае 2013 года на Форуме деловых кругов ЕЭП, только две трети товаров и одна треть услуг передвигаются в рамках Таможенного союза свободно. Значит, пока у наших стран не только нет общего рынка, а налицо ещё и внутренние противоречия, устранение которых без гармонизации законодательства не представляется возможным.

Между тем, как выяснили авторы документа, каждая из стран-членов ТС движется своим собственным путём по пути гармонизации своего законодательства с европейским. Ещё в 2005 году между Россией и ЕС было подписано соглашение под названием «Дорожная карта по общему экономическому пространству», в котором предусмотрена постепенная интеграция транспортных систем. И хотя общее транспортное пространство пока не попало в «Дорожную карту», однако в разделе 3.2 в общем виде были определены направления интеграции и в транспортной сфере.

В Республике Казахстан была принята государственная программа «Путь в Европу», рассчитанная на 2009-2011 годы. В качестве её целей, в частности, были определены разработка национальных приоритетов на европейском направлении, приобщение к опыту европейской

интеграции и проведению организационно-правовых реформ, а также углубление технологического, транспортного, торгового, гуманитарного и инвестиционного сотрудничества со странами Евросоюза.

В Беларуси задача гармонизации национального законодательства с правом Европейского союза на официальном уровне пока не ставилась. Более того, авторы исследования отмечают, что на данный момент Беларусь остаётся в числе последних двух членов СНГ (наряду с Туркменистаном), которые даже не заключили Соглашение о партнёрстве и сотрудничестве, представляющее собой стандартный международный договор ЕС с постсоветскими странами, в котором определяются сферы и процедуры гармонизации или сближения законодательства.

В то же время внушает надежду заявленное на самом высоком уровне намерение стран Таможенного союза двигаться в направлении создания общего экономического пространства с Евросоюзом, для чего, по их мнению, будет необходимо гармонизировать национальное законодательство с законодательством ЕС.

По мнению активистов Белорусского союза транспортников, для достижения этой цели необходимо предпринять ряд мер. В их числе рекомендуется развивать международные автомобильные перевозки пассажиров на основе присоединения к Соглашению «Интербус» и ряду других международных соглашений и конвенций ЕЭК ООН.

Национальное транспортное законодательство следует ориентировать на комплексное решение проблем городской и региональной мобильности, а также подготовить проект Закона «Об организации транспортного обслуживания населения» с максимальным использованием при этом положений Регламента ЕС 1370/2007 в части контрактации услуг общественного транспорта и механизмов компенсации обоснованных расходов перевозчиков.

Предлагаемые меры, по мнению авторов документа, будут способствовать совершенствованию отношений в области автомобильных перевозок пассажиров, формированию правовой системы с учётом общепризнанных международных норм и принципов регулирования транспортной деятельности. PRO



Три «кита» общественного транспорта Женевы

Автор и фото – Олег Бодня



Пассажирский транспорт Женевы, швейцарского города с населением 192 тыс. человек, держится на трёх «китах» – трамваях, троллейбусах и автобусах. Вроде как обычный для постсоветского пространства набор. Но для европейских городов он нехарактерен.

Причин этому две. Первая – историческая. В городах Западной Европы и Америки троллейбус часто приходил на смену трамваю, а затем сдавал свои позиции в пользу автобусного транспорта. В итоге от мощных сетей электротранспорта к 1970-м годам в большинстве развитых стран (за исключением Германии и Восточной Европы) остались только небольшие фрагменты – в основном, в виде трамвайных линий, которые по каким-то причинам не смогли заменить автобусными маршрутами. На базе этих фрагментов и идёт современное развитие ЛРТ. Троллейбусам повезло меньше – их было гораздо проще заменить на автобусы. Тем не менее, в Европе сейчас функционирует более 100 троллейбусных систем, открытых преимущественно в первой половине XX века (при этом есть и новые). В основном, троллейбусы сохранились в странах с недорогой электроэнергией и стабильными «автобусными» пассажиропотоками. Швейцария к данному описанию подходит по всем пунктам: благодаря развитой

системе гидроэлектростанций обслуживание электрического транспорта с соответствующей инфраструктурой обходится не дороже эксплуатации автопредприятий, а местные города относительно небольшие по размеру и числу жителей. Вторая причина – эксплуатационная. Для двух видов наземного электротранспорта нужно создавать различную инфраструктуру, покупать разнотипный подвижной состав и т.п. Поэтому в ряде европейских городов было принято решение о закрытии троллейбуса в пользу трамвая, или наоборот. Как уже было замечено выше, Женева является приятным исключением из этого правила – и, кстати, не единственным в Швейцарии.

Прежде чем перейти к описанию транспортной системы города, нужно сделать ещё одно уточнение. Женева входит в состав одноимённого кантона (субъекта швейцарской конфедерации, по-нашему – региона, хотя есть определённые отличия) и давно

уже представляет собой единую агломерацию с близлежащими городами кантона и населёнными пунктами, находящимися на территории Франции, которая окружает кантон с трёх сторон. Обычный человек границ между Женевой и другими городами кантона заметить не в состоянии, так как местами они проходят по улицам и перекрёсткам. Да и государственная граница между Швейцарией и Францией уже стала практически прозрачной, причём отнюдь не в переносном смысле. Основные маршруты всех трёх видов общественного транспорта охватывают территорию Женевы и прилегающих городов кантона с высокой плотностью населения, региональные автобусные линии проложены до отдалённых городов и коммун, иногда с заходом на территорию Франции и соседнего кантона Во. Число жителей в Женевском кантоне – около 470 тыс. человек, население агломерации Большая Женева оценивается примерно в 915 тыс. жителей.

История женевского трамвая насчитывает более 150 лет – первые линии конки появились в городе в 1862 году, затем настала пора парового, а потом уже привычного нам электрического трамвая. В 1920-е годы маршрутная сеть женевского трамвая стала крупнейшей в Европе. Линии рельсового транспорта вышли за пределы города и связали Женеву как с ближайшими швейцарскими, так и с более отдалёнными французскими городами. После Второй мировой войны началась деградация системы – к концу 1960-х годов в Женеве остался лишь один трамвайный маршрут №12. Возрождение трамвая на основе технологии ЛРТ началось в середине 1990-х. За прошедшие 20 лет были открыты линии до Дворца Наций (резиденции ООН), научного центра CERN и некоторых городов-спутников Женевы. В планах транспортного руководства дальнейшее расширение системы за счёт продления существующих линий, в том числе на территорию Франции.

На данный момент общая длина сети городского рельсового транспорта Женевы составляет 33,1 км, на 4 маршрутах работает около 100 вагонов. Используются три основные модели подвижного состава – поезда из двух- и трёхсекционных трамваев Duewag-Vevey постройки конца 1980-х годов, 42-метровые 7-секционные Bombardier Flexity Outlook 2004-2009 годов выпуска и новейшие 44-метровые Stadler Tango, состоящие из 6 секций. Все вагоны, включая Duewag-Vevey (ещё раз обратите внимание на время их изготовления!), низкопольные, с откидывающимися или выдвигающимися ступеньками, позволяющими беспрепятственно попасть в салон с уровня дороги или тротуара. Средний возраст парка – 11 лет. Трамваи серии «Танго» продолжают поступать в город. Всего по контракту 2011 года будет изготовлено 32 состава с возможностью опциона ещё на 24 вагона.

Троллейбусы появились в Женеве в 1942 году. Развитие этого вида транспорта шло по сценарию, описанному выше – новые троллейбусные линии приходили на смену трамвайным, но благодаря невысокой стоимости электроэнергии большинство из них сохранилось до наших дней. Сейчас в Женеве функционирует 6 троллейбусных маршрутов, длина сети составляет 30,4 км.



Поезд из вагонов Duewag-Vevey в живописном городке Каруж на 12-м маршруте, который считается самой старой трамвайной линией в Европе

По линиям курсируют высокопольные «гармошки» моделей Saure/Hess GT560 и NAW BGT 5-25, выпущенные в 1980-х годах, и низкопольные троллейбусы Hess SwissTrolley в двух- и трёхсекционном варианте. Общее число подвижного состава – 91 ед., средний возраст – 16 лет. В ближайшее время все высокопольные машины будут заменены на новые низкопольные троллейбусы VanHool Exqui.City 18.

Автобусная маршрутная сеть Женевы довольно велика. Компания Transports Publics Genevois (TPG), основной транспортный оператор агломерации (в том числе и по электротранспорту), рабо-

тает на 44 автобусных маршрутах (27 городских и 17 региональных) с общей протяжённостью линий 200,2 и 159,3 км соответственно. Пассажиры обслуживают 185 сочленимых (в том числе несколько 3-секционных) и 39 обычных 12-метровых автобусов, а также 5 микроавтобусов. Последние лавируют по узким улочкам исторического центра, выполняя роль подвоза к крупным транспортным пересадочным узлам. Основу автобусного парка (средний возраст – 4 года!) составляют машины Mercedes-Benz Citaro, помимо них также встречается техника марок MAN, Van Hool и Volvo.



Очередь из трамваев на въезд в двухуровневое депо на три вида транспорта



Трёхсекционные троллейбусы Hess lightTram работают на маршруте №10, соединяющем район аэропорта с центром города

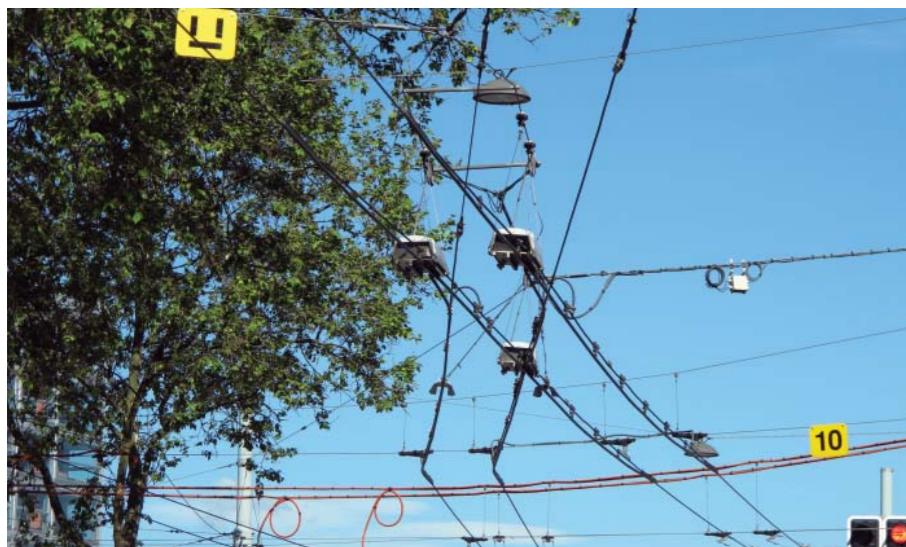
Стоит отметить следующую особенность маршрутной сети Женевы: номера в диапазоне 1-57 принадлежат городским маршрутам (обслуживающим районы агломерации с плотной городской застройкой), региональные же маршруты обозначаются буквами латинского алфавита. Это относится к транспорту компании TPG. У других автобусных операторов своя нумерация. Например, региональные автобусы компании Veolia курсируют по маршрутам 71-74, а пассажирский транспорт французского оператора TАС, работающего в городе Аннамас, де-факто входящем в состав Большой Женевы, имеют номера 1-6, DA и 61. Последний маршрут, кстати, связывает Аннамас с Женевой.

В рамках проекта TOSA (Trolleybus Optimisation Systeme Alimentation, о нём мы упоминали в №4 за этот год) специально для компании TPG был разработан 18-метровый электробус двухсекционной компоновки с оборудованием, обеспечивающим возможность подзарядки аккумуляторов на остановках и конечных станциях. Опытные испытания этой машины будут проходить (точнее, уже проходят) на коротком отрезке автобусного маршрута №5.

Впечатления от работы женевского транспорта – исключительно положительные. Подвижной состав комфортен для поездок и достаточно вместителен (хотя бывают ситуации, когда наполненность салонов близка к критической). Качество транспортной инфраструкту-

ры (дороги, рельсовые пути, контактная сеть) близко к идеалу и, если быть честным, им и является. В новых трамваях можно без проблем говорить шёпотом – и тебя услышат. Немного удивила неравномерность движения на некоторых маршрутах, причём, похоже, это не было последствием каких-то сбоев. Информирование пассажиров выполнено на самом высоком уровне – практически на каждой остановке есть схемы линий и расписания движения, встречаются и табло, показывающие время прибытия следующего транспортного средства. В салонах установлены цветные мониторы, на которых отображается маршрут движения с ближайшими остановками и список маршрутов, на которые можно осуществить пересадку.

О стоимости проезда в женевском транспорте можно, в общем-то, и не говорить. По одной простой причине – в городе созданы все условия, чтобы туристы не испытывали никаких проблем с передвижением, в том числе финансовых. На выходе из зоны прилёта женевского аэропорта установлены автоматы, выдающие бесплатные билеты, действующие в течение 1,5 часов – за это время любой прилетающий сможет добраться до гостиницы, находящейся на территории Женевского кантона. В самой же гостинице вам оформят Карту гостя – с её помощью вы сможете бесплатно пользоваться общественным транспортом в течение всего времени пребывания в городе. Естественно, за дальние



Современные спецчасти контактной сети позволяют троллейбусам ездить с автобусной динамикой

поездки платить всё-таки придётся, но для таких случаев есть специальные карты Swiss Travel Pass, позволяющие серьёзно сэкономить на путешествии по стране. Туризм в Швейцарии является одним из основных источников поступления средств в казну (15% национального дохода!), поэтому практически бесплатный общественный транспорт – это, по сути, оригинальный способ привлечения гостей в страну.

Тем не менее, для полноты картины вопрос оплаты проезда стоит осветить. Билеты на транспорт можно приобрести в специальных автоматах, которые установлены на всех основных остановках города. Аналогичными автоматами оснащены автобусы – на случай отсутствия данного устройства на той или иной остановке. Минимальный по стоимости билет (2 швейцарских франка) пригоден для 10-минутной поездки в пределах трёх остановок. 60-минутный билет стоит 3,5 франка, дневной – 10,6 франков (в выходные может использоваться для проезда двух пассажиров одновременно), недельный – 38, месячный – 70 или 110 франков, годовой – 700 или 1100 франков. Разница в стоимости обусловлена тем, является ли билет именным или передаваемым другому лицу. Второй вариант, естественно, дороже. Для учащихся и людей пожилого возраста предусмотрены специальные тарифы. Также существуют билеты для групповых поездок. Довольно интересна женевская система штрафов. Если безбилетник контролёрам попадается



Сочленённые Mercedes-Benz Citaro – основа автобусного парка Женевы

впервые, то он обязан уплатить штраф в размере 80 франков наличными или 120 франков при отсрочке платежа и предъявить своё удостоверение личности, после чего информация о нём заносится в специальную базу данных. В случае «рецидива» сумма штрафа удваивается до 240 франков. Если пассажир-«заяц» пользовался чужим абонементом, то этот билет блокируется, а для его восстановления нужно оплатить счёт в размере 120 франков. Для справки: 1 швейцарский франк примерно равен 35 рублям (курс на конец сентября 2013 года).

В Женеве существует два общества любителей трамваев, имеющих свой подвижной состав. Музейные вагоны курсируют по воскресеньям, в остальные дни можно заказать специальную поездку на раритетах (естественно, это уже будет стоить намного дороже). Компания TPG организует различные акции, популяризирующие общественный транспорт, выпускает информационные брошюры, приложения для мобильных устройств. Словом – идёт в ногу со временем, как и сам женевский транспорт, стоящий на трёх «китах». PRO



Автобус-гигант Van Hool New AGG300 на региональном маршруте E

Московскому троллейбусу – 80!

По материалам ГУП «Мосгортранс»



15 ноября 2013 года исполнилось 80 лет с даты пуска первого троллейбусного маршрута в Москве. Об истории столичного троллейбуса и его современном статусе – в этом материале.

Как это было

Первые троллейбусы в Европе и Америке появились в самом начале XX века. В Москве предложение о постройке троллейбусной линии впервые было озвучено в 1924 году, но к реализации этой идеи приступили лишь через девять лет.

Летом 1933 года силами Ярославского автозавода, автозавода имени Сталина (ЗИС, ныне АМО-ЗИЛ) и завода «Динамо» были спроектированы и построены два первых советских троллейбуса. В октябре того же года вдоль Ленинградского шоссе от Тверской заставы до моста Окружной железной дороги в Покровском-Стрешневе смонтировали однопутную троллейбусную линию длиной 7,5 км. Регулярное движение первых троллейбусов началось в 11 часов утра 15 ноября 1933 года. На следующий день определили время работы нового вида транспорта – с 7 до 24 часов. Максимальная скорость движения по маршруту составляла 36 км/ч, всю линию машины преодолели за 30 минут.

У первого советского троллейбуса модели ЛК-1 был деревянный каркас с металлической обшивкой, кузов длиной 9 метров, шириной 2,3 м и весом 8,5 тонн. В салоне были установлены 37 мягких мест для сидения, зеркала, никелированные ручки, сетки для багажа; под сиденьями были смонтированы электропечки. Машины выкрасили в тёмно-синий цвет, сверху шла кремово-желтая полоса, внизу – ярко-жёлтая обводка.

В январе 1934 года ЗИС изготовил опытную трёхосную машину ЛК-3 длиной 12 метров, рассчитанную на 85 пассажиров. В это же время первую линию от Тверской заставы продлили в центр до площади Революции, а в декабре 1934 года закончили монтаж второй троллейбусной линии по Арбату до Дорогомиловской заставы. В конце года по двум маршрутам курсировало уже 36 машин серии ЛК. В мае



Троллейбус ЛК-1 на первом московском маршруте

1935 года на Ленинградском шоссе был открыт первый троллейбусный парк.

В связи с расширением троллейбусной сети Москвы в конце 1935 года Ярославскому автозаводу было заказано 250 машин нового типа. Первый троллейбус марки ЯТБ-1 прибыл в Москву в июле 1936 года. В 1938-1939 гг. Ярославский автозавод по образцу английского троллейбуса ЕЕС выпустил 10 советских «двухэтажников» марки ЯТБ-3. Это были уникальные троллейбусы с кузовом высотой почти пять метров, способные вместить до 72 пассажиров.

В феврале 1939 года в Москву прибыла машина нового типа ЯТБ-4, а с апреля 1941 года стали поступать троллейбусы ЯТБ-4А с полуметаллическим кузовом (все предыдущие были деревянными). В сентябре 1941 года с Ярославского автозавода прибыла единственная цельнометаллическая машина новой марки ЯТБ-5. К этому времени в Москве было 17 троллейбусных маршрутов, по которым курсировали 583 машины.

С началом войны троллейбус в центре города превратился в основной вид пассажирского транспорта, так как почти все автобусы были реквизированы для военных целей. В 1943 году во втором троллейбусном парке Москвы был сконструирован троллейкар, который работал и как троллейбус, и как грузовой автомобиль – на тех участках, где не было контактной сети.

В послевоенные годы Тушинский авиазавод №82 приступил к выпуску совершенно новых троллейбусов для Москвы. В феврале 1946 года первый цельнометаллический троллейбус МТБ-82А вышел в рейс по улице Горького. В течение 1947-1950 гг. авиазавод произвёл для столицы 363 машины. На 1 января 1952 г. в Москве было уже 786 троллейбусов, протяжённость контактной сети составила 298,7 км (в конце 1940 г. – 198,5 км).

Массовое жилищное строительство в середине-конце 1950-х годов обусловило прокладку новых троллейбусных маршрутов на городских окраинах. К концу 1960 года протяжённость сети достигла 540 км (36 маршрутов). Для обслуживания новых линий были открыты троллейбусные парки №4 и №5.

В 1959 году завод имени Урицкого выпустил первые образцы нового троллейбуса ЗиУ-5, который затем в те-



Двухэтажный ЯТБ-3 на улицах Москвы

чение почти 20 лет был основной моделью московского троллейбуса. Весной этого же года СВАРЗ изготовил первый сочленённый троллейбус ТС-1 длиной 17,6 м и вместимостью 160 человек. На 1 января 1964 года в Москве было 1811 троллейбусов, были введены в эксплуатацию 6-й и 7-й троллейбусные парки. Пиком развития троллейбусного хозяйства Москвы стали 1960-е годы. С 1960 по 1972 год сеть линий увеличилась с 540 до 884 км. Общая длина сети достигла 1253 км и с 1961 года сеть московского троллейбуса стала самой протяжённой в мире.

В 1970-1980-е годы были проложены новые линии в отдалённые жилые районы: Новогиреево, Ивановское, Орехово-Борисово, Чертаново и Аннино, Тушино и Братцево, Бибирево,

Оградное, Медведково, Олимпийскую деревню, Ясенево, Тёплый Стан, Марьино, Крылатское, Выхино. Для новых маршрутов в 1976-1982 гг. близ Варшавского шоссе был построен 8-й троллейбусный парк.

В 1980 году в Москву прибыл на испытания сочленённый троллейбус ЗиУ-683Б с тиристорно-импульсной системой управления. В 1985-1988 гг. проводились эксплуатационные испытания сочленённого троллейбуса «Шкода-Санос» 200Тр. В 1986-1987 гг. была организована опытная эксплуатация троллейбуса Ikarus 280.92. Позже было решено начать производство собственных троллейбусов на базе кузова автобуса Ikarus 280 с отечественным электрооборудованием. Первая такая машина была выпущена в ноябре 1988 года.

Справка «ПроТранспорт»:

Троллейбус как один из основных видов наземного городского общественного транспорта в последние годы получает всё большее распространение. Троллейбусные системы успешно действуют в 314 городах мира, в том числе в России, Украине, Казахстане, Белоруссии и других странах СНГ.

При одинаковой провозной способности с автобусом современный троллейбус имеет по сравнению с ним следующие преимущества:

- полная экологическая безопасность, обусловленная отсутствием вредных выбросов в атмосферу при работе на городской улично-дорожной сети;
- средний уровень шума троллейбуса ниже аналогичного показателя автобуса при одинаковой скорости и условиях движения (72 и 78 дБ соответственно);
- троллейбус обладает лучшими динамическими характеристиками, обеспечивает более устойчивую работу в местах со сложным профилем дороги, имеет мягкое ускорение и торможение, отсутствие вибраций.

Современный троллейбус, оборудованный устройствами автономного хода и автоматизированного снятия и установки токоприёмников на контактную сеть, становится абсолютно идентичным с автобусом по своим характеристикам маневренности в городских транспортных потоках, исключает заторы в движении при отключении питания в контактной сети.



Троллейбусы МТБ-82 на фоне Кремля

С 1993 года вместо ЗиУ-683 в парки стали поступать троллейбусы ЗиУ-6205. В 1995 году начались испытания новой модели двухосного троллейбуса Тролза-52642. В начале 1997 года в Москве действовали 85 троллейбусных маршрутов общей протяженностью 916,8 км, работали 8 эксплуатационных парков.

Переход на рыночную экономику обусловил снижение темпов развития московского троллейбуса. Прекратилось строительство новых линий и парков, некоторые троллейбусные маршруты подверглись сокращению или вообще были закрыты. Приостановились централизованные поставки подвижного состава. Со временем ситуация стабилизировалась – началась реконструкция троллейбусной контактной сети, продление существующих линий. В 2006 году начал функционировать новый парк в микрорайоне Новокосино.

За последние 15 лет сильно изменился подвижной состав, используемый на маршрутах. Закончилась монополия завода имени Урицкого – в столицу стали поступать троллейбусы про-

изводства Башкирского завода, ОАО «Транс-Альфа», минского «Белкоммунмаша». На смену высокопольным моде-



Троллейбус МТБЭС, выпускавшийся на СВАРЗе с 1958 по 1967 год

лям пришли низкопольные – с удобным входом для инвалидов и родителей с детскими колясками.



ЗиУ-682 – основа троллейбусного парка в 1980-1990-х годах

День сегодняшний

По состоянию на ноябрь 2013 года, в структуре ГУП «Мосгортранс» работают 8 троллейбусных парков, на балансе которых находится 1700 единиц подвижного состава. Предприятие обслуживает 89 троллейбусных маршрутов общей протяженностью 957,9 км. Суточный выпуск в будни по троллейбусу – 1347 ед. Средний пассажиропоток за день – 1,033 млн. чел.

Парк троллейбусов, эксплуатирующихся в настоящее время в ГУП «Мосгортранс», весьма разнообразен: это машины производства ЗАО «Тролза» (г. Энгельс), ОАО «Транс-Альфа» (г. Вологда), УП «Белкоммунмаш» (г. Минск), а также заводов ГУП «Мосгортранс» (МТрЗ и СВАРЗ).

В 2012-2013 годах в рамках реализации государственной программы

по развитию транспортной системы на 2012-2016 гг. было закуплено 363 низкопольных троллейбуса большой вместимости. Сейчас на предприятии эксплуатируется 515 троллейбусов с возможностью автономного хода от 500 м (Тролза-5265) до 3 км (СВАРЗ-6275).

В новом подвижном составе электротранспорта, поставляемом в ГУП «Мосгортранс» в последние годы, реализованы многие инновации в сфере пассажирского транспорта. Все современные троллейбусы оснащаются:

- энергосберегающей электронной системой управления и асинхронными тяговыми двигателями, что соответствует современным требовани-

ям и позволяет обеспечить удобство эксплуатации, высокие динамические характеристики, плавность хода и снижение уровня шума;

- системами бортовой диагностики, контролирующими работу основных агрегатов во время эксплуатации;
- информационной системой, включающей электронные маршрутные указатели, салонное табло и синхронно работающий с ним речевой информатор;
- системой автоматического контроля оплаты проезда.

При изготовлении подвижного состава по заказам 2013 года, помимо перечисленных выше, были реализованы дополнительные технические решения, способствующие улучшению потребительских свойств троллейбусов и повышению уровня комфортности пассажироперевозок, в том числе:

- обеспечено комплектование подвижного состава бортовым навигационно-связным терминалом (БНСТ) с использованием системы спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS;
- в салонах троллейбусов установлены камеры видеонаблюдения в антивандальном корпусе;
- для улучшения условий поездки пассажиров в салонах монтируется система кондиционирования воздуха;
- система отопления салона имеет возможность ступенчатого регулирования интенсивности работы в зависимости от температуры воздуха в салоне.



ЛиАЗ-52802 – низкопольная машина от Ликинского завода



Троллейбус СВАРЗ-МА3-6235 – совместная разработка минских и московских конструкторов

До 2020 года планируется полное обновление подвижного состава, инфраструктуры троллейбусных парков и контактной сети, строительство линий в новые жилые районы.

Юбилей

В рамках празднования 80-летия московского (а фактически – российского) троллейбуса в столице был проведён ряд профессиональных и торжественных мероприятий.

15 ноября Троллейбусной рабочей группой Международного союза общественного транспорта совмес-

тно с ГУП «Мосгортранс» была организована научно-практическая конференция на тему «Троллейбус и электросетевые виды нерельсового транспорта. Тенденции развития». Среди вопросов, обсуждавшихся в рамках дискуссионной части конференции, можно отметить следующие:

- Расширение троллейбусной сети в Европе;
- Развитие троллейбусных систем в Латинской Америке;
- Новая волна интереса к созданию троллейбусных систем в городах Турции;
- Развитие троллейбусного движения в Новосибирске и Сибири;
- Перспективы маршрутной сети электробусов в Израиле;
- Бесконтактные виды электротранспорта;
- Современная сеть городского транспорта с использованием электрических автобусов.

На следующий день состоялся праздничный парад троллейбусов по центральным улицам города. В мероприятии приняли участие 12 машин разных поколений – от МТБ-82 1954 года выпуска до троллейбусов, выпущенных в начале XXI века. По окончании парада в Музей городского пассажирского транспорта Москвы были отправлены два новых экспоната – троллейбусы АКСМ-101 и Тролза-5275. Эксплуатация этих моделей в российской столице подходит к концу. PRO

Наши юбиляры

В первой половине 2014 года будут отмечать юбилеи 15 предприятий городского электротранспорта. Поздравляем наших коллег с наступающими праздниками!

- 4 января 60 лет трамваю Ульяновска
- 10 января 40 лет троллейбусу Костромы
- 11 января 30 лет троллейбусу Ленинска-Кузнецкого
- 15 января 60 лет трамваю Краснотурьинска
- 22 января 60 лет трамваю Новочеркаска
- 20 февраля 50 лет троллейбусу Винницы
- 19 марта 70 лет троллейбусу Алма-Аты
- 26 марта 115 лет трамваю Москвы



Москва



Ульяновск



Новоросийск



Энгельс

- 1 апреля 45 лет троллейбусу Новоросийска
- 25 апреля 65 лет трамваю Томска
- 29 апреля 50 лет троллейбусу Энгельса
- 1 мая 80 лет трамваю Луганска
- 5 мая 75 лет троллейбусу Харькова
- 31 мая 120 лет трамваю Львова
- 29 июня 30 лет метрополитену Минска

Уникальный календарь на 2014 год

МАП ГЭТ в сотрудничестве с Международной ассоциацией «Метро» подготовила настенный календарь на 2014 год, в котором перечислены даты основания всех предприятий городского электротранспорта и метрополитенов стран бывшего СССР.

Календарь будет разослан всем предприятиям горэлектротранспорта, метрополитенам и городским администрациям.

Городской электротранспорт стран СНГ и Балтии – это более 160 предприятий с общей численностью сотрудников более 250 тыс. чел.



ОАО «Дорисс» создано 11 ноября 1968 г. по приказу Министерства строительства СССР № 186 под названием трест «Спецстроймеханизация». В январе 1992 г. реорганизовано в арендную организацию, затем – в открытое акционерное общество.



Сегодня «Дорисс» – многопрофильное предприятие. В его составе специализированные строительные-монтажные и крановое управления, асфальтобетонные заводы, в том числе три мобильных (германского и французского производства), которые в настоящее время выпускают продукцию для строительных объектов в Тульской области, Якутии, а также для реконструкции федеральной автодороги «Вятка» в Марийской Республике. Есть завод железобетонных изделий, собственный карьер и завод по переработке горной породы на Урале.



Предприятие строит дороги в городах и селах Чувашии, автодороги федерального значения в Московской, Нижегородской, Пензенской, Самарской, Саратовской, Ярославской областях и в Ярославле, в республиках Татарстан и Марий-Эл. С 2011 года дорожники «Дорисс» трудятся также в Тульской области и в Республике Саха-Якутия.



Парк строительной-дорожной техники составляет более 440 единиц, плюс 284 единицы автотранспортных средств, в том числе 18- и 25-тонные автосамосвалы Volvo и Scania в количестве 44 единицы. В последние годы уверенно нарастает доля современной импортной техники и оборудования. В их числе 6 асфальтоукладчиков Voegel Super, 5 роторных фрез фирмы Wirtgen, 14 экскаваторов Caterpillar, 29 мотокатков Hamm и Bomag. Только в 2011 году на покупку новой техники израсходовано 580 млн руб.

В целях эффективной эксплуатации в настоящее время вся дорожно-строительная техника оборудована спутниковой системой навигации. Оперативная связь с ними и контроль работы, независимо от места их дислокации в любом регионе России, осуществляются через компьютерную сеть в режиме реального времени.

При выполнении капитального ремонта и восстановлении дорожных покрытий применяются технологии горячей и холодной регенерации.

В эксплуатации технологический комплекс по холодной регенерации на базе ресайклера WR-2500, цементораспределителя WR-8000S, грунтового катка HD-2620 и пневмокатка GRW-18, технологический комплекс по горячей регенерации на базе ремиксера и разогревателей фирмы Wirtgen, комплекс по производству кубовидного щебня 5 фракций на базе дробильно-сортировочного оборудования германской фирмы Kleemann на Урале мощностью до 700 тыс. тонн в год, дробильно-сортировочный комплекс Hoftek, грунтосмесительная установка ДС-50, четыре стационарных асфальтобетонных заводов в городах Новочебоксарск, Канаш, Ядрин общей мощностью 450 тыс. тонн асфальта в год, три мобильных асфальтобетонных установки Ammann и Benninghoven германского и Ermont французского производства, которые выпускают продукцию на строящихся объектах в Тульской области, в республиках Марий-Эл и Саха-Якутия.



Игорь Роцин, генеральный директор

428022, Чебоксары,
Кабельный проезд, 2
тел. (8352) 63-10-60
факс (8352) 63-55-34
mail@doriss.ru
www.doriss.ru





Мы работаем для вас

Всё лучшее – пассажирам

«Федеральная пассажирская компания» постоянно развивается и вводит уникальные сервисы, помогающие пассажирам экономить не только время, но и деньги, а также получать дополнительные преимущества от поездок.

Онлайн сервисы, терминалы самообслуживания, программа РЖД Бонус и многое другое – всё это работает для того, чтобы вы путешествовали с удовольствием.

Меняемся для вас!