

№2 апрель 2015

ПРОТранспорт

В будущее – с оптимизмом
смотрит новый президент МАП ГЭТ Василий Остряков
стр. 18

Россиянам вернули электрички
Надолго ли?
стр. 26

В День космонавтики
в космос «улетели» цены на ОСАГО!
стр. 36



Время – ставить точку!
В противостоянии государственных
и коммерческих лоцманских структур
стр. 8



«ЭлектроТранс 2015»
стр. 44–62

ABC - ВАШ НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР

ЭйрБриджКарго - регулярная грузовая авиакомпания, осуществляющая международные авиаперевозки из Азии в Европу и США через Россию.

ЭйрБриджКарго - клиенториентированная компания, руководствующаяся в своей деятельности международными стандартами по перевозке и сохранности грузов

Наши основные преимущества:

- Надежный современный флот, состоящий из грузовых самолетов Боинг 747, 737
- Международные перевозки в/из Азии, Европы, США и России
- Выполнение рейсов в международные аэропорты Москвы (Домодедово, Шереметьево) и крупнейшие российские транспортные узлы: Красноярск, Екатеринбург, Новосибирск и Хабаровск

- Траковая доставка груза по России (25 направлений)
- Соответствие международным стандартам качества (IOSA, Cargo 2000)
- Член IATA, TAPA, Cool Chain Association

Наши координаты:

Москва +7 (495) 786-2613

Служба по работе с клиентами в а/п

Шереметьево: +7 (495) 730-2560

www.airbridgecargo.com



Содержание

	PRO НОВОСТИ	6
	PRO МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ «Все на свете суета сует, кроме лоцманского дела»	8
	PRO МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО Новая эпоха – новые вызовы!	14
	PRO ПЕРСОНУ НОМЕРА «Мы должны смотреть в будущее с оптимизмом – для этого у нас все есть!»	18
	PRO ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ Электрички россиянам вернули. Надолго ли?	26
	PRO МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО Железные дороги – настоящее и будущее Ирана	32
	PRO БЕЗОПАСНОСТЬ В вопросах безопасности компромиссов нет	34
	PRO АВТОСТРАХОВАНИЕ В День космонавтики – в космос «улетели» цены на ОСАГО!	36
	PRO ЗАРУБЕЖНЫЙ ТРАНСПОРТ Про Сараево, 98 автобус и не только...	38
	PRO ВЕТЕРАНОВ В Росавтотрансе о ветеранах помнят всегда	42
	PRO «ЭЛЕКТРОТРАНС-2015» Проблемы общественного транспорта глазами пассажиров	44
	Решения Bombardier Transportation для метрополитена	46
	Каучуковые напольные покрытия pora®. Запуск нового продукта pora® nTx	48
	Какие троллейбусные стрелки нужны городам	50
	Специальные редукторы Wikon для эксплуатации в экстремальных условиях	52
	Европа встречает электромобили с новым российским асинхронным двигателем	54
	Чем заменить швабру в метро?	56
	Пассажирам – надежная информация, городу – надежный транспорт	58
	Будущее транспорта – электрическая тяга!	60

РЕДАКЦИЯ «ПРОТранспорт»

И.о. главного редактора: Анна Чернуха
Руководитель проекта: Альберт Жуков
Корреспонденты: Константин Морозов
Александра Нестерова
Виктор Степанов
Сергей Макаров
Владимир Лунин

Корректор: Татьяна Андреева
Верстка и дизайн: Максим Гончаров
Коммерческая служба: Светлана Никифорова
Юридическая служба: Евгений Личман
Служба подписки и распространения: Василина Конюхова
Свидетельство Росохранкультуры ПИ № ФС77-54288

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

Редакция журнала не несет 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 22.04.2014 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

5-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

ПРОДУКЦИЯ, ТЕХНОЛОГИИ, УСЛУГИ
ДЛЯ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА
И МЕТРОПОЛИТЕНОВ



ЭЛЕКТРОТРАНС 2015

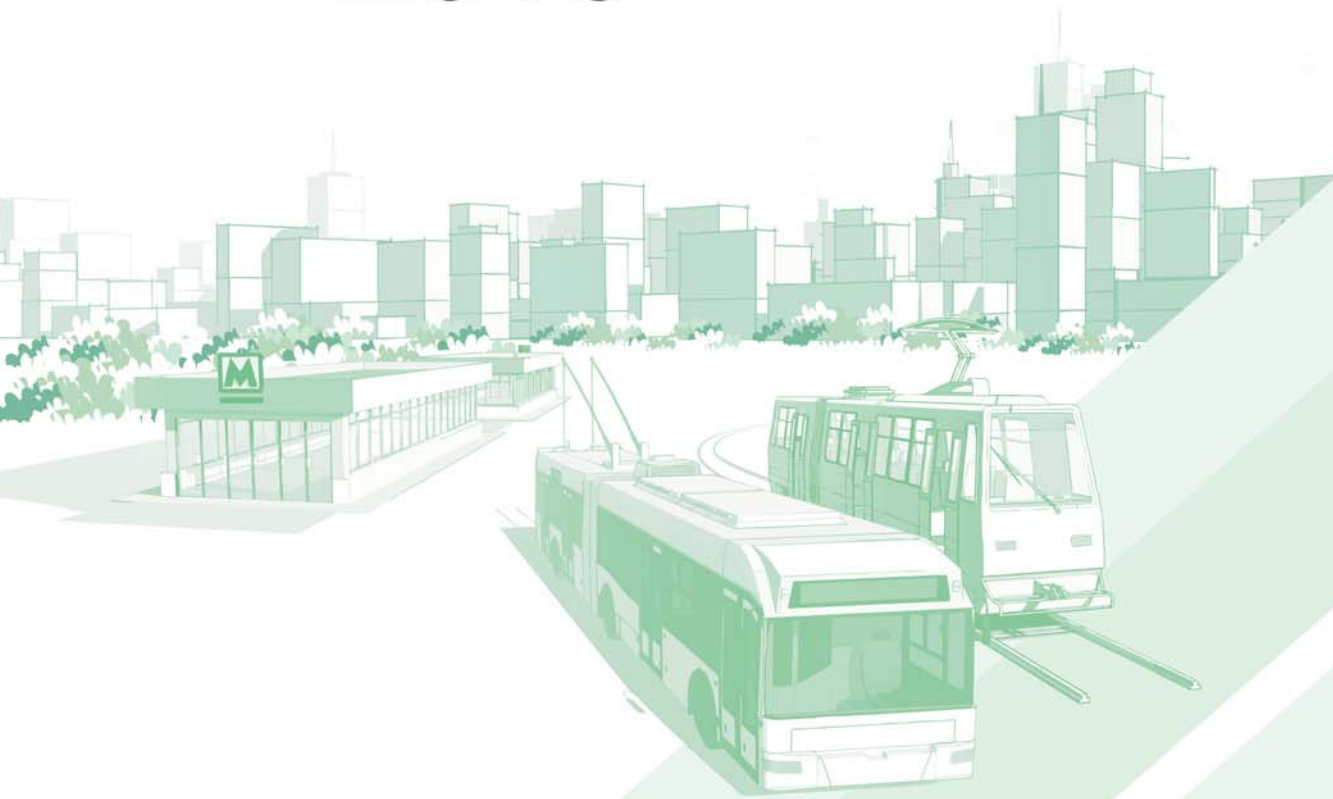
В рамках:

12-15 мая 2015 г., Москва - Коломна



Российской
недели
общественного транспорта

<http://www.publictransportweek.ru>



www.electrotrans-expo.ru

13-15 МАЯ 2015 / МОСКВА / СОКОЛЬНИКИ

Дорогие ветераны!

Позвольте от всей души и чистого сердца поздравить всех вас с праздником Великой Победы над фашизмом!

Прошло 70 лет с того памятного дня для всех вас майского дня. Миллионы наших дедов, отцов и матерей пали в жесточайших боях с фашистскими захватчиками, сложили свои головы ради сегодняшней счастливой жизни не только миллионов россиян, но и жителей многих других стран.

Память о погибших и забота о вас, дорогие наши ветераны, – это самое важное, как для государства и власти, так и для каждой семьи, каждого человека.

Мы помним о легендарном подвиге советского народа во время Второй мировой, который навсегда останется в истории, о вас, его совершивших! Помним и кланяемся до земли!

Спасибо вам, дорогие наши ветераны! Здоровья вам и долгие лета!

Редакция журнала «ProТранспорт»



«Витязь» и City Star впервые приняли участие в параде трамваев



11 апреля на Чистопрудном бульваре в Москве состоялся традиционный парад трамваев, приуроченный к 116 годовщине запуска первого электрического трамвая. Вниманию москвичей была представлена ретроспектива из 17 трамвайных вагонов – от конки XIX века до современных образцов.

Новейшее поколение легкого рельсового подвижного состава было представлено трамваями «Витязь» и City Star. Это 100% низкопольные вагоны, разработанные и произведенные российской компанией «ПК Транспортные системы». Оснащенные по последнему слову техники, они спроектированы специально для использования в условиях российской инфраструктуры и полностью соответствуют всем требованиям к современному подвижному составу. А благодаря уникальной запатентованной трамвайной тележке производителю удалось обеспечить 100% низкий уровень пола и широкие проходы внутри вагонов, что увеличило комфорт всех групп пассажиров, в том числе маломобильных. Оба трамвая уже прошли испытания и допущены в серийное производство.

Новые трамваи привлекли большое внимание публики, а специалисты компании с удовольствием ответили на все вопросы горожан. «Мы рады впервые представить наши разработки широкой публике и уверены – «Витязь» и City Star не оставят равнодушными москвичей. Проектируя новые трамваи, мы в первую очередь стремились сделать их максимально удобными для пассажиров, поскольку считаем, что комфортный, доступный и экологичный общественный транспорт – это неотъемлемая составляющая высокого качества городской жизни, а значит – это касается каждого из нас», – отметил Феликс Винокур, учредитель компании «ПК Транспортные системы». PRO

В России сформирован центр развития авианауки и технологий

Новый научно-исследовательский центр будет называться «Институт имени Жуковского».

Соответствующее правительственное распоряжение подписал Премьер-министр России Дмитрий Медведев. Новая структура будет централизованно управлять авиационной наукой и развивать перспективные авиационные технологии.

Центр будет создан в рамках программы «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» и будет способствовать ее выполнению. Как отмечается в сообщении на сайте Правительства РФ, деятельность института направлена на расширение научно-технологического взаимодействия авиационных и других организаций промышленности в целях повышения конкурентоспособности российской продукции и услуг.

Создание центра также должно обеспечить развитие перспективных авиационных технологий и отраслевой науки. Ранее Президент страны Владимир Путин подписал закон, предусматривающий создание национального исследовательского центра «Институт имени Н. Е. Жуковского». Тогда предполагалось, что кроме исследовательской деятельности специалисты центра будут заниматься также и подготовкой кадров. PRO

В Крым можно будет летать из 43 городов РФ

Причем со скидкой. Правительство РФ увеличивает количество субсидируемых маршрутов в Симферополь с 23 до 43.

Авиакомпании, которые получают субсидии, обязаны отдавать 30% мест в салоне экономкласса для льготных пассажиров. Если же они не будут выкуплены по госцене, то за сутки до вылета у перевозчика будет право пустить их в свободную продажу.

Согласно постановлению правительства, в частности, со скидкой можно будет летать в Симферополь из Астрахани, Воронежа, Нижнего Новгорода, Оренбурга, Мурманска и других городов.

Предельная величина специального тарифа, согласно проекту постановления, определена на маршруте Архангельск – Симферополь – Архангельск в 5 875 руб., из Красноярска в оба конца 7 тыс. руб., в один конец – 5 600 руб.

Минимальная стоимость тарифа установлена в размере 2 500 руб. в оба конца из городов Астрахань, Воронеж, Краснодар, Курск и еще шести других направлений. Стоимость перелета по ним в один конец составит 2 тыс. руб.

Максимальный тариф установлен на маршруте Магадан – Симферополь – Магадан в 12,5 тыс. руб. (10 тыс. руб. в один конец). PRO

Korean Air обновляет свой воздушный флот

Korean Air, крупнейшая авиакомпания Южной Кореи, вводит в эксплуатацию новый Airbus A330-300. Форма крыла нового воздушного судна снижает потребление топлива, делая судно более экологичным.



Новый A330-300 будет осуществлять рейсы в Сидней, Брисбен, Сингапур и другие направления Юго-Восточной Азии и Океании. Это более экологичное поколение самолетов Airbus развивает крейсерскую скорость, равную 879 км/ч. Максимальная дальность полета воздушного судна составляет 9 450 км, а максимальная продолжительность полета насчитывает 11 часов.

Справка «ПроТранспорт»:

Авиакомпания Korean Air является национальным авиаперевозчиком и крупнейшей авиакомпанией Южной Кореи. Она входит в число 20 крупнейших авиакомпаний мира и осуществляет свыше 430 рейсов в день между 126 городами в 45 странах, расположенных на пяти континентах.

Флот авиакомпании состоит из 155 самолетов, в том числе из десяти лайнеров A380. Штат Korean Air насчитывает более 20 тысяч сотрудников.

В общей сложности в 2015 году Korean Air пополнят 19 воздушных судов, среди которых: 17 пассажирских самолетов, в том числе четыре B747-8i, шесть B777-300ER, три A330-300 и четыре B737-800, а также два грузовых воздушных судна – B747-8F и B777F. PRO

«Поезд Победы» проедет по Горьковской железной дороге



В рамках празднования 70-летней годовщины Победы над фашизмом на Горьковской железной дороге (ГЖД, филиал ОАО «РЖД») будет сформирован мемориальный состав «Поезд Победы». Стартует он 2 мая из Нижнего Новгорода.

Маршрутом «Поезда Победы» поедут ветераны – участники Великой Отечественной войны, работавшие на железной дороге. Паровоз, который поведет необычный состав, будет красочно оформлен венками, гирляндами, фотографиями военных лет и праздничными плакатами. В состав мемориального поезда войдет платформа с военной техникой: танками, пушками, а также вагон с полевой кухней и вагон-музей.

«Поезд Победы» проследует по всей Горьковской магистрали через станции: Дзержинск, Ильино, Ковров, Владимир, Муром, Арзамас, Сергач, Канаш, Казань, Вятские Поляны, Можга, Агрыз, Сарапул, Красноуфимск, Чернушка, Янаул, Ижевск, Игра, Балезино, Глазов, Киров, Лянгасово, Котельнич, Шахунья, Урень, Ветлужская, Семенов и Нижний Новгород. На всех крупных узловых железнодорожных станциях пройдут торжественные праздничные мероприятия: митинги, возложение венков к памятникам, выступления творческих коллективов, экскурсии, салюты и фейерверки.

«Поезд Победы» будут встречать руководители городских, районных, сельских органов местного самоуправления, ветеранские организации, местные жители, учащиеся школ. Завершится мероприятие 8 мая торжественным митингом у Центрального дворца культуры железнодорожников в Москве. PRO

«Ласточки» запустят между Майкопом и Адлером

С 20 мая 2015 года расширяется география курсирования электропоездов «Ласточка». Электропоезд начнет курсировать ежедневно в сообщении Майкоп – Адлер.

Поезд № 813 Майкоп – Адлер, отправляясь из Майкопа в 18:55, будет прибывать в Адлер в 00:17 на следующие сутки. Время в пути составит 5 ч. 22 мин. Поезд № 814 Адлер – Майкоп, отправляясь из Адлера в 08:49, будет прибывать в Майкоп в 14:14. Время в пути – 5 ч. 25 мин.

В составе комфортабельных поездов «Ласточка» курсируют вагоны 2 и 3 класса. Вагоны 2 класса дополнительно оборудованы туалетными комнатами, в составе предоставляются услуги питания за дополнительную стоимость. Продажа билетов на поезд «Ласточка» № 813/814 Майкоп – Адлер уже открыта.

Оформление проездных документов на электропоезд «Ласточка» производится во всех железнодорожных кассах, осуществляющих продажу билетов на поезда дальнего следования, терминалах самообслуживания на вокзалах и станциях, а также через сеть Интернет на официальном сайте ОАО «РЖД». Оформить билет можно за 45 суток.

Стоимость проезда в вагоне 2 класса составляет 732 рубля, в вагоне 3 класса – 474 руб. Стоимость детского билета – 336 рублей, в вагоне 3 класса – 237 рублей соответственно.

Важно отметить, что стоимость проезда в вагонах 3 класса теперь сравнима со стоимостью поездки на альтернативных видах транспорта на данных направлениях (автобусное сообщение и пригородные электропоезда). PRO



Профессиональный портал о логистике в России

МОЖЕМ ВСЁ
рассказать показать объяснить

ОБНАЖАЕМ
любую проблему

ОТРАЖАЕМ
все грани логистики

УЖЕ ГОЛЫХ
фактов экспресс-доставка

Почему стоит читать
Logirus.ru

- Используем надежные источники
- Оперируем проверенными фактами
- Приводим точные цифры
- Распутываем нестандартные ситуации
- Встречаемся с незаурядными людьми
- Делимся невыдуманными историями

Хотите знать больше о самых значимых событиях отрасли: конфликтах, сделках, персонах, кейсах?

Читайте www.logirus.ru и будьте в курсе!

«Все на свете суета сует, кроме лоцманского дела»

Именно так любил говорить известный американский писатель, журналист и общественный деятель Сэмюэль Лэнгхорн Клеменс, более известный миллионам читателей как Марк Твен. Бывший сам когда-то лоцманом, он и псевдоним себе взял из терминологии речной навигации. Хотя то, что происходит в лоцманской среде в России без малого последние 15 лет, даже суетой назвать сложно, это, скорее, суровое противостояние, борьба до победного конца. Кого, с кем и почему, разобрался наш специальный корреспондент Владимир Лунин.



Предыстория вопроса

За всю свою четырехвековую историю лоцманская деятельность в России всегда регулировалась и контролировалась государством, а с начала XVII века вплоть до начала перестройки 90-х годов была непосредственно функцией государства в лице тех или иных его органов.

В соответствии с Кодексом торгового мореплавания (КТМ) СССР 1929 года, проводка судов на подходах к морским торговым портам страны и в пределах вод этих портов осуществлялась исключительно государственными морскими лоцманами, а за аварии, причиненные по их вине, ответственность несло государство. В 1952 году соответствующим приказом было утверждено Положение о государственной морской лоцманской службе СССР, в котором определялось ее подчинение начальнику инспекции портового надзора – капитану порта.

26 апреля 1973 года Приказом ММФ № 74 было утверждено Положение о

государственных морских лоцманах, согласно п. 2 которого лоцманы могли работать только в составе лоцманских служб, находившихся в подчинении капитанов соответствующих государственных морских портов и начальников гидробаз. После акционирования порты продолжали получать лоцманский сбор, но, как частные предприятия, тратили его на свои нужды не в соответствии с целевым назначением лоцманского сбора и целями лоцманской проводки.

Необходимость реформы стала очевидна, и на основании решения Комитета по транспорту Верховного Совета СССР от 17.01.1991 г. № 63 Министерством морского флота СССР в порядке эксперимента была предоставлена экономическая самостоятельность лоцманским службам северного и западного бассейнов. В ходе дальнейшего акционирования портов эта практика была распространена и на другие регионы России.

Опираясь на эти решения, на основании Закона РСФСР от 25 декабря 1990 г. № 445-1 «О предприятиях и предпринимательской деятельности» в 1991 году лоцманы начали создавать свои негосударственные организации. Этот процесс принял всеобщий характер и фактически привел к ликвидации государственных служб, хотя на тот момент и практически до 2008 года Положением от 29 апреля 1973 года было единственным нормативно-инструктивным документом, определявшим порядок деятельности лоцманских организаций.

Правовой неопределенности положения лоцманских организаций способствовала нормативная чехарда, в первую очередь с лицензированием данного вида деятельности: в 1993 году с Постановления Совета министров Правительства РФ № 840 разрешено лицензирование на морском транспорте проводки судов лоцманами на коммерческой основе, – продолжающаяся до сих пор.

Необходимо отметить, что с 1 июня 2004 года лоцманские службы морских администраций портов были переданы в состав соответствующих филиалов ФГУП «Росморпорт». Однако деятельность «частников» так и не была урегулирована, и вместо некоммерческих организаций, учрежденных самими лоцманами, в наиболее доходных «нефтяных» портах, таких как, например, Новороссийск и Приморск, в 2005–2006 гг. начали работать частные лоцманские организации уже на коммерческой основе.

Что эффективнее: рыночный подход или госрегулирование?

Не нужно быть семи пядей во лбу, чтобы понять: основная причина противостояния между государственными и коммерческими лоцманскими структурами – это деньги. По оценкам экспертов, годовой валовой лоцманский сбор составляет чуть более 2 млрд рублей, из которых на долю «частников» приходится около 40 процентов. Естественно, что выбор в пользу государственного регулирования лоцманских услуг оставит ни с чем как частные лоцманские компании, так и тех, кто за ними стоит.

Для отстаивания и лоббирования своих интересов «частники» в феврале 2010 года по инициативе собственников этих самых частных компаний объединились в некоммерческое партнерство «Национальное объединение лоцманских организаций» (НПО «НОЛО»). В него вошли: ООО «СПБ Лоцман» (п. Санкт-Петербург), ООО «Болтик Пайлот» (п. Высоцк), ООО «Альбатрос» (п. Приморск), ООО «Новоморсервис» (п. Новороссийск) и АНО «Лоцманы Кандалакшского залива» (п. Витино). НПО «НОЛО», со слов его организаторов, объединяет на сегодняшний день 22 лоцманские организации, работающие в 12 морских и 2 речных портах России, и насчитывает более 300 лоцманов. По нашим же данным, в организации состоят 17 организаций, из которых 2 не работают.

«Во главе нашей деятельности – повышение безопасности мореплавания, повышение качества лоцманских услуг, которые зависят от профессионализма лоцмана, от его технической оснащенности и методики развития его профессиональных навыков... Все, что мы зарабатываем, идет на развитие организации, повышение профессионализма лоцманов, оснащение совре-

менными техническими средствами, зарплату и социальный пакет. В этом преимущество нашей формы собственности», – так вкратце охарактеризовал сферу деятельности НПО «НОЛО» один из собственников частных лоцманских организаций (35% ООО «СПБ Лоцман»), директор партнерства Виктор Рябко. И обозначил конечную цель: «Мы готовы создать в России саморегулируемую лоцманскую организацию, в соответствии с 315-ФЗ от 23.11.2007 г. «О саморегулируемых организациях», которая будет разрабатывать стандарты лоцманской деятельности, сверяя их с международными, помогать капитанам портов контролировать их выполнение, отслеживать и принимать непосредственное участие в законодательной и нормотворческой деятельности. И которая будет отвечать перед государством и судовладельцем за качество лоцманских работ».

Соответствующий законопроект «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» поступил в ноябре минувшего года в Госдуму. Речь идет о создании национальной лоцманской саморегулируемой организации (НЛСО), которая должна взять на себя часть госу-



дарственных функций в управлении рынком услуг по проводке судов. «Этот законопроект, кроме прочего, направлен на предотвращение монополизации рынка, – отметил сенатор Совета Федерации Николай Власенко. – При создании СРО будет запрещено перекрестное субсидирование, которое сейчас губит рынок... И конечно, этот законопроект в случае принятия нивелирует инициативу Минтранса, направленную на то, чтобы собрать всех лоцманов в одну госкомпанию,

что противоречит рыночной логике». «Рыночное» регулирование активно поддержал и член Комитета по транспорту, депутат Михаил Брячак.

Госструктуры в лице Минтранса, Росморречфлота и ФГУП «Росморпорт», естественно, выступают за государственное регулирование этой сферы деятельности. Их позиция предельно проста и понятна – возврат государству утраченных функций и создание единой государственной лоцманской организации. Главный тезис – лоцман-

скую деятельность никак нельзя отнести к сфере свободного рынка услуг, регулируемой на основании рыночных механизмов.

А какова вообще мировая практика организации лоцманского дела в странах с давней и традиционно развитой рыночной экономикой?

Международный опыт

Во всех странах Евросоюза лоцманская служба действует в рамках статуса монополии независимо от того,

оказываются ли услуги лоцманами госорганизаций или негосударственных компаний. В обоих случаях это прописано в местном морском законодательстве, а деятельность лоцманских организаций контролируется компетентной национальной организацией, портовыми или городскими властями. У наших соседей по Балтике – Финляндии, Швеции, Норвегии, в том числе и у «бывших советских» Эстонии, Латвии и Литвы, – лоцманские службы государственные.

Например, в Финляндии подобные услуги обеспечивает предприятие «Финпайлот». Это – акционерное общество, где 100% акций принадлежит государству. Предприятие экономически полностью самостоятельно, и правительство не дотирует лоцманскую деятельность, хотя только 10% локальных лоцманских служб работают с положительным балансом, остальные – убыточны.

Лоцманская служба Швеции находится в составе Морской администра-

ции, а лоцманский сбор поддерживается на уровне покрытия госрасходов на организацию лоцманского обеспечения. В законе записано, что при нехватке сбора лоцманское обеспечение можно дотировать из фарватерного сбора, чтобы не увеличивать стоимость транспортной составляющей производства товаров в целом.

В Германии одна из самых больших лоцманских служб в Европе. Она работает на основании закона о лоцманской деятельности под контролем Фе-



дерального министерства транспорта, которое может делегировать свои полномочия Федеральной лоцманской палате, ведающей деятельностью всех лоцманов страны. Оплата лоцманских услуг в Германии состоит из двух частей. Лоцманские братства получают часть «Вознаграждение», которая идет на оплату труда лоцманов и текущие расходы управленческого персонала. Второй частью «Лоцманский сбор», которая идет на централизованное техническое обеспечение деятельности лоцманских организаций, распоряжается государство.

Дания – единственная страна в Европе, которая Законом о лоцманском деле № 567 от 9 июня 2006 года установила конкуренцию в лоцманском деле. Однако и здесь свобода рынка достаточно ограничена. Закон регламентировал государственную обязанность по предоставлению лоцманских услуг, запретил проводку транзитных судов частными лоцманами и допустил рыночные отношения не более чем на 15% всего объема подобных услуг. В прошлом году в этот закон были внесены поправки, допускающие конкуренцию в проводке транзитных судов, но при этом было ограничено количество

транзитных лоцманских проводок частными лоцманами и ужесточен контроль деятельности частных компаний.

На протяжении десятилетий в Европе, где лоббистское влияние судовладельцев на порядки выше лоцманского, постоянно возникают попытки «либерализовать» лоцманскую деятельность. Однако национальные парламенты и правительства успешно этому противостоят, грамотно регулируя процесс в законодательстве с учетом интересов национальной безопасности и стоимости транспортировки грузов морем.

Сухие цифры статистики

При лимитированном количестве лоцманских проводок в одном порту так называемая «конкуренция» при использовании хозяевами частных лоцманских компаний «неформальных методов» рыночной экономики приводит к очень значительной диспропорции в доходности государственного и частного сектора в лоцманском деле. Проведем простой сравнительный анализ деятельности лоцманских служб в зоне ответственности Северо-Западного бассейна филиала ФГУП «Росморпорт» (СЗБФ, далее – Филиала), например, за 2013 год.

1. В порту Санкт-Петербурга (95 лоцманов) Филиалом получено 227 млн 660 тыс. рублей лоцманского сбора. При средней доходности одной лоцманской проводки 17.953 рубля, ее себестоимость составила 23.788,9 рубля.

2. В Выборг-Высоцком управлении (37 лоцманов) сбор Филиала составил 42 млн 58 тыс. рублей. При средней доходности одной лоцманской проводки 13.180 рублей, ее себестоимость составила 26.211,2 рубля.

3. В порту Усть-Луга (26 лоцманов) Филиалом получено 213 млн 389 тыс. рублей. Только в этом порту, вероятно, единственном в стране, при средней доходности одной лоцманской проводки 37.634,7 рубля и ее себестоимости 34.417,8 рубля, можно говорить о какой-то рентабельности лоцманских услуг государственной лоцманской организации.

4. В порту Калининград (37 лоцманов) сбор Филиала составил 38 млн 660 тыс. рублей. При средней доходности одной лоцманской проводки 4.853 рубля, ее себестоимость составила 8337,1 рубля.

А теперь посмотрим показатели частных лоцманских компаний: за тот же год, в тех же самых портах.



1. В порту Санкт-Петербурга ООО «СПб Лоцман» (37 лоцманов) получило 211 млн 366 тыс. 230 рублей лоцманского сбора. При средней доходности одной лоцманской проводки 27.056 рублей, ее себестоимость составила 27.197,9 рубля. Частная компания, имея почти втрое меньше лоцманов и сделав почти вдвое меньше работ, получила такой же по объему лоцманский сбор, как государственная. ООО «СПб Лоцман» понесло как минимум вдвое меньшие расходы, но показало убыток 2 млн 192 тыс. рублей. Из чего, возможно, следует, что в расходы «спрятана» значительная часть прибыли.

2. В порту Высоцк ООО «Болтик Пайлот» (13 лоцманов) собрало 103 млн 612 тыс. рублей. При средней доходности одной лоцманской проводки 125.135 рублей (в 9 раз больше, чем у государственной!!!), ее себестоимость составила 79.498 рублей. Частная компания, имея втрое меньше лоцманов и сделав почти вчетверо меньше работ, получила сборов в 2,5 раза больше, чем лоцманская служба государственной организации.

3. В портах Приморск и Усть-Луга ООО «Альбатрос» (24 лоцмана) получило 275 млн 433 тыс. рублей лоцманского сбора. При средней доходности одной проводки 226.135 рублей, ее себестоимость составила 151.402,3 рубля. ООО «Альбатрос», имея меньшее количество лоцманов и сделав в 4,5 раза меньше работ, получило на 30%

большой по объему лоцманский сбор. Похоже, значительная часть прибыли также была «зашита» в расходы.

Из приведенных выше цифр, даже при том, что это не скрупулезный подсчет налогового инспектора, видно: себестоимость средней лоцманской проводки у «частников» в 3–4 раза больше, чем в государственной лоцманской службе, а следовательно, в 3–4 раза хуже эффективность использования организаций частной формы собственности. Однако динамика доходов и расходов по деятельности Филиала показывает растущую убыточность госсектора и экспансию частного в гарантированную и обеспеченную государством область безопасности мореплавания.

Частные компании могут себе позволить содержать небольшой штат лоцманов, неся гораздо меньшие затраты на их содержание. Где-то экспансии «частников», возможно, способствует и личная заинтересованность, а попросту – «откат» агентам за выбор лоцманской компании. Где-то, например в портах Усть-Луга и Приморск, выбор в пользу частной лоцманской организации определяется ее аффилированностью к стивидорным и буксирным компаниям. Возможно, немаловажную роль играет и укрепившаяся за последние годы система «лояльных» отношений некоторых работников администрации портов к потребностям собственников частных лоцманских организаций.

Время разбрасывать, время собирать

«Деньги не пахнут», – произнес когда-то римский император Веспасиан. Возможно! Есть только одно но... Когда речь не идет о государственных интересах и безопасности. Ситуация на рынке лоцманских услуг не может разрешиться более 10 лет и напоминает уже больше революционную, когда «верхи» – не могут, а «низы» – не хотят. Так и здесь: государство, конечно, не может устраивать такое разделение рынка, когда приходится дотировать лоцманскую деятельность из других портовых сборов, зато подобное положение дел вполне на руку частным лоцманским структурам, которые бьются за его закрепление. Однако важно понимать – а рынок ли это? И как бы ситуацию с лоцманами не пришлось опять вручную «выруливать» лично Президенту России Владимиру Путину, как было недавно с электриками.

Хочется надеяться, что правительство в состоянии поставить точку в этом вопросе, исходя из того, что институт государственных морских лоцманов – одна из важнейших составляющих системы обеспечения безопасности мореплавания в портах Российской Федерации. Слишком уж много у нас рынка, экономики – маловато. Ну а лоцманы без работы не останутся. Профессионалы своего дела всегда будут востребованы и в государственной структуре. PRO



Новая эпоха – новые вызовы!

Таков был лейтмотив 77-й сессии Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии (ЕЭК) ООН, состоявшейся в конце февраля с. г. в Женеве. Это важнейшее международное событие проходило под девизом – «Переосмысление проблемы развития устойчивого городского транспорта и мобильности для решения задач новой эпохи». Свидетелем интересных выступлений и острых дискуссий был наш специальный корреспондент Олег Жуков.

Всеобщая проблема крупных городов – как преобразовать систему пассажирского и грузового транспорта, снизить плотность движения, аварийность и воздействие на окружающую среду. На этих вопросах сфокусировалась дискуссия на открытии 77-й сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН, на заседании «Как формировать политику в области городской мобильности в современных условиях».

Суть большинства выступлений сводилась к следующему: беспрецедентный рост городов продолжается, а в результате этого появляются и новые

проблемы. По статистике, 80% населения Евросоюза проживает в городах, из них половина – в городах с населением в 200 тысяч человек и более. Рост населения мегаполисов приводит к увеличению спроса на услуги по перевозке грузов и пассажиров. Возрастает количество частных автомобилей, перегруженность автодорог и, как следствие, дорожные происшествия. Каждое третье ДТП со смертельным исходом происходит в городской черте, а загрязнение воздуха способствует преждевременной смерти 3,7 млн человек ежегодно.

Выработать пути решения сложившихся вопросов и назревших проблем, обозначенных на сессии ЕЭК ООН, собрались самые авторитетные эксперты и специалисты, главы крупнейших городов и администраций, представители правительств, руководители крупнейших транспортных предприятий практически со всего мира.

В ходе многочисленных дискуссий участники обсудили различные пути развития транспортного комплекса городских агломераций с учетом критериев безопасности, сохранения природы и доступности транспортных услуг для населения. Также анализировался опыт городов стран – членов ЕЭК ООН и соответствующие пожелания по исследовательской проработке вопросов и корректировке законодательства. Комиссия представила доклад по теме «Устойчивая городская мобильность», в котором были представлены показатели доступности по расположению и по ценовой политике, скорости, возрасту транспортного парка, полученные на основе собранных с 34 городов данных. В целом доклад позволил сделать вывод о высоком уровне услуг общественного транспорта в названных городах.

«Сопоставляя технологический уровень общественного транспорта 90-х с сегодняшним (прежде всего, технологии управления движением и информирования пассажиров), а также имея в виду зарождающиеся новейшие технологии, такие как транспортные средства на автоматическом управлении, можно с уверенностью сказать, что мы находимся в середине процесса технологической революции на общественном транспорте», – отметила, открывая совещание, в своем выступлении г-жа Ева Молнар, директор отдела транспорта ЕЭК ООН. И добавила: «Однако мы сильно отстали в стратегическом планировании, прежде всего в деле проработки модели эффективной, стабильной и удобной городской мобильности по доступной для населения стоимости. Сегодняшняя дискус-



сия будет способствовать обмену знаниями, идеями, опытом и скорейшему переходу к новому уровню городского общественного транспорта».

Далее последовали выступления-презентации представителей государственных структур и академических институтов из Голландии, Венгрии, Хорватии, России и Швейцарии, из которых стало видно, что, несмотря на экономические сложности, построение городских транспортных систем нового уровня – вполне решаемая задача.

В частности, г-н Николас Мелхан, эксперт компании Frost & Sullivan из Франции, сказал, что «хоть замена автомобилей на электромобили и сократит выбросы CO₂ в окружающую среду, но не решит проблему пробок и парковок. Передовые технологии создают новый рынок предложений и товаров в сфере городской мобильности. Новые технологии и социальные сети позволяют вдохнуть новую жизнь в программы совместного использования транспортных средств (автомобилей, скутеров, велосипедов)».

Замминистра транспорта РФ Николай Асаул, в свою очередь, остановился на вопросах удовлетворения быстро растущих потребностей урбанизирующейся России. «В 2011 году мы создали две специализированные дирекции – дирекцию развития Московского транспортного узла и аналогичную в Санкт-Петербурге. Тем самым решение вопросов взаимодействия межрегионального и городского транспорта оказалось в одних руках. Дирекция

развития Московского транспортного узла (МТУ) осуществляет согласование Московской программы развития общественного транспорта с федеральной программой развития транспортной системы страны. Для этого была разработана отдельная Программа развития МТУ до 2020 года, вобравшая в себя широкий спектр инициатив, начиная с развития линий метро и пригородного ж/д сообщения между Москвой и областью, строительства новой транспортной инфраструктуры, внедрения новых методов организации дорожного движения и заканчивая мониторингом загрязнения воздуха, методиками поощрения закупок автотранспорта с высоким экологическим классом, электромобилей,

развития пешеходных и велосипедных зон», – рассказал замминистра России собравшимся.

Г-н Блэйз Хочстрассер, генеральный директор транспортного оператора г. Женевы – компании Transports de l'Etat de Gen ve, поделился впечатляющими успехами в развитии транспортного комплекса региона Женевы. В таких городах, как Женева, очень ограничено место для развертывания инфраструктуры общественного транспорта. Поэтому мультимодальность была положена в основу его стратегии. «Ваш образ перемещения по городу может отличаться день ото дня и зависеть от того, куда вы едете и что с собой везете», – отметил г-н Хочстрассер. «Поз-

Справка «ProТранспорт»:

Европейская Экономическая Комиссия (ЕЭК) Организации Объединенных Наций – региональный международный орган ООН, основанный 28 марта 1947 года в соответствии с резолюцией ЭКОСОС № E/402. Первоначально ЕЭК имела статус временного (на пять лет) органа ООН, наделенного полномочиями по экономическому восстановлению Европы, и была призвана содействовать согласованным действиям по оказанию помощи разоренным войной странам. В 1951 ЕЭК получила постоянный статус. В ЕЭК входят 32 европейских государства и 2 неевропейских – США и Канада. В качестве наблюдателей или консультантов в работе ЕЭК могут участвовать представители любого государства – члена ООН или межправительственных и неправительственных организаций, имеющих статус при ООН.

Руководящим органом ЕЭК является пленарная сессия, которая проводится раз в год, как правило, на уровне заместителей министров. Практическую деятельность комиссии осуществляют вспомогательные органы – комитеты по вопросам сельского хозяйства, химической промышленности, по углю, электроэнергии, черной металлургии, лесоматериалам, развитию внешней торговли, внутреннему транспорту, рабочей силе, жилищным вопросам, строительству и планировке, водным проблемам. ЕЭК и ее вспомогательные органы обслуживают Секретариат ЕЭК, который является частью Секретариата ООН.

Секретариат ЕЭК находится в Женеве. Возглавляет его Исполнительный секретарь. Рабочие языки: английский, французский и русский.



Ева Молнар, директор отдела транспорта ЕЭК ООН

ские автомобильные дороги» и Международным союзом автомобильного транспорта относительно обмена информацией об автомобильных стоянках, расположенных на автомобильных дорогах федерального значения на территории Российской Федерации. Подписание Соглашения теперь позволит российским и международным автоперевозчикам активно использовать разработанные в рамках Международного союза автомобильного транспорта информационные ресурсы, прежде всего приложение TRANSPark (www.iru.org/transpark).

Прошла в ходе работы 77-й сессии ЕЭК ООН и еще одна интересная встреча. В течение полутора часов руководитель Оргкомитета Международной транспортной премии «Золотая Колесница» Альберт Жуков и директор отдела транспорта ЕЭК ООН Ева Молнар, возглавляющая, кстати, Президиум этой же премии, обсуждали перспективы развития конкурса. Главный организатор премии рассказал г-же Молнар о том, чего удалось достичь за минувшие 10 лет с момента рождения проекта, особо отметив, что «в конкурсе приняли на сегодняшний день участие более 700 компаний из 69 стран, а торжественные церемонии прошли в 14 городах мира». «За это время партнерами проекта стали 7 авторитетных международных транспортных ассоциаций, налажены рабочие контакты с рядом отраслевых министерств», – добавил Жуков.

Со своей стороны, г-жа Молнар пообещала расширить количество отраслевых международных ассоциаций для участия в проекте. Одоблив инициативу организаторов по проведению одной гала-церемонии по награждению лучших компаний в году, начиная с 2016 г., директор отдела транспорта ЕЭК ООН выразила уверенность в том, что «премия «Золотая Колесница», неся важнейшую социальную и мотивационную для транспортников миссию, очень скоро будет самой престижной общественной наградой в мире транспорта». «Ну а мы, со стороны Комитета, и я, как руководитель, будем всячески этому способствовать», – добавила Ева Молнар. В завершение разговора она просила передать огромный привет всем читателям журнала «ProTransport», пообещав уже в самое ближайшее время дать эксклюзивное интервью нашему изданию. **PRO**

тому, учитывая, что пассажир в ограниченном городском пространстве может несколько раз во время путешествия пересаживаться с одного транспорта на другой, наш транспорт должен быть «разумным», взаимно интегрированным», – заметил он.

Помимо непринужденного путешествия по городу, нужно позаботиться об отлаженной транспортной системе для загородных поездок. Ведь многие из работающих в Женеве приезжают на работу из соседней Франции или других провинций Швейцарии. Г-н Хочстрассер объяснил: «275 тысяч человек ежедневно приезжают в район Женевы и выезжают обратно. 33% из них прибывают поездами из Лозанны (провинция Вуд), и всего 2% – автобусами из города Эвиан (Франция), остальные же перемещаются на автомобилях. Чтобы повысить предложение услуг общественного транспорта в этом секторе, мы разрабатываем новый проект железнодорожного сообщения, получивший название CEVA. Помимо улучшения ж/д сообщения между Женевой и Лозанной, проект предложит более удобный и комфортный способ поездки из Франции и станет прекрас-

ной альтернативой путешествию на автомобиле или автобусе».

Г-н Войко Оберснел, мэр хорватского города Риеки, рассказал о мерах по улучшению транспортной ситуации в исторической части города, по развитию автомобильного и ж/д сообщения с континентальной частью Хорватии и Центральной Европой, а также о том, как умело проработанная программа развития транспорта способствовала экономическому возрождению региона. «Мы надеемся, что модернизация железнодорожной инфраструктуры города Риеки и магистрального сообщения с другими областями будет иметь тот же взрывной эффект, как и само появление железной дороги в городе 150 лет назад», – выразил уверенность мэр г. Риеки.

Помимо многочисленных выступлений и дискуссий, в ходе трехдневной сессии прошло множество встреч участников и гостей с руководством ЕЭК ООН. Так, например, Николай Асаул на встрече с Евой Молнар подписал Соглашение между Министерством транспорта Российской Федерации, Федеральным дорожным агентством, государственной компанией «Россий-

13-15 мая 2015 года
КВЦ «Сокольники», п. 4.0
г. Москва

Журнал «PRO Транспорт»
АРТ-СТУДИЯ Семейной
Мастерской Тарасовых
в рамках выставки
ЭЛЕКТРОТРАНС-2015

**БОЛЬШЕ,
чем
рисовать!!!**

представляют
Дмитрия и Галину Тарасовых
в благотворительном проекте
«БОЛЬШЕ, чем рисовать!!!»

В программе:

**- Благотворительная выставка-продажа картин художников
Семейной Мастерской Тарасовых**

На выставке будут представлены работы выпускников авторского курса Семейной Мастерской Тарасовых «Научиться рисовать за 28 часов!». Участники представят большое количество интересных и самобытных работ.

Дмитрий и Галина Тарасовы – члены союза дизайнеров России, авторы уникальной запатентованной методики, позволяющей обучить взрослых людей рисованию за 2 дня. За 22 года в Арт-Студии сотни взрослых людей создали сотни тысяч шедевров.

Большинство экспонентов – люди разных возрастов и профессий, не рисовавшие с детства. Сегодня они дарят свое творчество другим. Оно согрето сердечностью и душевным теплом, привлекает искренностью и чистотой восприятия, в нем таится «загадка русской души».

Художники Мастерской передали в дар проекту свои картины с тем, чтобы вырученные средства были направлены детям. «Мы хотим, чтобы дети радовались жизни. Мы шлём любовь и поддержку. Пусть красота поможет сделать мир красивым и счастливым!».

Работы выпускников Мастерской отвечают взыскательным вкусам самой искушенной публики, приобретены музеями и частными коллекциями всех стран мира.

**- Благотворительный Мастер-Класс Дмитрия Тарасова
(13 мая 2015 г, в 14.00 мск)**

Мастер-Класс на основе запатентованной методики, позволяющей в короткие сроки открыть скрытые потенциальные возможности человека. Присутствие на мастер-классе – это уникальная возможность увидеть секреты методики в действии, когда дети и взрослые буквально на глазах начинают создавать удивительные картины.

Журнал «PRO Транспорт»
<http://www.protransport.pf/>
8-499 760 71 51

Семейная Мастерская Тарасовых
<http://www.artmastera.com/>

**Все средства от продажи картин будут направлены воспитанникам
Социально – реабилитационного центра
для несовершеннолетних "ЗАБОТА", г. Королёв**

«Мы должны смотреть в будущее с оптимизмом – для этого у нас все есть!»

Так считает генеральный директор ГУП «Горэлектротранс» г. Санкт-Петербурга Василий Остряков, избранный в феврале 2015 года новым президентом Международной ассоциации предприятий городского электротранспорта (МАП ГЭТ). В преддверии Всероссийской недели общественного транспорта и выставки «ЭлектроТранс» в том числе, предлагаем вниманию наших читателей эксклюзивное интервью с президентом МАП ГЭТ.

О предприятии

- Уважаемый Василий Андреевич, петербургский «Горэлектротранс», который вы возглавляете, является крупнейшим предприятием наземного электрического транспорта нашей страны. Расскажите, пожалуйста, о состоянии дел в вверенном вам хозяйстве?

Деятельность любого предприятия, занимающегося пассажирскими перевозками, оценивается по основным показателям: количество перевезенных пассажиров, выручка (а пассажир голодает рублем) и качество обслуживания. Оценивая итоги 2014 года, мы можем сказать, что динамика положительная. Незначительно, но вырос объем транспортной работы – с 61,6 до 62 миллионов километров, как и количество перевезенных пассажиров – 329,4 миллиона человек. На 2,5% выросли доходы предприятия. Увеличение произошло не за счет открытия дополнительных маршрутов, а за счет более четкого соблюдения расписания. Потери линейного времени по вине предприятия сократились на треть. Именно поэтому показатели улучшились.

Качество обслуживания мы можем оценить еще и по количеству обращений. В 2014 году мы получили почти на 14% меньше жалоб. А вот количество благодарностей, наоборот, возросло на 12,5%.

- Какова программа обновления парка подвижного состава?

В 2014 году парк подвижного состава СПб ГУП «Горэлектротранс» пополнился 16 трамваями – это на 3 вагона больше, чем в 2013 году. При этом на линии работают 4 современных трамвая «ТрамРус» (Совместное предприятие российского «Трансмашхолдинга» и французского Alstom. – Прим. ред.), полученных в 2014 году.

Кроме того, предприятие старается своими силами обновлять подвижной состав. На базе трамвайного парка № 1 проводится капитальный ремонт с модернизацией трамваев ЛВС-86 и



Василий Андреевич Остряков

Родился 1 сентября 1959 года в Москве. В 1981 году окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта. С 2001 по 2007 год работал начальником Ярославского вокзала в Москве, в 2007 году возглавил отдел багажных перевозок федеральной пассажирской дирекции ОАО «РЖД», с 2008 по 2010 год возглавлял Горьковскую региональную дирекцию по обслуживанию пассажиров, с 2011 года занимал пост генерального директора Волго-Вятской пригородной пассажирской компании. С февраля 2012 года – директор СПб ГУП «Горэлектротранс». В феврале 2015 года избран президентом Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта (МАП ГЭТ).

Награжден знаком «Почетный железнодорожник», медалью «В память 850-летия Москвы», Орденом Русской православной церкви преподобного Сергия Радонежского III степени. Увлечения: горные лыжи.

модернизация трамваев ЛМ-68М. К настоящему моменту завершилось строительство цеха изготовления корпусных конструкций из композитных материалов. Этот цех с производительностью до 2 вагонокомплектов в месяц поможет в реализации планов по ремонту и модернизации подвижного состава предприятия. В 2013-м году модернизацию с

капремонтом прошли 44 троллейбуса и 25 трамваев, а в 2014-м – уже 58 троллейбусов и 33 трамвая. Вне зависимости от того, как будет развиваться ситуация с курсом евро, в плане 2015 года основное внимание уделяется обновлению подвижного состава: здесь и увеличение объемов глубокой модернизации, и закупка трамваев отечественного

производства. Так, заключен договор на поставку в 2015 году 14 четырехосных вагонов с двухсторонним расположением дверей производства Усть-Катавского вагоностроительного завода. Сцепка из двух таких вагонов позволит составу работать на маршрутах, где отсутствуют разворотные кольца. Благодаря особенностям конструкции новые вагоны позволят обеспечить транспортное обслуживание жителей Васильевского острова на период ремонта Тучкова моста, запланированного на 2016 год. Кроме того, в апреле – мае 2015 года будут проведены два открытых электронных аукциона на поставку в 2015–2017 годах 10 сочлененных трамвайных вагонов со 100% низким уровнем пола и пяти четырехосных вагонов с двусторонним расположением дверей. Собственными силами петербургский «Горэлектротранс» в 2015 году планирует модернизировать 24 вагона модели ЛВС-86 и 5 вагонов модели ЛМ-68М. Еще 14 вагонов ЛМ-68М в течение 2015–2016 годов планируется модернизировать на Октябрьском электровагоноремонтном заводе. Что касается троллейбусов, то в течение 2014–2016 годов осуществляется поставка в Петербург троллейбусов Тролза-5265 «Мегаполис» (г. Энгельс) – по контракту, заключенному в 2014 году. 19 февраля были приняты в эксплуатацию 9 новых троллейбусов поставки 2015 года. Они работают в первом и шестом троллейбусных парках. «Мегаполисы» оборудованы современными системами, полностью отвечающими мировым требованиям. В первую очередь это система управления тяговыми асинхронными двигателями на базе IGBT транзисторов.

Ее преимущество – экономия электроэнергии. В соответствии с условиями контракта производитель поставляет в Петербург 37 троллейбусов в течение трех лет, начиная с 2014 года. В декабре «Горэлектротранс» получил первые 7 машин. В этом году в соответствии с условиями договора парк подвижного состава предприятия должны пополнить еще 22 «Мегаполиса», остальные 8 придут в 2016-м. Также в апреле будет проведен электронный аукцион на приобретение шести низкопольных троллейбусов в 2017 году. Добавлю, что уже почти год в нашем городе проходят опытные эксплуатационные троллейбусы на литий-ионных аккумуляторных батареях, способные пройти без подсоединения к контактной сети расстояние не менее 30 км. Применение инновационных технологий на электротранспорте позволяет решить сразу несколько задач. С помощью троллейбусов с автономным ходом можно оптимизировать маршрутную сеть: проложить новые маршруты и продлить старые. Например, провести дополнительные троллейбусные линии в спальные районы или в районы с недостаточно развитой транспортной инфраструктурой. Также с учетом возможностей инновационных машин, например, в центре города можно будет демонтировать троллейбусную контактную сеть, которая зачастую расположена на исторических зданиях или памятниках архитектуры. Кроме того, петербургский «Горэлектротранс» предлагает создать на Васильевском острове зону экологически чистого электрического транспорта. В случае реализации этих планов на территории



трамвайного парка № 2 может появиться площадка для базирования троллейбусов с увеличенным автономным ходом. А в трампарке № 8, куда передан новый подвижной состав со стопроцентно низким полом, уже сейчас проводится большая работа по внедрению современных технологий технического обслуживания современных трамваев.

- Продолжится ли программа ремонта пути и модернизации энергохозяйства?

В 2015 году продолжатся реконструкция, капитальный ремонт и ремонт трамвайных путей. Так, предстоит реконструировать трамвайные пути на Сердобольской улице от Большого Сампсониевского проспекта до Торжковской улицы, с узлами у трамвайного парка № 5 и Студенческой улицы. Протяженность реконструируемого участка – 1 км 400 м, стоимость работ составляет 148,5 млн рублей. Капитальный ремонт пройдут трамвайные пути на улице Димитрова от Бухарестской улицы до Купчинской улицы, а также пути на мосту Александра Невского. Общая протяженность капитально ремонтируемых путей составит 4,7 км, общая стоимость работ по капитальному ремонту – 410,5 млн рублей. Отремонтировать в 2015 году планируется 11,08 км трамвайных путей, общая стоимость работ составит 837,5 млн рублей. Кроме того, в связи со значительным увеличением трамвайных путей, находящихся в аварийном состоянии, СПб ГУП «Горэлектротранс» обратилось в Комитет по развитию транспортной инфраструктуры с предложением дополнительно включить в программу ремонтов перечень адресов.

Стоит отметить, что силами предприятия уложен и осваивается новый современный узел с электронным управлением стрелками на площади Репина, продолжается укладка путей по современным бесшумным технологиям. Именно по таким путям были запущены вагоны «ТрамРус». Много сделано и вложено сил в ликвидацию аварийности состояния инфраструктуры. Также петербургский «Горэлектротранс» в 2015 году продолжил обновление подвесной системы контактной сети. На синтетическую подвесную систему переведен участок проспекта Космонавтов от Бассейной улицы до улицы Типанова. Синтетическая подвесная система, которая крепит контактную сеть к опорам и стенам домов, выгодно отличается от стальной тем, что она существенно



снижает уровень вибрации и общий шумовой фон у фасадов зданий, возникающих при движении электротранспорта. Кроме того, синтетическая система долговечнее, проще монтируется, не подвергается коррозии, эстетически более привлекательна. В 2010 году подобная синтетическая подвесная система для троллейбусной контактной сети была смонтирована на участке проспекта Юрия Гагарина от Кузнецовской до Бассейной улиц протяженностью почти полтора километра. В 2011 году были выполнены работы по монтажу синтетической системы для трамвайной и троллейбусной контактной сети на участке улицы Ярослава Гашека от Малой Балканской до Будапештской общей протяженностью 3 километра. В настоящее время продолжается оснащение синтетической подвесной системой южных районов города. Также отмечу, что в декабре 2014 года в СПб ГУП «Горэлектротранс» началась опытная эксплуатация нового вагона-лаборатории по определению параметров трамвайной контактной сети. Современный комплекс был разработан специально для Санкт-Петербурга компанией «МСД Холдинг», специализирующейся на производстве диагностического оборудования для железных дорог. Это первый в России вагон-лаборатория на современной элементной базе для трамвай-

ного хозяйства. Вагон выполнен на базе пассажирского трамвая ЛМ-68М. Измерительная система комплекса позволяет отслеживать следующие параметры контактной сети трамвая и самого вагона-лаборатории: величину напряжения контактной сети, высоту подвешивания контактного провода, правильность соблюдения его «зигзага», скорость движения вагона и пройденный им путь, определение положения по системе «Глонасс» и, что очень важно, – степень износа контактного провода. Вагон-лаборатория может производить замеры в любое время года на скорости до 40 км/час, измерение и архивация выявленных параметров контактной сети записываются автоматически и выдаются на дисплей в виде графиков. Также в процессе работы осуществляется видеозапись, которая позволяет просматривать ретроспективу выездов вагона-лаборатории на линию.

- Что делается на вашем предприятии для привлечения пассажиров на городской электротранспорт?

Безопасность и постоянное улучшение качества обслуживания пассажиров – приоритет в работе петербургского «Горэлектротранса». Для этого на предприятии созданы различные формы обратной связи – открыты горячие линии, по которым принимаются пожелания о работе городского электрического

транспорта, претензии, жалобы на нарушения правил дорожного движения или должностной инструкции водителями. Обращения также можно направлять и в письменном виде через форму обратной связи на главной странице официального сайта предприятия.

В троллейбусном парке № 3 проводится эксперимент по бескондукторному обслуживанию. В рамках проекта в троллейбусах 8-го маршрута установлены аппараты двух разных типов по продаже разовых билетов. Также по собственной инициативе парк вывел на линию «англичанина» – троллейбус, где объявления остановок дублируются на английском языке с информированием о близлежащих достопримечательностях. А директор троллейбусного парка № 1 Владимир Голубев ввел в штат 16 бригадиров маршрута, чтобы уделить внимание каждому водителю и кондуктору. Это реальная работа по повышению качества обслуживания пассажиров.

Важнейшим фактором привлечения пассажиров на городской наземный электротранспорт является повышение его доступности для маломобильных групп населения. Для этих целей закупается современный низкопольный подвижной состав, трамваи и троллейбусы оборудуются различными системами, облегчающими передвижение людей с

ограниченными возможностями по городу, в том числе системой «Говорящий город». Однако одним из самых главных факторов комфорта и безопасности поездки по-прежнему остается элементарное внимание работников транспорта, без которого маломобильные пассажиры будут чувствовать себя неудобно даже в самом эргономичном салоне. Чтобы научить водителей и кондукторов, как и чем можно помочь таким пассажирам, с 2014 года в проводимых в парках инструктажах участвует лидер инициативной группы «Колясочники Питера» Сергей Поюнов. Такие встречи очень эффективны – к примеру, трамвайный парк № 7, в котором прошло уже 4 таких инструктажа, не получил ни одной жалобы на действия сотрудников предприятия при перевозке маломобильных пассажиров. На мой взгляд, это самый лучший и правильный подход, когда водитель слышит пожелания и требования к людям с ограниченными возможностями из первых уст.

Кроме того, петербургский «Горэлектротранс» проводит различные мероприятия, направленные на повышение интереса к городскому электрическому транспорту. Например, летом мы провели конкурс детских рисунков «Трамваи и троллейбусы в городе на Неве», чтобы поощрить талантливых и любознательных ребят, любящих свой город, а также напомнить им о важности соблюдения правил поведения на дороге во время летних каникул. Также петербуржцы в преддверии разных праздничных дат могли стать пассажирами «читающих» или «поэтических» трамваев и даже стать участниками «поэтических рейсов». Еще один, совсем недавний пример: в феврале в запуске нового троллейбусного маршрута № 32 приняла участие артистка театра «Мимигранты», которые помогли подарить настоящий праздник пассажирам на Ленинском проспекте. Регулярно в Музее городского электрического транспорта проводятся патриотические акции с участием школьников и воспитанников детского сада, а также открытые уроки по безопасности дорожного движения. Безусловно, это тоже привлекает внимание, вызывает у пассажиров позитивный настрой по отношению к электротранспорту.

- Подготовка кадров – один из острых вопросов. Как вы решаете эту задачу?

Вот уже 95 лет в нашем городе готовят квалифицированные кадры для работы на маршрутах петербургского электротранспорта. Преемник ленинградской школы вагоновожатых – Учебно-курсовой комбинат «Горэлектротранса». Полный курс обучения состоит из двух этапов – теоретическое обучение с учебной практикой и стажировка. Срок теоретического обучения водителя трамвая – 3 месяца, троллейбуса – 3,5 месяца. Далее ученики направляются в парк для прохождения практических занятий по вождению. Практическое обучение ведется на семи специально оборудованных троллейбусных машинах и девяти учебных вагонах под руководством наставников из учебно-курсового комбината и водителей пятого и шестого разрядов трамвайных или троллейбусных парков. Все действующие инструкторы прошли специальную подготовку и имеют свидетельство, подтверждающее их право стажировать учеников. При выходе на стажировку учащиеся Учебно-курсового комбината обеспечиваются бесплатной форменной одеждой, а на период обучения – бесплатным питанием, иногородним предоставляется бесплатное жилье. Кроме того, в зависимости от успеваемости выплачивается стипендия.

Одно из наших достижений в 2014 году – предотвращение оттока кадров. В прошлом году на предприятие пришли почти 280 человек, в основном водители троллейбусов и трамваев, за счет этого удалось сократить количество сверх-

урочных, сэкономить на фонде оплаты труда, также сократились потери по эксплуатационным причинам – появилась дополнительная выручка. Благодаря этому появились собственные средства, чтобы поднять зарплату с ноября прошлого года на 6%. Безусловно, большое значение для привлечения работников имеют создаваемые на предприятии социальные условия. Помимо предоставления гарантированного социального пакета в соответствии с требованиями Трудового кодекса РФ, представители основных профессий обеспечиваются горячим питанием по льготным расценкам, для улучшения медицинского обслуживания отремонтированы одиннадцать здравпунктов на территории наших предприятий, также рассматривается широкий спектр программ добровольного медицинского страхования для всех категорий работников, организованы сезонные профилактические мероприятия во всех подразделениях, расширяется программа предоставления бесплатного временного проживания для иногородних сотрудников основных рабочих профессий.

В ведении петербургского «Горэлектротранса» находится детский оздоровительный лагерь «Зарница», в котором в прошлом году отдохнули 922 ребенка, более половины из их числа – дети работников предприятия. В целях закрепления на предприятии молодых семей с 2015 года планируется в период летнего отдыха открытие в «Зарнице» группы для детей дошкольного возраста.



Ежегодно утверждается совместно с Первичной профсоюзной организацией СПб ГУП «Горэлектротранс» План культурно-массовых и спортивных мероприятий, рассчитанный на все категории работников. Для популяризации работы проводятся конкурсы профессионального мастерства с освещением в городских СМИ: среди водителей трамвая и троллейбуса, слесарей аварийно-восстановительной службы. В 2014 году впервые такой конкурс прошел и среди водителей автобазы. Рассматривается вопрос о расширении перечня профессий для участия в подобных мероприятиях.

Каждый без исключения работник в случае какой-либо конфликтной ситуации имеет возможность обратиться ко мне лично – безусловно, это тоже создает на предприятии атмосферу доверия. Отмечу, что по итогам 2014 года 181 работнику СПб ГУП «Горэлектротранс» было присвоено почетное звание «Ветеран труда горэлектротранспорта». В настоящее время это высокое звание носят 2 242 работника нашего предприятия. Также большое внимание уделяется работе с подрастающим

поколением. Юные петербуржцы регулярно принимают участие в акциях памяти, приуроченных к важным датам в истории городского электротранспорта, дети участвуют в различных конкурсах, их работы украшают подвижной состав, становятся частью тематических выставок в Музее городского электрического транспорта. Возможно, что в результате такого сотрудничества кто-то из этих ребят в будущем выберет профессию, связанную с нашей отраслью.

- Как вы оцениваете состояние и перспективы развития общественного пассажирского транспорта в России? Насколько, на ваш взгляд, реальна перспектива его выхода на мировой технологический уровень?

На сегодняшний день трамвайная система России находится в крайне тяжелом состоянии. По мнению ряда экспертов, она является самым проблемным сегментом общественного транспорта. Во многих городах (Воронеж, Липецк, Архангельск, Астрахань, Иваново) трамвайное движение частично или полностью ликвидировано из-за недостаточного финансирования и банкротства

предприятий, а также с целью решения проблем пробок на улицах городов, однако уже сейчас есть понимание лишь временного эффекта от этих мероприятий. Основным ограничителем развития городского рельсового транспорта является дефицит финансирования со стороны региональных властей. Совсем не развит инструмент заключения долгосрочных контрактов на поставку в лизинг и на основе контрактов жизненного цикла. Состояние с развитием троллейбусного движения хоть и отличается в лучшую сторону, но также требует серьезной помощи, прежде всего от федеральных властей. В то же время опыт развития городского общественного транспорта на примере стран Западной Европы и Финляндии показывает высокую эффективность, надежность и экологичность использования современного трамвая в городских условиях. Современные технологии, применяемые на городском электрическом транспорте, способны полностью изменить представление о трамваях и троллейбусах. Современные конструкции рельсового пути и модели трамвайных вагонов по-

следних десятилетий позволяют двигаться по городу практически бесшумно, предлагая при этом высокий комфорт для пассажиров, в том числе лицам с ограниченными возможностями. Европейская технология укладки рельсов позволяет прокладывать пути практически по любой территории, включая газоны и городские парки. Благодаря инновационным технологиям трамваи и троллейбусы могут работать без подключения к контактной сети. Высокие стандарты экологических показателей и энергоэффективности, использованные при разработке новейших образцов подвижного состава, ставят электрический транспорт на новый конкурентный уровень по сравнению с другими видами городского транспорта. Опыт развития передовых транспортных систем городов мира показывает, что развитие технологий ГЭТ (электрической тяги, контактных сетей и рельсовых путей) является весьма актуальным в связи с ростом интереса к повышению качества жизни в городах, ростом экологических требований, требований к качеству перевозок.

- На сайте выставки «Электротранс» проведен опрос о необходимости разработки федеральной программы развития электрического транспорта. 95% респондентов поддержали эту идею, причем 25% считают, что она нужна для скорейшего строительства новых линий ГЭТ. А каково ваше мнение?

Считаю, что это крайне важно для развития системы городского электрического транспорта, причем не только для мегаполисов, но и для маленьких городов, где система электротранспорта пришла в полнейший упадок. На модернизацию и закупку подвижного состава, приведение в порядок путевого хозяйства и депо предприятиям электротранспорта требуются колоссальные средства. Например, для Петербурга на эти цели необходимо более 21 млрд рублей. Разработка федеральной программы помогла бы существенно облегчить решение этих задач.

- Какие, на ваш взгляд, технические решения необходимо внедрять в первую очередь на предприятиях ГЭТ России?

На мой взгляд, основные меры – это реновация подвижного состава (включая приобретение нового), направленная на повышение качества и экономичности пассажирских перевозок, использование современного подвижного состава на базе передовых унифицированных технологических платформ. Необходимы внедрение современной системы сбора оплаты, контроля и управления наземным транспортом, комплексная информатизация на маршрутах ГЭТ. Также требуется внедрение современных технологий организации движения пассажирского транспорта, в том числе за счет создания системы, сопряженной с центром управления дорожным движением для предоставления приоритета трамваям и троллейбусам; создание обособленных полос движения общественного транспорта от общего транспортного потока. Кроме того, необходимо приведение в нормативное состояние и развитие технической базы наземного электрического пассажирского транспорта, в том числе: трамвайных путей, троллейбусных линий, контактной и кабельной сети трамвая и троллейбуса, конечных станций, зданий и сооружений трамвайных и троллейбусных парков, тяговых подстанций. Также важно расширение сети ГЭТ, направленное на повышение ее связности, и охват развивающихся

районов массового жилищного строительства с максимально возможным обособлением полос движения городского электротранспорта и организацией приоритетности движения.

МАП ГЭТ

- Василий Андреевич, от лица редакции поздравить вас с избранием на ответственный пост президента Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта. МАП ГЭТ, насчитывающей более 120 членов, в этом году исполняется 25 лет. Какую роль, по вашему мнению, играют отраслевые союзы и ассоциации в жизни транспортного сообщества страны? Каковы ваши планы в должности президента МАП ГЭТ и какие задачи будут поставлены перед ассоциацией?

Во-первых, отмечу, что результаты голосования на выборах президента МАП ГЭТ в очередной раз явились признанием уважения традиций Санкт-Петербурга. Теперь в новом статусе у предприятия будет больше возможностей для обращений к федеральным властям с предложениями по решению тех или иных задач, стоящих перед городским электрическим транспортом. Считаю, что очень важно добиться предоставления приоритета городскому электротранспорту, также необходимо внести коррективы в действующее законодательство: пересмотреть требования к перевозчикам, разработать транспортные схемы городов, предоставить предприятиям ГЭТ льготные тарифы на использование электроэнергии и покупки мощностей. Наряду с этим следует пересмотреть кадровую политику, устранить переработки, привлечь в отрасль грамотных специалистов, изыскать возможности для индексации заработной платы. У транспортников должны активно развиваться каналы связи с внешним миром – горячие линии, тематические форумы, корпоративные сайты, газеты и даже собственное телевидение.

Основными же задачами развития МАП ГЭТ я вижу определение и обоснование преимуществ городского электрического транспорта, разработку и мониторинг показателей качества пассажирских перевозок в городах, определение минимальных стандартов качества, формирование общественной поддержки ГЭТ и социального заказа на его развитие, изучение и внедрение современных технологий на городском



электрическом транспорте. Также необходимы разработка и внедрение отраслевых стандартов в области технического обслуживания подвижного состава, комплектации бортового оборудования, внесение изменений в правила дорожного движения и другие нормативные акты в части наделяния правом приоритетного проезда трамвая в случае образования пробок и заторов на перекрестках, ускорения решений заторов в случае ДТП, ужесточения ответственности виновников ДТП за простой трамваев и троллейбусов. Отмечу следующие задачи МАП ГЭТ: при использовании лизинговых условий при закупке трамваев и троллейбусов рассмотреть субсидирование процентной ставки за счет средств федерального или регионального бюджетов; выступить координатором по разработке правового механизма реализации контракта жизненного цикла на срок не менее 15 лет, общий для всех субъектов РФ; провести переговоры с производителями подвижного состава по разработке приемлемых для всех предприятий ГЭТ условий поставки, отличных от прямой закупки, в том числе с применением контрактов жизненного цикла и инвестиционных проектов с модернизацией инфраструктуры парков. В целях снижения затрат приоритет при осуществлении закупок предприятиями ГЭТ должен быть за отечественными производителями подвижного состава и комплектующих; активизировать работу по подготовке специализированной литературы для профессиональной подготовки кадров предприятий ГЭТ; проработать вопрос о предоставлении льготных тарифов за использование электроэнергии и покупки мощностей для предприятий ГЭТ.

- Вы говорили о планах развивать коммуникационное пространство членов ассоциации. Что планируется сделать в этом направлении?

Считаю, что внутри ассоциации необходимо решить следующие задачи: выстроить формат общения между членами МАП ГЭТ, разработать внутренние стандарты ассоциации для выбора предприятий-поставщиков; наладить обмен информацией по применению новых технических решений и использованию новой техники, опыту эксплуатации нового подвижного состава; организовать обмен информацией по поставщикам и производителям работ для ГЭТ, с целью исключения недобросовестных под-

рядчиков, а также продвижения предприятий, производящих качественные комплектующие и товары, оказывающих качественные услуги. Очень важным и жизненно необходимым считаю повышение информационной насыщенности сайта ассоциации, доступности его для подачи материалов от региональных организаций ГЭТ, что позволит в будущем обеспечить издание собственной интернет-газеты. Также необходима организация регулярных онлайн-конференций членов МАП ГЭТ с применением технологии, аналогичной Skype. Организация регулярного обмена информацией между членами ассоциации на системной основе по обмену опытом в различных вопросах может стать эффективным катализатором развития ГЭТ.

- Какие, на ваш взгляд, необходимы изменения в правовом поле (местное и федеральное законодательство, СНиП, ПТЭ) для успешного развития и притока инвестиций в ГЭТ?

Собственных средств и субсидий из бюджета предприятий ГЭТ недостаточно для кардинального решения накопившихся проблем. Основной задачей совершенствования нормативно-правовой базы является законодательное закрепление Основных принципов развития транспортных систем городов. Требуется подготовка и внесение дополнений в законодательные акты:

- Законопроект № 423427-4 «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации»;

- Законопроект «О метрополитенах и других видах скоростного внеуличного транспорта»;

- Градостроительный кодекс РФ: обязательность разработки комплексных транспортных схем для крупных городов, закрепление линий ГЭТ в Генеральных планах городов, закрепление требований по технико-экономическому обоснованию выбора видов транспорта для организации транспортного обслуживания на перспективу;

- Закон Российской Федерации от 7 февраля 2011 г. N 3-ФЗ «О полиции»: обязательства по пресечению правонарушений на транспорте (в т. ч. в сфере контроля правил оплаты проезда, охраны правопорядка на общественном транспорте, контроля соблюдения транспортного законодательства и работы перевозчиков на линии);

- Кодекс об административных правонарушениях (КОАП): повышение эффективности санкций за безбилетный проезд на городском транспорте общего пользования;

- Правила дорожного движения: повышение приоритета движения городского пассажирского транспорта, приравнивание трамвая на обособленном полотне к железнодорожному транспорту;

- Законодательство о предоставлении субсидий из федерального бюджета на развитие транспортных систем городов и агломераций (в т. ч. обновление подвижного состава);

- Законодательство в сфере установления тарифов для ГЭТ на электроэнергию;

- Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей трамвая и троллейбуса (утверждено Приказом Министра транспорта РФ от 18 октября 2005 г. № 127); установление продолжительности учетного периода при суммированном учете рабочего времени – 1 год;

- Подготовка проекта Указа Президента РФ об установлении профессионального праздника ГТОП «День трамвая», обращение в Минтранс РФ с просьбой выступить с предложением к Правительству РФ об утверждении профессионального праздника.

- Как вы оцениваете перспективы и полезность федеральных законов «О метрополитене и других видах вне-

уличного скоростного транспорта» и «Об автомобильном и городском пассажирском транспорте», проекты которых подготовлены в Комитете по транспорту Госдумы ФС РФ?

Проекты законов претерпевали многочисленные изменения, начиная с 2007 года и по настоящее время. Специалисты затрудняются в оценке этих законодательных документов, поскольку окончательная их редакция не была предложена к обсуждению экспертному сообществу. Да и сроки принятия законов постоянно менялись. В последний раз предполагалось, что они вступят в силу в конце 2014 года, однако этого не произошло, и когда произойдет – непонятно.

- Что бы вы хотели пожелать читателям нашего журнала, сотрудникам и пассажирам трамваев и троллейбусов?

Я бы пожелал не забывать очень хорошую и мудрую поговорку: «Наша жизнь – это то, что мы сами о ней думаем». Мы должны смотреть в будущее с оптимизмом – для этого у нас все есть. А работникам городского наземного электрического транспорта я бы пожелал любить наших пассажиров. Искренне относиться к ним с пониманием, принимать их такими, какие они есть. Все пассажиры разные, и мы должны делать все, чтобы им угодить, – такая у нас работа. Желаю всем любви, добра, понимания, спокойствия, выдержки, а самое главное – равновесия души и чувства юмора! PRO



Электрички россиянам вернули. Надолго ли?

В предыдущем номере мы рассказывали нашим читателям о том, как глава государства Владимир Путин вернул россиянам «сбежавшие» электрички путем нескольких простых и емких, но очень содержательных фраз, адресованных членам правительства и особенно вице-премьеру Аркадию Дворковичу. Пригородное сообщение оперативно и повсеместно восстановили, но вот вопросы у руководства российских железных дорог и региональных властей друг к другу остались. Публикуем продолжение материала нашего авторитетного эксперта – Алексея Колина, начальника научно-образовательного центра «Независимые комплексные транспортные исследования» МГУПС (МИИТ).

В 2010 году по решению правительства пригородным компаниям предоставляется 99-процентная скидка за услуги инфраструктуры, которые в общей стоимости перевозок составляют около 40–50%. Фактически это означает, что перевозчикам был дан карт-бланш на практически двукратное снижение операционных расходов. Так почему же, даже несмотря на это, пригородные перевозки в подавляющем большинстве регионов являются убыточными?

Чтобы это понять, нужно вспомнить графиню Диану де Бель Флор – героиню из пьесы Лопе де Вега, по которой экранизирован известный фильм «Собака на сене». Кто бы мог подумать, что французский драматург как нельзя точно опишет поведение руководства ОАО «РЖД» (графини Дианы де Бель Флор) по отношению к пригородным пассажирским компаниям (своему слуге Теодоро): «И сама тебя не возьму, и никому не отдам».

Появление «самостоятельных», а на самом деле, конечно же, полностью подконтрольных пригородных компаний (в РЖД до сих пор существует Центр корпоративного управления пригородным комплексом) вызвало у госкомпании бурную «ревность» к своим «слугам», и она принялась «громить» то, что сама еще недавно создавала, – маршруты региональных поездов-экспрессов, обслуживаемых моторвагонной тягой.



Первый такой электропоезд-экспресс был запущен по маршруту Москва – Тула в 1999 году. Фактически это была реализация весьма распространенного вида сообщения в странах Европы – регионального, промежуточной категории между «дальним» и «пригородным» (ближним) сообщением. Региональные поезда связали между собой соседние областные, краевые и республиканские центры. Но их ценность состояла еще и в том, что они, в отличие от «дальнебойных» пассажирских поездов, проходили в удобное дневное время, за счет распределенной моторвагонной тяги имели одновременно и большее количество остановок по сравнению с дальними поездами, и меньшее время нахождения в пути, и, что немаловажно при положительной рентабельности, были доступными для широких слоев населения. Проект оказался настолько

успешным, что маршрутная сеть электропоездов-экспрессов быстро распространилась по всей стране.

Дневные региональные экспрессы, обслуживаемые электропоездами, к концу 2000-х годов стали курсировать по маршрутам: Москва – Орел, Москва – Калуга, Москва – Ярославль, Москва – Владимир, Нижний Новгород – Киров, Нижний Новгород – Казань, Казань – Ижевск, Екатеринбург – Пермь, Екатеринбург – Челябинск, Орск – Оренбург, Омск – Новосибирск, Новосибирск – Томск, Новосибирск – Кемерово, Новосибирск – Новокузнецк, Красноярск – Абакан, Иркутск – Улан-Удэ, Улан-Удэ – Чита, Чита – Чернышевск, Владивосток – Находка и др. Более того, этот опыт быстро переняли даже наши соседи по СНГ: Республика Беларусь, Украина, Казахстан, организовав аналогичные поезда, которые курсируют там до сих пор.

С момента появления первых пригородных компаний возник вопрос о том, кому эти поезда эксплуатировать. Поскольку обслуживались они моторвагонными депо, которые курировали тогда пригородные дирекции, региональные экспрессы стали отходить к пригородным компаниям, сформировавшимся в основном на базе бывших пригородных дирекций.

Еще до массового образования пригородных компаний и перевода региональных экспрессов несколько раз происходила ротация их статуса: то их из категории «пригородных» переводили в категорию «дальних», то – обратно. Дело в том, что для «пригородного» и «дальнего» поезда действуют различные тарифные планы и перечень льготных категорий пассажиров, которые могут ими пользоваться. Кроме того, для «дальнего» пассажира обязательно оформление проездного документа через АСУ «Экспресс-3» с резервацией конкретного места, что совсем не обязательно в пригородном поезде. Учитывая, что услуги за использование системы «Экспресс-3» тоже стоят денег, билет на дальний поезд на ближнее расстояние получается дороже, чем на пригородный. Соответственно, если региональному экспрессу предоставлялся статус «дальнего» поезда, то для пассажиров, следующих на расстояние до 50–100 км, стоимость проезда выходила в 5–8 раз дороже, чем в пригородном. И наоборот, проезд по

всему маршруту от Нижнего Новгорода до Казани по «дальному» тарифу оказывался даже более дешевым.

Блестящее решение нашли тогда на Горьковской железной дороге в 2006–2010 гг., когда в таких «дальнебойных» электропоездах выделили отдельные вагоны для ближних пассажиров по пригородному тарифу и вагоны для пассажиров, проезжающих большую часть маршрута по дальнему тарифу в соответствии со спросом. Невольно вспоминается ремарка управленца с Горьковской ж. д., внедрившего эту технологию: «Прежде чем поезд отменить, нужно подумать, как его населить пассажирами».

И действительно, придумано было очень разумно. Взять, к примеру, маршруты Нижний Новгород – Казань и Нижний Новгород – Киров. Да, пассажиров, следующих на весь маршрут, было не так много. Но за счет попутных пассажиров, следующих на малые расстояния, поезда имели неплохую «населенность» и экономику. И наоборот, благодаря пассажирам, следующим на большую часть маршрута, возможность пользоваться поездом по пригородному тарифу получали и те немногочисленные пассажиры, которые перемещались на небольшие расстояния посредине участка с малой плотностью расселения (например, Шахунья – Ежиха, Арзамас – Пильна и др., на которых пригородное сообщение в настоящее время отсутствует). Такое положение устраивало всех, и система перевозок работала и приносила прибыль. Всех, но только не «Диану»...

Сначала «Диана», используя телефонное право, приказала перевести экспрессы в разряд дальних поездов и исключить вагоны с пригородным тарифом. Но поскольку пригородные компании не имели лицензии на дальние перевозки, чтобы сохранить экспрессы, они были вынуждены перевести их, наоборот, в разряд «пригородных». Тогда в бой с неблагодарным «слугой Теодоро» пошла «дальняя артиллерия».

В 2010 году формируется Федеральная пассажирская компания – дочерняя организация ОАО «РЖД», задача которой – осуществление дальних пассажирских перевозок. Процесс конфликта РЖД с пригородными компаниями (ППК) перерастает в самую горячую фазу. Неслыханная «наглость»! ППК продолжают катать «дальнебойные» пригородные поезда (зачастую трансформированные региональные

экспрессы) по тарифам, разумеется, более низким, чем в дальних пассажирских поездах ОАО «ФПК». Поставить «на место» зарвавшихся пригородных перевозчиков решили «правильной» трактовкой Приказа № 99 Министерства транспорта РФ. Гласит он следующее: «По расстоянию следования и условиям проезда поезда, предназначенные для перевозки пассажиров (далее – поезда), подразделяются на:

а) дальние – следующие на расстояние свыше 150 км, в составы которых включаются вагоны с местами для сидения и лежа и которые отвечают требованиям, предъявляемым к поезду в дальнем следовании;

б) пригородные – следующие на расстояние не более 200 км, состоящие из вагонов с местами для сидения».

На этом основании ППК запрещают курсирование пригородных поездов на расстояния свыше 200 км. Причем от руководства РЖД назначаются надзиратели, которые должны проследить, чтобы пригородные компании не шли на хитрости, а именно: составы пригородных поездов после проследования 200 км не продолжали следование в попутном направлении под другим номером поезда. Пассажиры обязательно необходимо было высаживать. В результате такого внутрикорпоративного «непонимания» практически все «дальнебойные» пригородные региональные маршруты

прекратили свое существование. Даже если маршрут пригородного поезда превышал заданную планку в 200 км хотя бы на 2–6 км (например, Москва – Вековка, Москва – Вязьма), его необходимо было разрывать. Во многих случаях разрыв пригородных маршрутов приводил к увеличению расходов: необходимо было подсылать дополнительные составы, увеличивалось их количество, увеличивалось и время работы локомотивных бригад, появлялась необходимость работы бригад вахтовым методом. И абсолютно во всех случаях это приводило к отказам платежеспособных пассажиров от поездок и сокращению доходов.

Некоторое время даже обращались дублирующие друг друга поезда. Ключевой пример здесь – маршрут Нижний Новгород – Шахунья – Киров. Сразу после перевода электропоезда Нижний Новгород – Киров в разряд «дальних» (а до этого он был «комбинированным»), вслед за ним отправлялся такой же и с такими же остановками электропоезд по пригородному тарифу Нижний Новгород – Шахунья. К настоящему времени оба они отменены, так как прознь каждый из них нерентабелен.

Известны также случаи умышленного рассогласования пригородных поездов, на которых можно было добраться с пересадкой после отмены прямых. Вопреки ожиданиям РЖД, что пассажир, которого вытолкали из

региональных пригородных поездов, следовавших на расстояния свыше 200 км или просто через пункт разрыва, с радостью пересядет в неубыточное купе пассажирского поезда дальнего следования, этого, разумеется, не произошло. Да и не могло произойти.

Во-первых, в большинстве случаев никаких пассажирских поездов, являющихся альтернативой отмененным пригородным региональным поездам, даже и не было (почему поведение ОАО «РЖД» и следует сравнивать с поведением «Дианы»). Об этом говорит тот факт, что практически ни по одному из маршрутов отмененных пригородных поездов ФПК не назначило ни одного дальнего. Были попытки организовать поезд Пермь – Ишим вместо электропоезда-экспресса Пермь – Екатеринбург. Но при 6 вагонах в составе поезда моторвагонная тяга объективно дешевле, поэтому поезд локомотивной тяги от ОАО «ФПК» не прижился.

Во-вторых, стоимость проезда, согласно действующему прейскуранту, в плацкартном и купейном вагоне нефирменного поезда на расстояние до 50 км составляет, соответственно, 500 и 800–1 000 руб., на расстояние 200 км – 700 и 1 300 руб. и является заградительной.

Запрет на обращение в составе одного поезда вагонов по дальнему и пригородному тарифу привел и к тому, что во многих пригородных поездах перестали обращаться вагоны бес-

пересадочного дальнего сообщения. Например, из-за разногласий административного характера в состав пригородного поезда Савелово – Сонково не могут быть включены курсировавшие ранее вагоны дальнего следования Углич – Санкт-Петербург.

Зачастую приходится слышать о том, что пригородные поезда убыточны, потому что слабо «населены». Но ведь никто – ни железнодорожники, ни заказчики перевозок – палец о палец не ударили, чтобы их заполнить пассажирами. Напротив, создается впечатление, что усилия прилагаются исключительно для того, чтобы в пригородных поездах вообще никто не ездил.

Первые рассогласовывают поезда и ликвидируют пересадки, сокращают размеры движения, снижая общую привлекательность сервиса. Вторые действуют по принципу «мой субъект – моя крепость». Мы живем в эпоху всемирной глобализации, но оказывается, что административные границы между субъектами Федерации порой «толще» и непреодолимей, чем государственные и межконтинентальные. Межсубъектные перевозки являются головной болью для администрации любого региона: как заказывать, как компенсировать убытки? Из-за нежелания совместно с соседями решать эти вопросы маршруты тривиально «по-живому» режут по границе субъектов. Так, несколько лет назад маршруты пригородных поездов из Рыбинска до узловой станции Сонково, где можно было пересест на другие поезда, укорочены по станции мелкого поселка Пищалкино. Маршрут электропоезда Санкт-Петербург – Бабаево официально укорочен сначала по малой станции Верхневольский, затем по станции Заборье. Пригородный поезд Старая Русса – Бологое не доезжает до крупной узловой станции Бологое, на которой можно пересест на пассажирские поезда в Москву и Санкт-Петербург, ровно один перегон – он укорочен по станции Едрово. Список можно продолжать и дальше.

Очевидно, что когда некогда осмысленные маршруты пригородных поездов превращаются в такие вот «обрубки из ниоткуда в никуда», они теряют большую часть пассажиров. Откуда же взяться доходам? Равно как и сокращение размеров движения с нескольких рейсов в день до одного раза



в несколько дней (Санкт-Петербург – Новолисино – Новгород) приводит к тому, что на маршруте остаются только случайные или самые «упертые» пассажиры. Большая часть пользователей с таких маршрутов уходит.

Вернемся к вопросам рентабельности. Ее, как мы знаем, повысить можно двумя способами: либо стимулировать спрос для повышения доходов, либо сокращать расходы. С первым, как выясняется, все очень плохо. Менеджмент пригородных перевозчиков и сопутствующих участников перевозочного процесса направлен не на стимулирование спроса, а на его ликвидацию. Перевозчики и РЖД утверждают, что, «вынужденно» сокращая размеры движения, они тем самым сокращают расходы, а значит, и убытки (суммы компенсаций со стороны заказчиков). Так ли это на самом деле?

Те, кто хоть немного знакомы с экономикой железнодорожного транспорта, прекрасно понимают, что в себестоимости перевозок очень высокая доля постоянных издержек (не изменяющихся от размеров движения и объемов перевозок). Даже при идеальной ситуации, когда подвижной состав, не задействованный в перевозках, снимается с баланса, а персонал сокращается, эта доля составляет 50%. В реальности же при каждой новой отмене пригородных поездов количество подвижного состава и персонала если и сокращается, то в гораздо меньших размерах, чем объемы работы. Более того, зачастую этот подвижной состав и персонал продолжают оставаться в работе. Просто вместо поездки электропоезда вместе с локомотивными бригадами или поезда

локомотивной тяги вместе с проводниками стоят на станциях. Сохраняются абсолютно все расходы: амортизация подвижного состава и ремонтных устройств и сооружений, оплата труда локомотивных и поездных бригад, даже затраты на текущее обслуживание и ремонт подвижного состава, поскольку до сих пор в планово-предупредительной практике ремонтов его диагностируют и ремонтируют не по пробегам, а по истечению определенного времени. Исчезает практически только расход на топливно-энергетические ресурсы, который в общей себестоимости составляет всего 8–10%.

Во многих депо электропоездов (Красноярск, Иркутск, Владивосток и др.) для различных рейсов в течение суток в соответствии с заказом задействуются разные составы с различным количеством вагонов. В итоге, например, для обслуживания 4 пар поездов Владивосток – Кипарисово используется не один 8-вагонный состав, а два: один 8-вагонный и второй 4-вагонный. Пока 8-вагонный стоит, 4-вагонный ездит, и наоборот. Все бы ничего, но вот только стоят на конечной станции они вместе с локомотивной бригадой, у которой идет рабочее время.

На малоделятельных участках вместо экономичных одиночных автотрис используются мощные пассажирские и даже грузовые тепловозы, предназначенные для вождения поездов весом, соответственно, 1000–4000 тонн. Но вместо этого они порой везут один пассажирский вагон с весом всего около 60 тонн. Все эти «перерасходы» железная дорога скрупулезно включает в ставки за пользование подвижным составом.



PRO ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

И самое главное, когда часть поездов отменяют, а издержки, как мы видели при этом, по сути не сокращаются, железная дорога просто пересчитывает ставки на оставшиеся размеры движения (объемы работы) в сторону их увеличения. Губернаторы не могут понять: почему поездов стало меньше, а размеры компенсаций предъявляются даже большими? А ведь все ясно: при тех же расходах у пригородных перевозчиков сокращаются доходы.

Достоинством гласности стал тот факт, что, оказывается, многие «отмененные» поезда вовсе и не отменены, а продолжают курсировать с тем же самым расписанием, теми же вагонами и проводниками, но со статусом и номером «рабочего» поезда. Разница только в том, что вход в эти поезда осуществляется по служебным железнодорожным удостоверениям, обычным пассажирам вход воспрещен. Более того, те самые поезда по маршрутам – «обрубкам», о которых сказано выше, на самом деле курсируют по более осмысленным маршрутам. Например, поезд Едрово – Старая Русса на самом-то деле отправляется со станции Бологое-Моск. Ведь ему нужно выдать тепловоз, включить и опробовать тормоза, а на маленькой станции Едрово этого сделать невозможно. Только для пассажиров он числится от станции Едрово.

А раз уж поезд все равно едет, то почему бы ему не взять с собой с узловой станции пересадки попутных пассажиров, которые, кстати, оплатят хоть какие-то деньги за проезд? Выходит, позиция РЖД состоит в том, что оно лучше не возьмет никаких денег, чем возьмет хоть сколько-нибудь.

Кризис пригородных перевозок четко показывает, что если беда с железными дорогами России и есть, то она является прямым следствием беды



другой. При наличии богатой, развитой инфраструктуры и технических средств, унаследованных от предыдущей эпохи, организация элементарных и недорогих по себестоимости перевозок «спотыкается» о массу искусственно созданных и навязанных административных барьеров, нежелание и неспособность договориться, да и просто действовать в соответствии со здравым смыслом. Можно долго говорить о том, что «реформа зашла в тупик», искать виноватых и пытаться их наказать. Гораздо разумнее было бы просто признать ошибки и вспомнить старую народную мудрость: «Новое – хорошо забытое старое».

Раз уж централизованная система управления всеми пассажирскими перевозками (когда пригородный и дальний пассажирский комплекс были неразделенными) в рамках тогдашнего МПС доказала свою работоспособность и большую эффективность, то почему к ней не вернуться? Учитывая низкую плотность населения и тот транспортный «голод»,

который есть в регионах, жестко отделять пригородные перевозки от дальних не имеет никакого смысла. Напротив, маршруты движения пригородных и дальних поездов должны дополнять друг друга, иметь согласованные расписания. По такому принципу работает система железнодорожных перевозок в странах Евросоюза. Необходимо вернуться к практике, когда в составе одного поезда будут курсировать вагоны и с дальним, и с пригородным тарифом. Это поможет меньшим количеством поездов все-таки освоить пассажирские потоки. Необходимо установить минимальные стандарты транспортного обслуживания, которые бы гарантировало государство и в соответствии с ними формировало свой заказ. Однако это не должно означать, что из системы социального заказа на пригородные перевозки субъекты Федерации должны быть выведены. Они должны иметь возможность формирования дополнительного заказа сверх федерального. И самое главное – система организации перевозок должна быть направлена на стимулирование спроса, а для этого необходимо снять массу ограничительных барьеров, появившихся в 2000-е годы, в том числе ограничение на следование пригородных поездов на расстояние свыше 200 км.

В пьесе Лопе де Вега все закончилось благополучно: своенравная ревнивая Диана все-таки обвенчалась с возлюбленным Теодоро. Быть может, и ОАО «РЖД» перестанет вести себя как «собака на сене», когда пригородные перевозки вернуться к нему? **PRO**

Омский «эксперимент»

Как яркий пример полнейшей несогласованности властей всех уровней – РЖД и ОАО «Омск-пригород» – несостоявшийся проект городской электрички. Вначале мэр и губернатор прокатились на моторсе по маршруту будущей электрички, получив массу удовольствия. После создания рабочей группы РЖД даже построили 1-ю очередь проекта, оборудовав остановочные платформы. Потом вдруг выяснилось, что ни город, ни область не имеют средств и желания компенсировать ОАО «Омск-Пригород» разницу между стоимостью проезда, которую предполагали установить на уровне билета на «Газели», и экономически обоснованным тарифом. Называлась сумма в 15 млн рублей, которая спустя некоторое время, со слов мэра Омска, выросла вдруг до 200. Город считал, что компенсировать расходы должна область, как она это делает за другие электропоезда, а область решила, что проект – городской, и она тут вообще ни при чем. Как итог – никому не нужные построенные платформы стоят вдоль путей, являя собой символ безалаберности и непрофессионализма местных чиновников.

ЛУЧШИЙ
СЕМЕЙНЫЙ
ОТДЫХ
В КРЫМУ

+ 7(978) 729-05-01



family club laguna

WWW.SEA-CLUB.RU *Лагуна Hotel*
Все только начинается!

БЛИЖЕ
МОРЯ
НЕ БЫВАЕТ!

все условия
для автотуристов

РОССИЯ, г. ЕВПАТОРИЯ. пос. МИРНЫЙ
Представительство клуба в Москве:
улица Фадеева д. 6.
Тел.: +7 (985) 195-25-41,
+7 (978) 729-05-03.
E-mail: sea-club@mail.ru

Звоните и отдыхайте вместе с нами!
Путевки: в Москве +7 (903) 130-70-03
Специальное предложение:
скидки для спортсменов, групповых заездов и членов клуба.
Телефон в Евпатории: + 7(978) 729-05-01 Телефон в Крыму: +7(978) 729-05-03

Железные дороги – настоящее и будущее Ирана

В минувшем году мы опубликовали интервью с вице-президентом железных дорог Исламской Республики Иран (РАИ) Хуссейном Ашури, которое вызвало неподдельный интерес у читателей. Сегодня наш собеседник госпожа Шокух Шоджа – специалист по работе с международными организациями Управления по международным связям РАИ, которая рассказала о проектах по развитию железных дорог Ирана.



Исламская Республика Иран занимает площадь в 1 648 тысяч квадратных километров. На севере страна граничит с Туркменистаном, Азербайджаном и Арменией, на западе – с Турцией и Ираком, на востоке – с Пакистаном и Афганистаном. Иран имеет выход к морям: на севере – к Каспийскому морю, на юге – к Персидскому заливу, что обеспечивает Ирану роль важного связующего звена между Востоком и Западом в обеспечении международных железнодорожных перевозок. В настоящее время через территорию Ирана проходят различные транспортные коридоры, связывающие Ближний Восток с Азией и Европой, в том числе железнодорожные транспортные коридоры ОСЖД № 6 и 11, коридоры Север – Юг, Азия – Европа (Шелковый путь) и Восток – Запад.

Сегодня РАИ располагает железнодорожными линиями протяженностью более 10 500 км и линиями протяженностью более 8 000 км, которые находятся в процессе строительства в целях расширения железнодорожной сети.

Эксплуатация железной дороги Горган – Инче-Бурун, как части железнодорожного коридора Казахстан – Туркменистан – Иран

Историческую роль в развитии не только транспортных связей, но и дружеских добрососедских отношений

между Ираном, Казахстаном и Туркменистаном сыграло открытие нового железнодорожного коридора Иран – Туркменистан – Казахстан. 3 декабря 2014 года состоялось его торжественное открытие, в котором приняли участие президенты трех стран: Хасан Роухани, Гурбангулы Бердымухамедов и Нурсултан Назарбаев. Новая железнодорожная линия проходит по маршруту Узень (Казахстан) – Кызылгай – Берекет – Этрек (Туркменистан) – Горган – Инче-Бурун (Иран).

Данный проект берет свое начало еще с 2007 года, когда в целях обеспечения и дальнейшего улучшения доступа в порты Персидского и Оманского заливов для стран Центральной Азии, особенно Казахстана и Туркменистана, Президентом Исламской Республики Иран, Республиками Казахстан и Туркменистана был подписан Меморандум о взаимопонимании по проектированию и строительству железнодорожной линии Горган – Инче-Бурун, проходящей по восточному берегу Каспийского моря, как дополнительной части коридора Север – Юг. Открытие данной железнодорожной линии обеспечивает возможность транзита грузов и повышения пассажиропотока и грузооборота между соседними странами и послужит дальнейшему развитию экономических, политических и общественных отношений между этими странами.



Общая протяженность коридора Иран – Туркменистан – Казахстан составляет 926 км. Данный коридор берет свое начало в Казахстане от станции Узень, проходит по восточному побережью Каспийского моря в Берекет в Туркменистане, и далее пролегает в Иран. 146 км коридора проходит по территории Казахстана, 700 км – по территории Туркменистана, и около 80 км – по территории Ирана.

Железнодорожная линия Горган – Инче-Бурун берет свое начало на станции Гара Тапа (находится между пунктами Бендер Туркмен и Горган), далее проходит вдоль железнодорожной линии Тегеран – Горган, а через 18 километров уходит в северо-восточную часть страны, проходя через западные районы провинции Аггала с выходом на станцию перестановки Инче-Бурун, а затем соединяется с участком, проходящим по территории Туркменистана.

Работы по строительству этой линии от пограничной станции Инче-Бурун до станции Горган начались в 2012 году. На маршруте расположены четыре станции: Гара Тапа, Ямпи, Петрошими (с площадью 300 кв. м) и Инче-Бурун (с площадью 3 000 кв. м). Станция перестановки Инче-Бурун находится на расстоянии 4 км от границы. В настоящее время здесь имеется четыре пути протяженностью 1 000 метров и платформы протяженностью 400 метров.

Технические характеристики железнодорожной линии Горган – Инче-Бурун:

- протяженность линии – 80 км, однопутная;
- максимальная разрешенная скорость – 160 км/ч для пассажирских и 120 км/ч для грузовых поездов;
- количество станций – 4 (Гара Тапа, Ямпи, Петрошими, Инче-Бурун);
- максимальный уклон пути – 12‰;
- количество крупных мостовых развязок – 11;
- количество акведуков – 166;
- мосты через реки Горганруд и Этрек.

Цели проекта:

- сокращение расстояния между странами Европы и СНГ и Персидским заливом;
 - обеспечение выхода к морским портам на юге Ирана для стран Центральной Азии;
 - перевозка миллионов тонн зерна, особенно пшеницы, из Казахстана.
- Преимущества проекта железнодорожной линии Горган – Инче-Бурун:
- ежегодное повышение на минимум 3 млн тонн объема перевозок грузов по иранским железным дорогам;
 - увеличение объема транзита грузов и доходов от транзита;
 - появление новых рабочих мест в странах региона.

Развитие пассажирского железнодорожного комплекса в Иране

В области пассажирских железнодорожных перевозок в Иране свою деятельность осуществляют 11 компаний-операторов, которыми перевозится около 25 миллионов пассажиров в год. Самым известным оператором, имеющим глубокие исторические корни, является компания Raja, которая была приватизирована 4 года назад. Общая численность парка пассажирских вагонов в Иране составляет 1605 единиц.

В настоящее время РАИ разрабатываются проекты по созданию высокоскоростного железнодорожного сообщения, которое должно связать в первую очередь Тегеран с Исфаханом и Тегеран с Мешехом. В дальнейшем планируется создать скоростное сообщение с Турцией и Ираком. Однако данные проекты обладают высокой степенью уязвимости от внешних



географических и климатических факторов (высокогорная местность, высокие атмосферные температуры, интенсивные осадки в виде дождя и снега, оползни, частые и мощные землетрясения и т. д.).

Для повышения уровня безопасности был разработан ряд мер с опорой на японский опыт:

- определение границ риска;
- внедрение соответствующей системы контроля;
- внедрение и использование соответствующей системы в железнодорожной сети;
- изучение мер по усилению безопасности и предотвращению аварийных ситуаций, таких как ограничения скорости на отдельных участках и т. д.

В плане развития высокоскоростного движения особенно примечателен опыт Исфаханского отделения РАИ. Здесь было полностью реконструировано историческое здание железнодорожного вокзала, а в будущем планируется строительство вокзала для обслуживания высокоскоростных поездов.

Историческое здание вокзала в Исфахане является одним из красивейших архитектурных строений Ирана и по праву привлекает внимание многочисленных туристов из многих стран ОСЖД и всего мира. В результате реконструкции вокзала были модернизированы платформы,

залы для транзитных и VIP-пассажиров, восстановлены фрески на стенах и потолках, организованы несколько комнат для чтения намаза пассажирами. На следующем этапе реконструкции в 2014 году началась укладка путей в бетонное основание, а перед входом в здание началась закладка зеленого сквера с развлекательными аттракционами.

В 8 километрах на север от Исфахана вблизи существующего футбольного стадиона будет построен будущий высокоскоростной вокзал, который будет соединен с центром города посредством метро. Вокзал рассчитан на обслуживание около 20 миллионов пассажиров в год. В вокзальном комплексе предусмотрено также строительство автобусного терминала. Между существующим и строящимся высокоскоростным железнодорожными вокзалами предусмотрено курсирование пригородных поездов по уже имеющейся железнодорожной ветке.

Создание высокоскоростного железнодорожного сообщения в Иране имеет для страны судьбоносное историческое значение, поэтому в этой связи представляется важным участие иранских специалистов в продолжающейся работе по развитию высокоскоростного и скоростного сообщения, проводимой в рамках Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития. PRO

В вопросах безопасности компромиссов нет

Каждые полчаса в России пассажиры пытаются пронести на вокзалы запрещенные вещества. Каждый час в вокзальных комплексах страны забывается один багаж. Каждый день на сети магистралей вандалы наносят ущерб электричкам. Каждую неделю поступает информация о минировании путей или залов ожидания. Каждый месяц со скоростных поездов снимают десятки дебоширов.

Вот уже более 7 лет безопасность на объектах транспортной инфраструктуры железных дорог России обеспечивает охранное предприятие «РЖД-ОХРАНА», которое входит в структуру ОАО «РЖД». О том, что удалось сделать за эти годы, и о планах на будущее рассказывает заместитель генерального директора ЧОП Алексей Новиков.



Справка «ProТранспорт»:

Частное охранное предприятие «РЖД-ОХРАНА» – дочернее общество ОАО «Российские железные дороги». На рынке охранных услуг ЧОП работает с 2007 года. За эти годы компания стала одной из крупнейших охранных структур, с высокопрофессиональным штатом сотрудников, сетью подразделений в Москве и почти в 30 регионах России. Сегодня в штате охранного предприятия трудятся свыше 4 тысяч человек. Все сотрудники прошли жесткий квалификационный отбор и имеют право работать с огнестрельным оружием и специальными средствами.

Круглогодично специалисты охранного предприятия работают более чем на 300 объектах инфраструктуры Российских железных дорог. Ежедневно к любым возникающим угрозам готовы охранники, несущие свою службу на 1 300 постах в различных регионах нашей страны. День за днем, минута за минутой, находясь в постоянной боевой готовности, они знают: в вопросах транспортной безопасности компромиссов быть не может.

Только за прошлый год сотрудниками охранного предприятия «РЖД-ОХРАНА» было передано в правоохранительные органы свыше 3 800 человек, совершивших противоправные действия на объектах железнодорожного транспорта России. В большинстве случаев – это граждане, задержанные в результате патрулирования вокзальных комплексов. Пьянство, мелкое хулиганство,

проход по железнодорожным путям в неустановленных местах – эти причины задержания год от года удерживают первые строчки в рейтинге административных правонарушений. Работникам охранного предприятия по итогам года удалось выявить свыше 14 500 попыток проноса оружия на территорию вокзальных комплексов. Абсолютное большинство оружия легальное, однако особое внимание заслуживают случаи, происходившие в августе прошлого года, когда на Ярославском, Ленинград-

ском и Рижском вокзалах столицы были задержаны пассажиры с боевыми гранатами и патронами.

Впрочем, за сухими цифрами статистики стоят, пожалуй, более красноречивые факты. В течение всего периода работы на вокзальных комплексах страны охранное предприятие «РЖД-ОХРАНА» оказывало всестороннее содействие сотрудникам полиции в поддержании общественного порядка с тем, чтобы не допустить возникновения любых возможных угроз и тем более чрезвычай-



чайных происшествий: здесь реагируют на каждый забытый пакет или сверток, а их по всей стране на вокзалах ежедневно находят десятки, а то и сотни.

В прошлом году из-за обнаружения бесхозных предметов или по анонимным звонкам охранники предприятия свыше 250 раз участвовали в мероприятиях по оцеплению территории и эвакуации пассажиров с вокзальных комплексов.

И каждый раз – это работа с высочайшим напряжением, иногда с риском для жизни, работа, не допускающая невнимательности или халатности при ее выполнении.

Годами заслуженный авторитет позволил охранному предприятию «РЖД-ОХРАНА» получить почетное право по обеспечению безопасности вокзалов и станций, а также при сопровождении скоростных электропоездов на период проведения в городе Сочи XXII зимних Олимпийских и XI Паралимпийских игр. Для обеспечения безопасности на олимпийских объектах железнодорожного транспорта было создано региональное подразделение охраны «Сочи». На страже спокойствия крупнейших мировых соревнований стояли свыше 800 работников охранного предприятия. И главный результат – за все время проведения Игр не было допущено ни одного происшествия.

Впрочем, подобного рода «экзамены на профессионализм» сотрудники предприятия сдают едва ли не ежедневно. Охранное предприятие «РЖД-ОХРАНА» принимает участие в обеспечении безопасности при проведении масштабных международных мероприятий одного из крупнейших холдингов страны – «Российские железные дороги» и не только. Конференции, форумы с многотысячным количеством участников, в том числе международных делегатов и представителей правительственных кругов, регулярно проходят по всей России. Закономерно, что обеспечение безопасности на этих мероприятиях ОАО «РЖД» доверяет только авторитетному, опытному и надежному предприятию.

Эстафета олимпийского огня, прошедшая в городах по всей России, IX Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи с участием представителей Государственной Думы, Совета Федерации, Федерального Собрания РФ и руководства ОАО «РЖД», празднование 40-летия БАМа в Тынде с



организацией телемоста с Президентом страны, Дня железнодорожника в Ростове-на-Дону, сопровождение православных святынь и, конечно же, участие в обеспечении безопасности на олимпийских объектах железнодорожного транспорта в городе Сочи – спокойное и безопасное проведение всех этих мероприятий стало одним из главных итогов работы охранного предприятия «РЖД-ОХРАНА» в минувшем году.

Под охраной сотрудников предприятия находятся в круглосуточном режиме скоростные и высокоскоростные поезда «Ласточка» и «Сапсан».

Новые правила для игроков рынка охранных услуг вносят принятые в феврале 2014 г. поправки в ФЗ-16 «О транспортной безопасности». Специальными изменениями в законодательство Правительство страны намерено обеспечить доступ на железнодорожные вокзалы и к инфраструктуре только для тех охранных структур, которые смогут

аккредитоваться в качестве подразделений транспортной безопасности. Требования к сотрудникам охранных предприятий при этом будут существенно повышены, в том числе предполагается расширить и спектр полномочий охранников: в применении спецсредств, физической силы, оружия, наделить их правами по проведению досмотра с применением специальной техники.

Охранное предприятие «РЖД-ОХРАНА» готово среди первых организаций включиться в процесс аккредитации в качестве подразделения транспортной безопасности.

Кто, как не дочерняя компания ОАО «РЖД», обладает наибольшими знаниями и навыками по антитеррористической защищенности объектов железнодорожного транспорта. Да и останавливаться на достигнутом – не в правилах работы одного из крупнейших охранных предприятий страны – «РЖД-ОХРАНА». PRO



В День космонавтики – в космос «улетели» цены на ОСАГО!

С 12 апреля 2015 года согласно указанию Центрального банка Российской Федерации № 3604-У повысились базовые тарифы, по которым рассчитывается итоговая стоимость полиса ОСАГО, – средний базовый тариф ОСАГО увеличился на 40 процентов. Негодование автовладельцев по этому поводу понятно и вполне объяснимо. А вот понять, насколько аппетиты российских страховщиков соответствуют объективной реальности и здравому смыслу, нам поможет президент Ассоциации защиты страхователей Николай Тюрников.



Банк России поднял базовые тарифы в среднем на 40%, но при этом в некоторых регионах страховка в номинальном выражении, то есть в деньгах, повысилась аж в два раза, как, например, на Камчатке и в Мордовии. Кроме того, согласно указанию финансового регулятора, страховые компании могут варьировать размер страховой премии в пределах 20 процентов. Напомню, ранее страховые компании имели право выбирать базовый тариф в пределах тарифного коридора, который составлял 5 процентов.

К сожалению, изменение тарифов в сторону увеличения успокоит рынок страхования ненадолго. В условиях большой инфляции новые тарифы устроят страховщиков лишь на ближайшие год-полтора. В прошлом году ЦБ уже повышал базовые тарифы на 30 процентов, удовлетворив просьбу страховых компаний, которые после увеличения сумм выплат по ущербу имущества со 120 000 до 400 000 рублей и увеличения выплат по причинению вреда здоровью и жизни со 160 000 до полутора миллиона рублей заявили, что обязательное страхование ответственности автовладельцев стало убыточным и невыгодным. Соответствует ли это действительности?

С момента введения такого, в принципе, теоретически очень правильного механизма, как ОСАГО, не утихают споры о том, сколько нужно за него платить, сколько нужно выплачивать пострадавшим и потерпевшим. Страховые же компании с самого начала жалуются на убытки. А автоводители, в свою очередь, – на жадность страховых компаний. Давайте разбираться. Чем мотивировался прежний тариф, на чем он основывался, и чем вызвано его очередное повышение? Итак, некоторые цифры и факты.

1. Давайте произведем нехитрое арифметическое действие – перемножим все случившиеся ранее повышения тарифов. С 11 октября прошлого года Банк России уже увеличил тариф для каждого автовладельца на 23–30%. Проходит менее полугода, и Банк России объявляет, что с 12 апреля 2015 года базовый тариф ОСАГО будет увеличен еще на 40%, плюс к этому на 20% увеличилась стоимость для конечного потребителя самой страховой компанией. Так как в апреле повысился уже повышенный в октябре тариф, то увеличение базового тарифа составило (по сравнению с ценами, действовавшими до октября 2014 года) для абсолютно каждого автовладельца от 80 до 110%. Фантастика! По самым приблизительным расчетам, такое повышение принесет страховым компаниям в плюс к уже собираемому в год 150 млрд рублей еще миллиардов 120–160.

2. Расчеты, на основании которых было принято решение о повышении тарифа, от нас тщательно скрывают. Банк России и союз автостраховщиков не могут подтвердить достоверность положенных в основу расчетов данных и самих расчетов. Известно только, что их сделали некие английские консультанты.

3. За прошедшие 11 лет работы ОСАГО страховщики присвоили 246 млрд рублей. Страховые компании в соответствии с Законом «Об ОСАГО»

должны выплачивать участникам дорожного движения 80%, а реально выплатили только 53%. То есть варианта всего два: либо 246 млрд руб. за 11 лет ОСАГО мы недополучили в качестве выплат, либо переплатили за наши полисы ОСАГО. На фоне таких недоплат и завышенного тарифа чем объяснить очередное повышение Банком России.

4. Во многих регионах России из-за искусственно созданного дефицита и обмана страховых компаний невозможно купить полис ОСАГО без дополнительно навязанных услуг, а законную выплату по ОСАГО можно получить только по решению суда.

Ну и для общего понимания ситуации проведем некие параллели с тем, как устроено, например, обязательное страхование автогражданки в Германии. В том же прошлом году сборы здесь составили 14,6 млрд, выплаты – 13 млрд, уровень выплат составил 90%. В России уровень выплат за все 11 лет работы ОСАГО колеблется в пределах 50–59%.

Лимит по жизни и здоровью в Германии составляет 7 с половиной млн евро, а по «железу» – 1 200 000 евро. У нас после удорожания услуги в два раза жизнь и здоровье пострадавшего оцениваются в 8 тысяч евро, по имуществу – около 6 500 евро. То есть российское покрытие меньше почти в ТЫСЯЧУ раз!

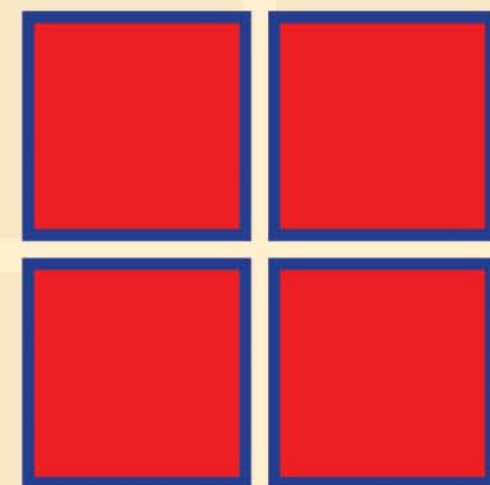
Что, наверное, дико для нас, но что совершенно нормально для тех же немцев: тариф, оказывается, может не только повышаться, но и понижаться. В Германии средняя стоимость в 1995 году полиса составляла 289 евро, в 2000 – 248, в 2014 – 244 евро. В России же страховые лоббисты уверенно держат курс на постоянное повышение и так чрезмерно завышенного тарифа. Люди у нас привыкшие, все стерпят, вопрос в другом – насколько непомерны аппетиты страховых компаний. Полагаю, что это покажет очередное повышение тарифов. PRO

Международные перевозки

Международная логистика любых видов грузов

Авиа
Морские
Автомобильные
Железнодорожные
Мультимодальные

Сборные
Опасные
Генеральные
Негабаритные
Контейнерные
Наливные
Насыпные



МАКСИЛОГ
СИСТЕМА КОМПЛЕКСНОЙ ЛОГИСТИКИ

Складская логистика

Таможенный брокер (представитель)

Россия
Европа
Китай
Турция

Обеспечение ВЭД

контрактное
финансовое
страховое



www.maxilog.ru

+7 (495) 781 82 89

web@maxilog.ru

МАКСИЛОГ.РФ

Про Сараево, 98 автобус и не только...



Столицу Боснии и Герцеговины – красивейший город Сараево – большинство людей знает, пожалуй, по 3 событиям. 28 июня 1914 года именно здесь произошло убийство эрцгерцога (наследника престола) Австро-Венгрии Франца Фердинанда с супругой, что послужило поводом к началу I Мировой войны. В 1984 году в Сараево прошли XIV зимние Олимпийские игры – единственная зимняя Олимпиада, проходившая в социалистической стране. Ну и блокада города во время Боснийской войны, длившаяся 4 года, с 1992 по 1996 г., и унесшая жизни более 10 тысяч человек. Наш автор – главный редактор ЭПИ «Метромост» (www.metromost.com) Артем Морозов побывал в столице Боснии и Герцеговины, чтобы рассказать вам об этом замечательном городе немного больше, ну и, конечно, о транспорте Сараево.

Свои путевые заметки о Сараево и его транспорте начну с Латинского моста, где находится конечная станция троллейбусов и автобусов с одноименным названием. Именно там я запланировал купить билеты на общественный транспорт, дабы поближе с ним, родным, ознакомиться. По пути

на одной из продольных центральных улиц Zelenih beretki встречаю удачную находку – двухэтажный автобус из Великобритании, рекламирующий ирландский паб неподалеку. Судя по всему, автобус не муляж, а реальный экземпляр, причем (может быть, в недавнем прошлом) – ходовой.



За автобусной остановкой на Латинском мосту находится киоск GRAS – это основной оператор наземного городского транспорта в Сараево. Местная валюта – конвертируемая марка (KM или BAM), соотношение к евро – 1 EUR = 1.955830 BAM.

Про билеты. Все, казалось бы, просто: их можно купить в киосках (разовый билет по 1,6 KM), можно у водителя за 1,8 KM. На трамвай есть билеты на 2 поездки (3 KM), 5 поездок (7,1 KM) и 10 поездок (12,8 KM). Помимо этого, есть безлимитки на сутки (5,3 KM), десять дней (37,2 KM) и на месяц (53 KM). Месячные билеты еще варьируются по зонам действий – центр города (по крайней мере, все маршруты электротранспорта – зона А), далее есть зоны В, С и D, уходящие в пригород; безлимитные на сутки и на 10 дней действуют только в зоне А. Теперь маленькая, но важная ремарка – билеты на трамвай и на троллейбус

разные. В трамваях используются билеты с магнитной полосой, а в троллейбусах – компостеры.

Кстати, с покупкой безлимитки на сутки (dnevna karta) пришлось немного повозиться. В киоске GRAS за автобусной конечной «Латинский мост» мне не продали такой билет – там оформляют только льготные проездные пенсионерам. Обследовав местность и расспрашивая прохожих, обнаружил газетный киоск с небольшой наклейкой GRAS, где и стал счастливым обладателем проездного на весь сараевский транспорт на один день.

На заметку туристам. Билеты здесь проверяют постоянно. Это делают водители транспортных средств при посадке на конечной остановке (посадка на конечной только через переднюю дверь, водитель встает и смотрит, кто как валидирует/компостирует билеты), а также контролеры – на середине маршрута (троллейбусные – на улице Terezija, трамвайные – в районе трамвайного депо Alipašin most). На трамвайной конечной Ilidža (дальней от центра) оплата проезда происходит при входе на остановку – имеются турникеты на входе в павильон (как, например, у нас на Калужской и на Планерной, в Москве).

Про валидаторы. В Сараево, в отличие, например, от нашей столицы, кнопками можно выбрать количество поездок, которые нужно погасить за раз. Как вы догадались, подобная

опция используется чуть чаще, чем никогда. В Москве валидаторы с кнопками есть в «теткобудках», которые программируют билеты на различное количество поездок и совершают прочие действия над билетами. В отличие от той же Москвы, Белграда и многих других транспортных систем, в Сараево дневной билет действует не сутки, а день, т. е. до 23:59 дня покупки.

Сеть трамвайных маршрутов столицы Боснии и Герцеговины представляет собой букву Т: основную линию Ilidža – Baščašija, проходящую через весь город с востока на запад, а также небольшой отросток от нее до железнодорожного вокзала. В центре трамвай следует односторонним движением по параллельным улицам – до Baščašija идет по набережной Милячки, обратно же в глубине исторического квартала. Вне центра все трамвайные линии обособлены по центру улицы. Маршруты: 3 – основной – Ilidža – Baščašija, ходит очень часто и справедливо пользуется большой популярностью. Укороченные варианты: 2 и 5, они идут также из центра (Baščašija), но не доезжают до конечной Ilidža. Маршрут 1 ходит из центра (Baščašija) до ж/д вокзала, маршрут 4 ходит от Ilidža до ж/д вокзала, оба, как и укороты 2 и 5, встречаются редко, интервал до получаса. В принципе, от основной линии до ж/д вокзала можно пойти пешком, это займет не более 10 минут.

Колея – стандартная (1435 мм). Основа парка подвижного состава – Tatra-K2YU, сочлененная версия T3, имеющая три тележки, одна из которых располагается под узлом сочленения. Аналогичные трамваи были и в Советском Союзе (в Москве, Куйбышев, Свердловске, Харькове, Новосибирске и других городах), однако по причине ненадежности узла сочленения от них очень быстро отказались, да причем так, что из партии в 246 вагонов сохранился лишь один, который находится в Екатеринбурге в трамвайном музее.

Вагоны – как канарейки, встречаются самого различного окраса, но в основном – желто-блакитные. Это никак не связано с Украиной, просто синий и желтый – это цвета национального флага Боснии и Герцеговины.

На всех без исключения маршрутах Сараево ходят К2Ю. Раньше у модификации К2Ю пантограф располагался в хвостовой части вагона, но не так давно из соображений безопасности его перенесли поближе к кабине (чтобы водитель в любой момент мог оттянуть пантограф). Трамваи остальных моделей работают только на троечке. Это – «Кобры» Satra II и Satra III, короткие (= модернизированные К2) и длинные (= модернизированные К2 с добавлением центральной низкопольной секции) соответственно. У «Кобр» двери прислонно-сдвижные (как у московского «Варио»).



Также на 3 маршруте можно встретить несколько узеньких угловатеньких бело-синих французов LNB 9G и LNB 10G (предшественники «Альстомов»), все они пришли б/у из Амстердама. Большой удачей будет увидеть трамвай Tatra KT8D5. Вагоны данной модели двухсторонние и двухкабинные, но задняя кабина разукомплектована, фары заделаны. В депо такие стоят.

В микрорайоне Siglane есть и главный транспортный экспонат города – трехстанционный фуникулер-лифт, имеющий четыре кабинки, вход на которые осуществляется сбоку. Вид, конечно, у него не очень презентабельный, но... это чудо социализма вполне себе работает!!!

Кабина лифта достаточно большая. Левая треть кабинки перегороджена, там сделано окошко и сидит дядька с тетрадами, который принимает оплату за проезд. Билет стоит 0,8 КМ. Мне по дневной безлимитке проезд вышел бесплатным, но дядька, посмотрев на мой билетик, что-то записал у себя в тетради. Еще мне показалось, что поездка на лифте вниз – бесплатная. К сожалению, вниз я ехал один и не смог посмотреть, что делают пассажиры без безлимитки, но у нижней станции я не видел такого обилия билетиков, как на верхней.

От экзотики вернемся к более привычному для нас транспорту – троллейбусам. Самый протяженный и



частоходящий маршрут – 103, идет от центра Австрийская площадь (Austrijski trg) до юго-западной окраины города Добрыня (Dobrinja) по южному берегу Милячки. От площади Скендерия (Skenderija) от основной линии отходит линия на северный склон до района Жезеро (Jezero). Также в центре, чуть западнее, есть небольшое ответвление, по которому троллейбусы спускаются к конечной Отока (Otoka), где можно пересест на трамвай.

Все 100% рабочих троллейбусов в Сараево – б/у из немецкого города Золинген. Подвижной состав состоит из трех моделей: трехосные MAN SL 172

HO, сочлененные «круглые» MAN SG 200 HO и сочлененные «квадратные» NAW BGT 5-25.

Отдельно стоит сказать и о том, как устроены разворотные кольца 2 и 5 маршрутов, на примере кольца Nedjarici, где разворачивается 5 маршрут. Трамвайное полотно полностью остается выделенным и продолжает идти прямо, улица расширяется в этом месте, трамвай под разворот уходит по стрелке направо, делает круг, пересекая линию перпендикулярно, и по входной стрелке примыкает слева к линии во встречном направлении. В более плотно застроенных Москве и Питере аналогов такой схемы нет!



Немного о железнодорожном транспорте Сараево. Пассажирские поезда здесь ходят довольно редко. Следовавший, например, из Сараево в Загреб поезд произвел на меня неизгладимое впечатление: электровоз 441 серии (явно чехословацкого производства) тянул за собой всего лишь три сидячих вагона. Новый вокзал, до которого ходят трамваи 1 и 4 маршрутов, – массивный, в стиле соцреализма, но народу около него всегда мало. Придя сюда, увидел два местных поезда: электровоз плюс вагон и электровоз плюс два вагона, а также стоящую на первом пути чудную электричку венгерского производства Ganz-MAVAG.

Хочу вам еще рассказать о том, ответ на какой вопрос я искал в Сараево. Все выяснил насчет автобуса 98. Поясню. От сараевской Олимпиады, помимо объектов в самом городе, остался горнолыжный комплекс трамплинов на горе Игман (Igman) примерно в 10 км к юго-западу от Сараево. Однако куда более знаменит санно-бобслейный трек на горе Требевич (Trebević), который находится всего лишь в 3 км к юго-востоку от старого города Сараево. Как туда попасть?

Казалось бы, в чем проблема: 3 км – это всего лишь собраться с духом и вперед. Но не так все просто: Сараево со всех сторон окружают горы. Если центр Сараево находится на отметке 530 м над уровнем моря, до Trebević – это около 1 100 метров, что для неподготовленного человека будет очень трудным подъемом. Есть и другой момент – нужно знать, куда идти. Плюс

метрах к востоку от бобслейного трека, пройти от нее до трека не составит никаких усилий. Расписание висит на диспетчерской рядом с троллейбусной остановкой.

Попрощавшись с замечательным и красивейшим городом Сараево, прибываю в местный аэропорт. Так получилось, что столица Федерации Боснии и Герцеговины оказалась на самом краю этой самой Федерации, что сыграло злую шутку во время войны – город оказался заблокирован войсками Республики Сербской на 4 года, и лишь через узкий тоннель под аэропортом осуществлялась поставка продовольствия, медикаментов и вывоз раненых в поселок Бутмир за аэропортом. Сам аэропорт контролировали вооруженные силы ООН, но переправляться через него непосредственно было опасно – взлетная полоса легко простреливалась перекрестным огнем сербской артиллерии. Этот самый тоннель сейчас является музеем.

Сам по себе аэропорт небольшой, народу мало, стоек регистрации тоже – заблудиться трудно. Из местных авиакомпаний внутренние и международные авиарейсы осуществляют две: Bosnian Wand Airlines (BWA), которой нет еще и года и имеющая в своем парке один аэробус A321-111 номер F-GYAN, и B&H Airlines, у которой самолетов в два раза больше – два (оба лайнера ATR-72). Наиболее популярные направления вылетов – Стамбул и Белград. Единственный внутренний рейс – в столицу Республики Сербской Баня-Луку, и то это всего лишь пункт промежуточной посадки по пути в Цюрих (рейс Цюрих – Баня-Лука – Сараево). PRO



В Росавтотрансе о ветеранах помнят всегда

Автор – Анастасия Зименко



Накануне Дня Победы в Москве на территории Научно-исследовательского института автомобильного транспорта состоится торжественная закладка мемориального камня и открытие Аллеи Памяти воинам-автомобилистам. В преддверии столь знаменательного события руководитель Агентства автомобильного транспорта (Росавтотранс) Сергей Сухарев отметил, что «впоследствии на месте мемориального камня появится достойный памятник автомобилистам, самоотверженно сражавшимся в военные годы, и восстанавливающим отрасль в непростые послевоенные времена». Приятно, что о ветеранах в Росавтотрансе вспоминают не только в связи с майскими торжествами, а постоянно.

Агентство автомобильного транспорта – подведомственная организация Министерства транспорта Российской Федерации. Среди основных направлений деятельности – ведение реестра регулярных международных автобусных маршрутов, реализация международных обязательств в области перевозки опасных грузов и скоропортящихся пищевых продуктов, система тахографического контроля. Однако наряду с профессиональной деятельностью руководство Росавтотранса постоянно уделяет большое внимание работе с региональной общественной организацией «Ветераны войны и труда автомобильного транспорта», или Советом ветеранов, основанном больше 10 лет назад и возглавляемом Виктором Кузнецовым. На протяжении всего этого времени Совет ведет активную работу по улучшению условий жизни ветеранов Великой Отечественной войны и автомобильной отрасли в целом.

По уже сложившейся традиции, а также в преддверии знаменательной даты – 70-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне Росавтотранс совместно с Советом организовал ряд памятных мероприятий. Так, в феврале в Центральном музее

Великой Отечественной войны 1941–1945 годов прошла торжественная встреча ветеранов, приуроченная ко Дню защитника Отечества. Диорамы, Зал Памяти и Зал Славы – особая атмосфера воспоминаний, пусть не самых легких, но самых важных и значимых, как для каждого ветерана, так и для всего нашего народа.

Всех собравшихся в Центральном музее поздравил заместитель Министра транспорта Российской Федерации Николай Асаул: «То, что наша встреча сегодня проходит именно здесь, в главном музее истории Великой Отечественной войны, очень символично. Для вас звучат особые в этот день поздравления. Многие из вас в военные годы не только снабжали всем необходимым нашу промышленность, доставляли военные грузы, но и принимали участие в боях за свободу нашей земли. Транспортная отрасль всегда отличалась особой сложностью, она требует непоколебимого твердого характера и преданного отношения к делу. Только талантливые и очень целеустремленные люди могут работать в этой сфере. Мы, транспортники, всегда отвечаем и отвечаем за безопасность пассажиров, за бесперебойное

движение в любых ситуациях. Я еще раз благодарю вас за труд, за ваш неоценимый вклад в развитие автотранспортной отрасли.

По завершении памятной встречи генеральный директор Агентства Сергей Сухарев в дружеской беседе с ветеранами рассказал о готовящемся открытии Аллеи Памяти воинам-автомобилистам на территории НИИАТ: «Мы хотим увековечить память наших коллег, автомобилистов, тех, кто стоял на линии фронта, кто доставлял продукты в блокадный Ленинград, кто восстанавливал разрушенную отрасль после войны. Тех, для кого автомобиль – не просто четыре колеса. Считаю, очень важно, что мемориал появится на территории отраслевого научного института, и не менее символично, что именно в юбилейный со Дня Победы год». Сергей Сухарев пообещал ветеранам, что подобные мероприятия будут и впредь проходить регулярно, а все вопросы и проблемы «ковавших» Великую Победу и беззаветно служивших отрасли и Отечеству будут оперативно решаться. Забота о ветеранах в Росавтотрансе всегда на первом месте. PRO

ТРАНСПОРТНЫЙ ОСКАР–2016 ЖДЕТ ЛАУРЕАТОВ!



Свыше 3 тысяч гостей из более 100 стран мира!

Лас-Вегас, США
март 2016

МЕЖДУНАРОДНАЯ
ОБЩЕСТВЕННАЯ
ПРЕМИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ
ОТРАСЛИ



Золотая Колесница
2016

www.transportaward.com

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

ПОДДЕРЖКА



ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ

PROТРАНСПОРТ



Проблемы общественного транспорта глазами пассажиров

В течение полугода на сайте выставки «ЭлектроТранс-2015» были размещены опросы, в которых смогли принять участие все посетители портала. Ответы оказались ожидаемыми – ренессанс общественного транспорта, несколько десятилетий назад случившийся в Европе, благодаря бесконтрольной автомобилизации назрел и на наших российских просторах. Итак, предлагаем вам ознакомиться с итогами проведенного соцопроса, а также с некоторыми комментариями к нему.

Вопрос: Увеличится ли, на ваш взгляд, популярность общественного транспорта?

Ответы:

Да, безусловно – 38%

Да, при условии повышения качества работы – 51%

Останется прежней – 5%

Нет, все пересядут на автомобиль – 6%.

Качество поездки – критерий, в котором нет равных автомобилю. Качество работы – несколько иное понятие, это, прежде всего, скорость перемещения, безопасность, низкая стоимость, наличие сервисных услуг. Приятно отметить, что администрации столичных и некоторых других городов осознают это и принимают соответствующие программы.

Вопрос: Соответствует ли качество услуг нашего общественного транспорта цене за проезд?

Ответы:

Соответствует – 9%

В целом да, но нужно совершенствовать билетное меню – 33%

Цена для меня не главное – 9%

Цена сильно завышена – 48%.

Респонденты разделились примерно поровну на тех, кого устраивает цена за проезд, и тех, кто ею недоволен. То, что билетное меню нужно совершенствовать, не вызывает сомнений. Стоимость годового проездного в Москве – 17 тысяч рублей – эквивалентна цене 485 литров бензина, или 15 км ежедневной поездки на автомобиле. Очевидно, что в городе, стремящемся пересадить своих жителей с авто на троллейбусы и метро, проездные на длительный срок должны быть раза в 2–3 дешевле.

Вопрос: Нужно ли ввести в ПДД пункт о необходимости уступить дорогу общественному транспорту при любых перестроениях?

Ответы:

Да, нужно – 21%

Да, на территории населенных пунктов – 25%

Нет, не нужно – 13%

Нужно, только при отъезде от остановки или из парковочного кармана – 42%.

Понятно, что проблема существует. Транспортное средство, перевозящее десятки и сотни пассажиров, должно иметь приоритет в движении перед индивидуальными автомобилями. И заложенных в нынешних ПДД приоритетов явно недостаточно. Респонденты отмечают, что самые значительные потери по времени движения происходят при отпущении автобуса от остановки, когда водитель вынужден пропускать плотный поток в полосе слева. Если серьезно задумываться о приоритете для общественного транспорта, связанные с ним пункты ПДД необходимо пересматривать.

Хочется надеяться, что Минтранс и Комитет Госдумы ФС РФ по транспорту обратят на это пристальное внимание.

Вопрос: Нужна ли федеральная программа развития городского электротранспорта (ГЭТ)?

Ответы:

Нужна – 53%

Нужна для строительства новых линий ГЭТ – 24%

Нужна, но вместе с другими видами экологически чистого транспорта – 18%

Не нужна – 6%.

На коллегии Минтранса РФ, прошедшей 8 апреля, прозвучали намерения ускорить принятие федеральных законов «О городском пассажирском транспорте», «О метрополитене и других видах скоростного внеуличного транспорта» и даже пожелания разработать программу развития отрасли. Есть понимание, что просто выделять деньги на финансирование приобретения нового подвижного состава хорошо, но недостаточно, необходимо создать условия для притока инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры.

Вспомним начало XX века, когда во множестве городов были построены трамвайные линии по концессионным схемам. Ведь сейчас в мегаполисах сложилась благоприятная ситуация, когда строительство линий рельсового транспорта (ЛРТ, монорельс, фермовый транспорт) можно поручить частным инвесторам. Существуют потенциально богатые платежеспособным спросом и достаточные по пассажиропотоку для эффективной работы рельсовых транспортных систем маршруты (в аэропорт, из новых микрорайонов в центр, как альтернатива перегруженным автомобильным дорогам из пригорода в город, челночные маршруты с небольшим расстоянием – через водные преграды, промзоны, между соседними транспортными узлами и т. д.). Современные технологии позволяют за 2–3 года проектировать и строить такие линии. Необходимо создать условия инвесторам: скорректировать законы, нормы (прежде всего СНиПы), предоставить налоговые льготы, доступные кредиты и гарантии муниципальных образований.

Значительный опыт восстановления и развития передовых транспортных систем накоплен международным сообществом, Международным союзом общественного транспорта (МСОТ), отраслевыми ассоциациями – МАП ГЭТ, Международным автотранспортным союзом (IRU). Надеемся, что Россия сумеет использовать лучшее из этого опыта и качественно преобразить свои города: быстро и эффективно. **PRO**

От редакции «ПроТранспорт»:

Все опросы остаются открытыми на сайте – <http://www.electrotrans-expo.ru>. Приглашаем читателей к участию в них, а также просим вас присылать свои варианты вопросов, которые были бы интересны широкому кругу специалистов и читателей.

Поздравляем г-на Ганса Рата с 70-летним юбилеем!



24 апреля 2015 года Генеральному секретарю Международного союза общественного транспорта (МСОТ) в 1998–2002 гг. – г-ну Гансу Рату исполнилось 70 лет! Коллектив журнала «ПроТранспорт» и наши читатели, а также огромное число людей, знающих этого мудрого и авторитетного в мире транспорта человека, от всей души поздравляют его с юбилеем!

Г-н Рат всегда искренне любил и любил Россию. На посту Генерального секретаря МСОТ с 1998 по 2002 год он старался сделать все возможное для изменения пагубных тенденций и возрождения общественного транспорта России, используя свой огромный опыт, связи и высокий авторитет МСОТ. При нем сформировалась и активно действовала Евразийская секция МСОТ. С ним обсуждались перспективы проведения выставки по общественному транспорту в России («Общественный транспорт – 2009», впоследствии – «ЭлектроТранс»). Именно г-н Ганс Рат помог подняться на высокий международный уровень транспортной премии «Золотая Колесница». При его непосредственном участии в апреле 2011 состоялась первая церемония награждения лауреатов конкурса вне России – в г. Дубае (ОАЭ), в дни проведения 58-го Всемирного конгресса и выставки МСОТ.

Несмотря на напряженный график, г-н Рат всегда находил время встретиться и уделить должное внимание своим партнерам и друзьям. Отличительные черты характера юбиляра – обостренное чувство справедливости, умение ценить дружбу, искренность и честность, уважение к другому человеку, терпение и сочувствие. Он всегда был готов оказать поддержку любым полезным для общественного транспорта инициативам, от кого бы они ни исходили.

Нет сомнений в том, что сегодняшний высокий авторитет Международного союза общественного транспорта, особенно в России и сопредельных государствах, во многом основан на мудрой политике г-на Ганса Рата, его любви и уважении к гражданам наших стран.

Самые искренние поздравления г-ну Гансу Рату! Крепкого здоровья, бодрости духа, оптимизма и долгие лета юбиляру!

Решения Bombardier Transportation для метрополитена

Дмитрий Болотский, директор по развитию бизнеса в регионе Россия, страны СНГ, Балтии и Монголия, подразделение Rail Control Solutions, Bombardier Transportation

Компания Bombardier Transportation обладает большим опытом внедрения своих систем во многих городах мира и предлагает широкий спектр продуктов для различных сегментов рынка городского рельсового транспорта. Такие решения выделены в отдельную линейку продуктов семейства CITYFLO, каждое из которых (150, 250, 350, 450 или 650) располагает определенным уровнем автоматизации и пропускной способности, удовлетворяя практически все потребности в этой сфере: от систем с низким пассажиропотоком, как трамвайные линии на малодеятельных участках, до высокозагруженных метрополитенов с автоматизированным управлением без машинистов.



Компания Bombardier Transportation одной из первых вела разработки систем управления движением для городского рельсового транспорта, применяя систему радиопередачи в качестве системы АЛС. На сегодняшний день компания располагает самым широким спектром масштабируемых и готовых к внедрению систем на базе радиоканала – СВТС (Communication-based train control).

История применения решений СВТС в Bombardier Transportation началась в 1972 году, когда компания внедрила первую систему автоведения поезда, основанную на индукционном способе передачи данных, на сети скоростных электропоездов в Сан-Франциско (BART). Тридцать лет спустя компания подтвердило свое лидерство, оснастив аэропорт Сан-Франциско системой СВТС

с применением технологии радиоканала и подвижных блок-участков – решение CITYFLO 650.

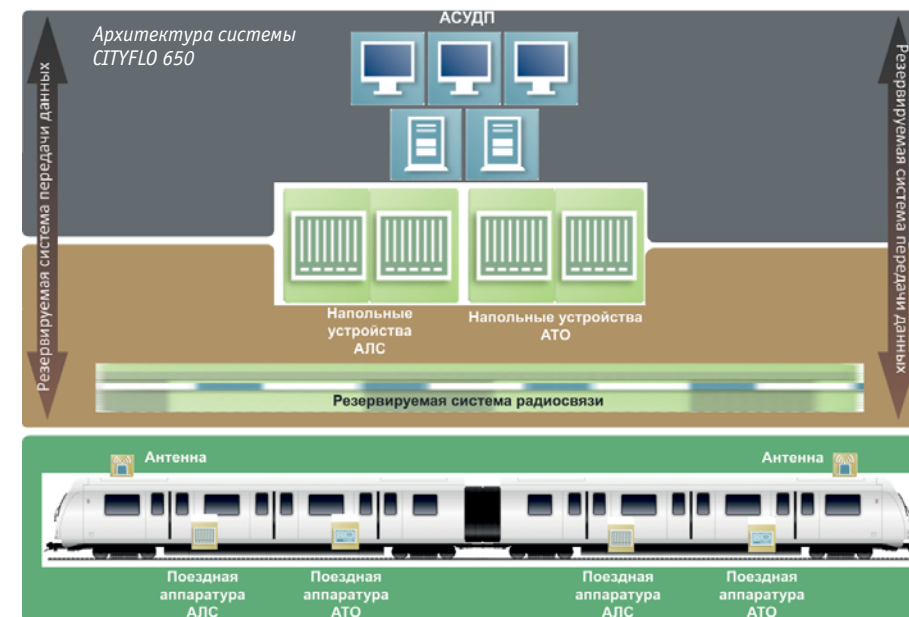
CITYFLO 650 – это система интервального регулирования движения поездов на базе радиоканала с использованием подвижных блок-участков и с возможностью организации движения без участия машиниста. Поскольку связь между поездом и напольным оборудованием осуществляется посредством двустороннего радиоканала, решение CITYFLO 650 может устанавливаться поверх существующей традиционной системы СЦБ с фиксированными блок-участками. CITYFLO 650 полностью удовлетворяет требованиям к системе управления движением поездов по радиоканалу в сфере пассажирских перевозок и предусматривает возможность ведения поезда как в автоматическом режиме без участия

машиниста, так и в полуавтоматическом режиме, когда участие машиниста требуется только по необходимости.

В системе CITYFLO 650 применяются самые передовые технологии: подвижный блок-участок; система контроля целостности поезда; безопасное автоматическое управление поездом; все компоненты системы имеют горячий резерв и по своей архитектуре представляют собой 2(2oo2) с горячим резервированием; современные системы контроля и расширенная диагностика позволяют выявлять предотказные состояния; пассивные реперные датчики; система полностью соответствует стандартам построения СВТС IEEE 1474.1 и 1474.2. Согласно нормативным документам по функциональной безопасности система обеспечивает уровень полноты безопасности – 4 (CENELEC SIL4); для перехода от полуавтоматического управления до полного автоведения достаточно только заменить программное обеспечение.

В CITYFLO 650 применяется надежная система радиосвязи, которая использует современные криптографические методы при передаче необходимой информации поезду, а информация о местоположении поезда поступает в АСУДП. Для позиционирования по линии используются пассивные реперные датчики – «метки», которые отличаются своими небольшими размерами и не требуют дополнительного обслуживания.

Поездная аппаратура гарантирует, что поезд не превысит максимально допустимую скорость и не выйдет за пределы разрешенного для движения участка. Подсистема автоведения поезда (АТО) позволяет максимально использовать пропускную способность транспортной системы, также за счет плавного разгона и плавного торможения сокращает износ при скольжении колесных пар, в то



же время, используя специальные алгоритмы управления, помогает сократить энергопотребление. Подсистема АТО обеспечивает точную остановку поездов у платформ (с погрешностью 15 см), автоматическое открытие и закрытие дверей и участвует при автообороте на конечных станциях. CITYFLO 650 экономична в установке и позволяет минимизировать напольные устройства СЦБ.

Мегаполисам с уже существующей системой управления движением поездов на метрополитенах, нуждающимся в увеличении пропускной способности, Bombardier Transportation предлагает проверенные решения в области СЦБ, позволяющие сократить межпоездные интервалы попутного следования поездов, не нарушая обычного режима работы метрополитена. Сегодня решениями CITYFLO оснащено более 150 миллионов километров линий городского рельсового транспорта.

Системы Bombardier Transportation для городского транспорта на базе радиоканала внедрены уже более чем в 30 проектах. CITYFLO 650 нашли применение в метрополитенах таких городов, как Мадрид, Шэньчжэнь, Йоньин, Тайбэй и др.

В 2003 году компания выиграла конкурс на выполнение комплексного проекта по расширению двухпутной автоматизированной линии Нейху метрополитена в Тайбэй (Тайвань). Bombardier Transportation должна была разработать и поставить на новую линию оборудование, позволяющее модернизировать уже существующую систему сигнализации, при этом практически не

млн человек в день, или 630 млн человек в год.

Решение CITYFLO 650 под ключ планируется внедрить на 5 линии метрополитена Сан-Паулу, что позволит сократить интервал следования поездов до 75 секунд. Оно будет установлено на участке с шестью станциями протяженностью 8,4 км и на продолжении этой линии протяженностью 11,6 км с 11 станциями.

Делийский метрополитен заключил с Bombardier Transportation контракт на поставку системы управления движением поездов на базе радиоканала для 7 линии. Она станет первой линией в метрополитене индийской столицы, на которой движение поездов будет происходить без участия машиниста. Линия протяженностью в 58,3 км соединит существующие линии как минимум с десятью транспортными развязками, что позволит разгрузить существующие пересадочные узлы, предлагая альтернативные маршруты по городу, не проходящие через наиболее загруженные станции.

Важное для компании событие произошло 8 декабря 2014 года, когда открылась 196-ая станция Московского метрополитена на юго-западном участке Сокольнической линии, в проектирование которой ООО «Бомбардье Транспортейшн (Сигнал)» принимала активное участие. Пользуясь случаем, компания «Бомбардье Транспортейшн (Сигнал)» поздравляет Московский метрополитен с 80-летием и надеется на дальнейшее плодотворное сотрудничество. PRO



Каучуковые напольные покрытия nora® Запуск нового продукта nora® nTx

Система напольных покрытий nora® ориентируется на особые запросы, выдвигаемые к объектам повышенной проходимости, таким как вагоны поездов и/или метро, трамваи и троллейбусы, транспортные узлы, аэропорты. Для всех этих объектов прекрасно подходят напольные покрытия norament® и noraplan®.

Самым важным и привлекательным свойством каучуковых покрытий, которое кардинально отличает их от других эластичных напольных покрытий, является неизменность свойств продуктов на протяжении всего срока эксплуатации. Поскольку в составе каучука отсутствуют летучие вещества, такие как растворители и пластификаторы – фталаты, из него ничего не испаряется – покрытия не теряют массу, не дают усадку, не твердеют и не теряют цвет, не отравляют воздух в помещении. Это полностью соответствует современным требованиям, практически обнуляя затраты на уход и замену.

К напольным покрытиям, используемым в общественном транспорте, предъявляются следующие требования:

- Пожарная безопасность

Каучуковые покрытия nora® обладают наибольшей пожарной безопасностью по сравнению с другими эластичными напольными покрытиями. В каучуке нет ПВХ, галогенов (хлора), в них не добавляют замедлители горения из бора, как в поливинилхлоридные покрытия. Это гарантирует отсутствие высокотоксичных компонентов в продуктах горения, на воздействие которых приходится большинство смертельных случаев при пожарах.

- Износостойкость

Каучуковые покрытия nora® обладают наиболее высокой износостойкостью среди прочих эластичных покрытий – средний срок службы превышает 25 лет. Вплоть до сегодняшних дней

можно встретить объекты с покрытиями noraplan®, эксплуатируемые еще с начала 50-х годов.

- Дизайн

Привлекательность пола является важным фактором, ведь он задает тон общему дизайну помещения или вагона. Каучуковые покрытия nora® имеют множество вариантов исполнения, можно комбинировать как фактуру поверхности («кнопка», «битая молотком»), так и цвета (монохромные или смесевые с чипсами). Дополнить дизайн можно вставками и логотипами, обозначениями направления движения или нумерацией.

- Эксплуатация и уход

Чрезвычайно плотная структура напольных покрытий nora® позволяет им выдерживать высокие нагрузки. Даже после продолжительного (свыше 10 лет) использования в местах с высокой проходимостью, покрытия выглядят, как новые. Прочность и однородность структуры по всей толщине покрытия nora® не требуют нанесения дорогих защитных слоев, как это необходимо при применении других покрытий.

- Расходы в рамках срока службы (стоимость жизненного цикла LCC)

В сравнении с покрытиями из линолеума или ПВХ, стоимость жизненного цикла покрытий nora® ниже за счет отсутствия затрат на восстановление защитного слоя ПУ, химические реагенты, стоимость материалов и работ по капитальному ремонту полов.

В мае 2015 года фабрика nora systems GmbH в Германии (г. Вайн-



Вагон Coradia Nordic, Salzgitte (подвижной состав с каучуковым напольным покрытием noraplan® grip)

хайм) запускает производство нового продукта – nora® nTx, специально разработанного для использования в подвижных составах. Продукт является результатом многолетних разработок в области самоклеящихся покрытий и помогает значительно экономить время монтажа при ремонте или сборке нового изделия.

Уникальный продукт nora® nTx представляет собой любое выбранное каучуковое напольное покрытие noraplan® с преднанесенным клеевым слоем, защищенным пленкой. При этом все отличительные свойства каучукового покрытия noraplan® сохраняются. Каучуковое напольное покрытие nora® nTx подходит для укладки на любое основание, будь то фанера или алюминий, и имеет ряд преимуществ: отсутствие необходимости наносить клей и ожидать его подсушки перед приклеиванием; отсутствие риска нанести неправильное количество клея; также по покрытию можно ходить, и герметизировать стыки шнуром или герметиком сразу после монтажа. Полный цикл укладки покрытия одного вагона займет не более одного дня. PRO

Сравнение затраченного времени на укладку покрытия в вагоне 13х2,5 метра

	noraplan® nTx	Клей, например, UZIN KR430
Смешивание клея (мин.)	0	5
Подсушка клея (мин.)	0	10
Раскладка / подрезка покрытия (мин.)	15	15
Укладка покрытия (мин.)	120	240
Время засыхания клея (мин.)	0	1440
Проварка швов (мин.)	60	60
Время высыхания герметика (мин.)	720	720
Итоговое время работ (ч)	15,3	41,5
Итоговая экономия времени (ч)	26,2	

nora nTx

ЭТО ВОПРОС ВРЕМЕНИ.



Представительство ООО „нора системз ГмбХ“
143405, Россия, Московская область,
Красногорский район, д. Гольево, МОИС-1.
Тел./Факс: +7 (495) 984-20-44
e-mail: info-ru@nora.com
www.nora.com/ru

nora®

Какие троллейбусные стрелки нужны городам

Нужны ли они им вообще и в каком виде, рассказывает генеральный директор ставропольского предприятия с более чем 50-летней историей – ОАО «Невинномысский электромеханический завод» Валентина Ковалева.



30 лет назад Невинномысский электромеханический завод ставил перед собой задачу модернизации троллейбусных стрелок с целью увеличения скорости их прохождения. Заводом был освоен выпуск управляемых стрелок с соленоидным приводом, с углом схождения 20 градусов вместо 25, увеличилась длина шины при входе на стрелку, что добавило необходимое время для перевода ходовых элементов в нужное направление. Очевидно, что сегодня этого недостаточно: скорость прохождения троллейбусами стрелок недопустимо низкая.

Одна из проблем у существующих троллейбусных стрелок по сравнению со скоростными стрелками – отсутствие плавного прохода головок токоприемника по элементам станин. Только на одной станине управляемой стрелки головке приходится пройти 4 стыка и резко изменить направление движения.

В новой стрелке удалось избавиться от 2 из 4 стыков, увеличить длину ходовых элементов и их радиус. В процессе поиска оптимального решения пришлось проработать более 100 вариантов конфигурации ходовых элементов и их центра вращения. Как результат – существенное улучшение плавности хода, уменьшение износа элементов и увеличение скорости прохождения стрелок.

Максимальная взаимозаменяемость узлов – другая особенность новых скоростных стрелок. Так, на

станинах сходных стрелок установлены такие же ходовые элементы, как и на управляемых. Проход головок токоприемника по этим стрелкам осуществляется за счет перемещения ходовых элементов боковой стороной щетки головки. Новые сходные стрелки СТС-9 НЭ работают в Ставрополе, Краснодаре, Новосибирске и других городах. Эксплуатационные предприятия прислали на них положительные отзывы.

Кардинальное решение проблемы уменьшения задержек троллейбусов перед управляемыми стрелками заключается в применении дистанционного бесконтактного управления стрелками. В западных странах подобные системы работают уже давно. Невинномысский электромеханический завод совместно с ООО НПФ «АРС ТЕРМ» из Новосибирска также разработали стрелку с аналогичными характеристиками.

Для перевода радиоуправляемой стрелки у каждого водителя троллейбуса имеется пульт (радиопередатчик), при нажатии на кнопку которого кодированный сигнал производит переключение стрелки. Питание пульта автономное, то есть не связано с

энергосистемой троллейбуса. Сверху на стрелке крепится светодиодное световое табло, которое указывает направление движения хорошо заметной стрелочкой. Питание механизма перевода ходовых элементов, светового табло и прочей электроники управления размещено на самой стрелке и осуществляется от самой контактной линии напряжением 600 вольт.

Таким образом, водитель троллейбуса, подъезжая к радиоуправляемой стрелке и оценив по световому табло ее положение, может нажатием кнопки пульта дистанционного управления переключить стрелку и проехать ее на полной скорости. Сигнал о переводе стрелки устойчиво принимается с расстояния 50 метров.

Радиоуправляемая троллейбусная стрелка СТУ-9 НЭ прошла лабораторные испытания на базе ООО НПФ «АРС ТЕРМ» и будет установлена для эксплуатационных испытаний в городе Новосибирске. Повсеместная установка таких скоростных троллейбусных стрелок позволит сократить участки замедления скорости движения троллейбусов и тем самым уменьшить препятствия для транспортного потока на улице. **PRO**



СВЕРХТОНКАЯ КЕРАМИЧЕСКАЯ ТЕПЛОИЗОЛЯЦИЯ

- ✓ ЭНЕРГОСБЕРЕГАЮЩАЯ
- ✓ ТЕПЛОИЗОЛЯЦИОННАЯ
- ✓ ОГНЕЗАЩИТНАЯ
- ✓ АНТИКОРРОЗИОННАЯ
- ✓ ПРОТИВОКОНДЕНСАТНАЯ

ОБЛАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ:

- НЕФТЕГАЗОВОЕ, ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ, ПРОМЫШЛЕННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ.
- ЖИЛЫЕ ЗДАНИЯ И СООРУЖЕНИЯ.
- КОТЕЛЬНЫЕ И КОММУНИКАЦИИ, СИСТЕМЫ КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ.
- ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ И АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ, РЕФРИЖЕРАТОРЫ.

МАТЕРИАЛ СЕРТИФИЦИРОВАН

- РЕГИСТРАЦИЯ ФП/П "СТАНДАРТИНФОРМ"
- ГРУППА ГОРЮЧЕСТИ Г1
- ДИАПАЗОН РАБОЧИХ ТЕМПЕРАТУР ОТ -47 ДО +260 °С

АЛЬТЕРНАТИВА СТАНДАРТНЫМ СИСТЕМАМ ТЕПЛОИЗОЛЯЦИИ

- ЛЕГКОЕ,
- ЭКОНОМИЧНОЕ,
- ДОЛГОВЕЧНОЕ,
- НАДЕЖНОЕ



ООО "НПО СПЕЦСТРОИСИСТЕМЫ"
Тел: (495) 76-76-350, 662-03-75
Факс: (495) 650-36-28
www.tlmceramic.ru
tlmceramic@yandex.ru
info@tlmceramic.ru

Специальные редукторы Wikov для эксплуатации в экстремальных условиях

Одним из главных направлений деятельности компании Wikov является разработка, изготовление и поставка редукторов, а также целых приводов рельсового и другого общественного транспорта. Wikov является оригинальным производителем редукторов для всех модификаций трамваев Tatra производства ŠKD, Чехия, а также эксклюзивным собственником документации на изготовление этих редукторов и зубчатых колес для них.

Но компания не останавливается на достигнутых успехах. Значительные инвестиции в оборудование производственных, контрольно-измерительных и испытательных площадок, сильнейшая команда конструкторов позволяют нам обеспечивать поставки инновационных и надежных редукторов и приводов, предназначенных для самого широкого диапазона моделей рельсового транспорта.

Вот уже в течение нескольких лет Wikov является изготовителем редукторов, специально разработанных конструкторами Wikov MGI для новых российских трамваев (высокопольных, частично и полностью низкопольных), выпускаемых как известными пред-

приятиями с многолетними традициями трамваестроения – Усть-Катавским вагоностроительным заводом имени С. М. Кирова и заводом Уралтрансмаш – так и молодой, но уже составившей достойную конкуренцию отечественным и зарубежным производителям компанией ПК «Транспортные системы», модели трамвая которой строятся на площадках Тверского вагоностроительного завода.

Применение

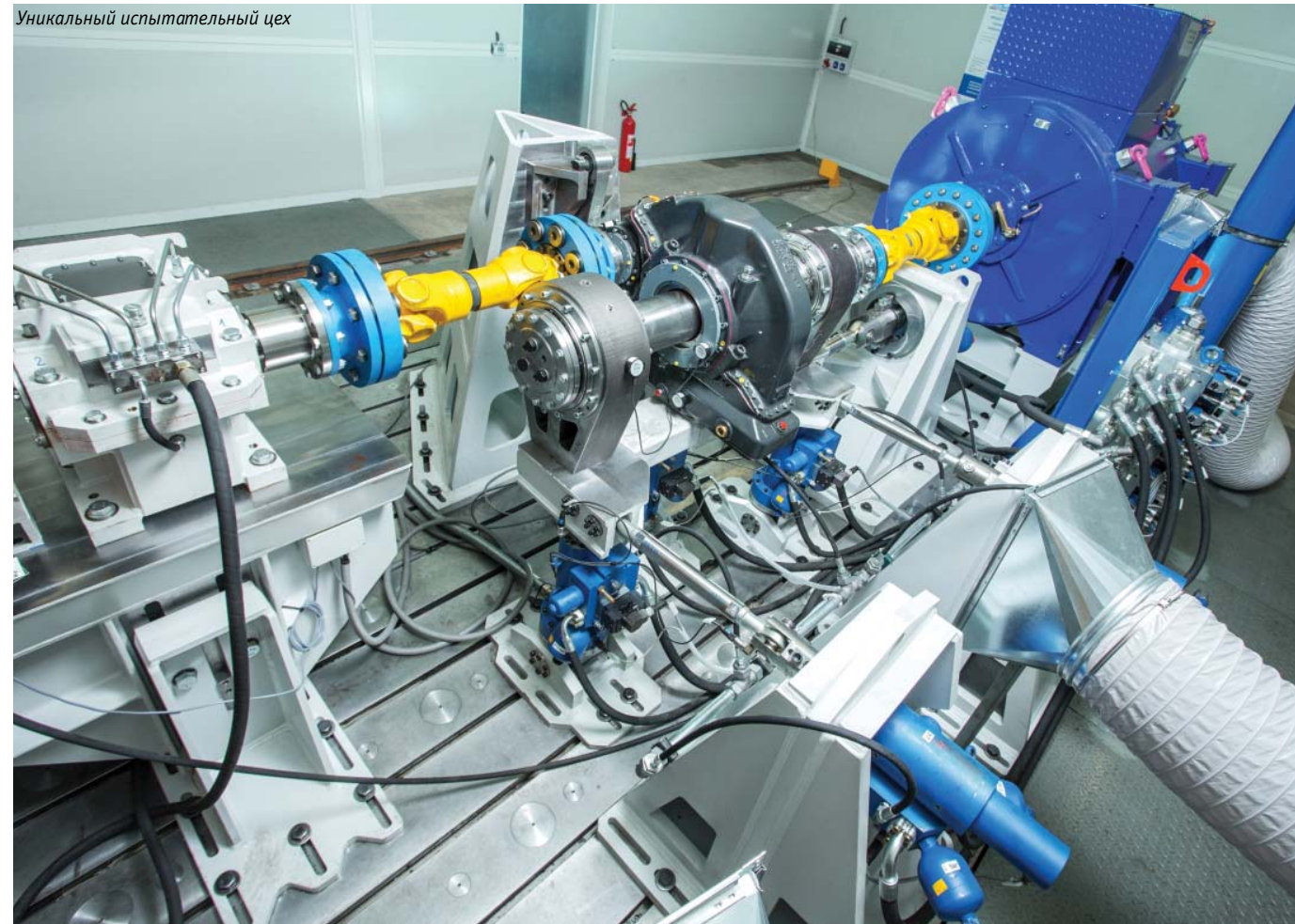
Wikov MGI изготавливает редукторы или целые приводы для высокопольных, частично и полностью низкопольных трамваев, а также для вагонов метро, электрических и дизельных

пригородных поездов. Wikov обладает всеми возможностями для производства редукторов локомотивов, как дизельно-электрических, так электрических. Стоит отметить и наличие в портфолио компании редукторов для троллейбусов и гибридных автобусов.

Зубчатые детали, редукторы, комплексные приводы

Одним из многочисленных преимуществ Wikov является его гибкость. В короткий срок мы можем изготовить не только один прототип нового редуктора или несколько, но и целую их серию. С одинаковой ответственностью и эффективностью исполняются все заказы, поступающие на заводы Wikov,

Уникальный испытательный цех



Испытание привода в морозильной камере

будь то изготовление только запчасти, редуктора или целого привода, включая мотор, муфты, тормоза и т. п.

Контрольно-измерительные и испытательные площадки

В 2013 году Wikov ввел в эксплуатацию уникальный испытательный цех, специально разработанный в сотрудничестве с научно-исследовательскими институтами и предприятиями – эксплуатационщиками рельсового транспорта, предназначенный для проведения испытаний редукторов и приводов. «В Европе в настоящее время имеется совсем немного подобных испытательных площадок для проведения пусковых испытаний редукторов рельсового транспорта, и одна из них – наша», – говорит генеральный директор компании Wikov MGI г-н Збынек Бергер. «Благодаря этому мы можем проводить тесты редукторов в условиях, максимально приближенных к реальным. На специальном стенде проходят испытания редукторов трам-

ваев, вагонов метро или, например, локомотивов мощностью до 1,4 MW с симуляцией динамических нагрузок 300 т.с²», – подытожил глава компании.

Специальная морозильная камера

Особенным преимуществом Wikov является наличие уникальной морозильной камеры, с помощью которой проводятся испытания не только редукторов, но и целых приводов, предназначенных для эксплуатации в условиях экстремально

низких температур. Обычно пусковые испытания редукторов происходят при -40 °С. Трамваи с редукторами Wikov, испытанными таким образом, вот уже несколько лет успешно эксплуатируются в самых различных регионах России. PRO



Wikov MGI a.s.
Zbencik 356
54931 Hronov
Чешская Республика
www.wikov.com



Редуктор для полностью низкопольных трамваев

Европа встречает электромобили с новым российским асинхронным двигателем

Виталий Дейнего, независимый эксперт, сотрудник компании «Новые энергетические технологии»

Кто не знает, такси существовало еще в Древнем Риме. К осям карет был прикреплен привод счетчика, который представлял собой бронзовый таз. В него после пробега каждой тысячи стадий падал камешек. Плату взимали по числу камешков в тазу.



Такси сегодня – это важнейшая часть транспортной системы большинства городов мира. С целью уменьшения шума и выбросов выхлопных газов муниципалитеты мегаполисов регулярно разрабатывают программы по переводу своих таксопарков на электромоби-

ли. Разрабатываются и программы по использованию электромобилей для подвоза товаров к малым торговым точкам в ночное время, что может значительно снизить шумовое загрязнение улиц в ночное время.

Например, мэр Нью-Йорка Майкл Блумберг и компания Nissan объявили о запуске пилотной программы, по которой шесть полностью электрических автомобилей Nissan LEAF выходят на линии такси в городе. Цель этой программы – выяснить, как интегрировать большое количество транспортных средств с нулевым выбросом выхлопных газов в огромный автопарк такси города (около 13 000 автомобилей).

Памятуя о том, что «нет пророков в своем отечестве», специалисты российской компании ООО «АСИПП» тоже решили создать высокоэффективный тяговый электропривод для электромобиля типа RENAULT E-Kangoo 4x4. Этот электромобиль хорошо вписывается в транспортную систему города, может перевозить пассажиров и развозить товары в ночное время

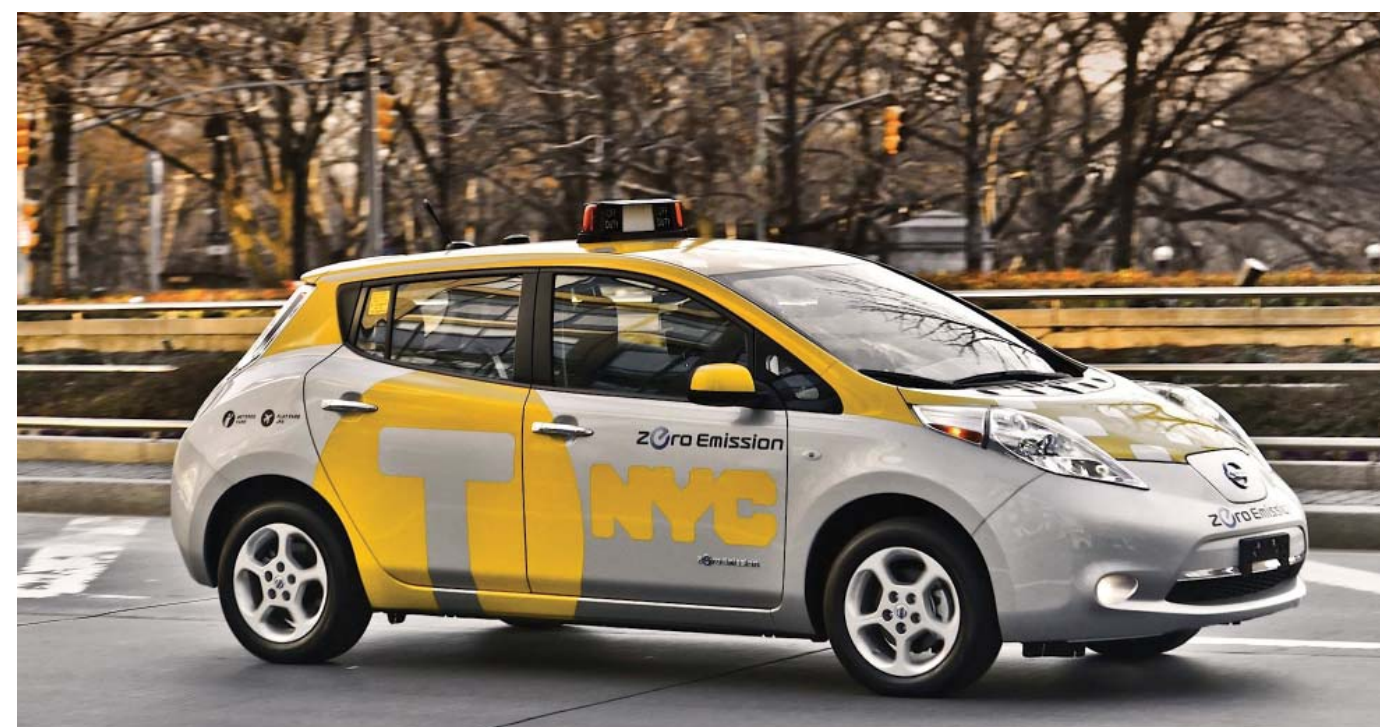
по точкам. В этом электромобиле штатный двигатель заменен на асинхронный двигатель с совмещенными обмотками, выполненными по технологии «Славянка». После обкатки по горной местности в Германии, в районе г. Мюнхена, автомобиль был представлен на престижной международной конференции по экологическому транспорту и регенеративной энергетике в Монако, которая проходила с 31 марта по 2 апреля с. г. На выставке были представлены электромобили европейских фирм и электромобиль «Тесла». ООО «АСИПП» представляло российскую промышленность в части конкурентоспособного тягового электропривода для электромобилей и современную разработку асинхронного мотор-колеса.

Технические данные электромобиля RENAULT E-Kangoo 4x4 (зимний вариант, зимняя резина):

Вес автомобиля: 1 560 кг

Контроллер: Curtis 1238-7601 650 A

Батареи: 33 x WINSTON WB-LYP200AHA 3.2 V (33 x 3.2 V x 200 AHA = 21.120 kWh)



Двигатель – «Славянка»: 112 габарит, весом 60 кг

Мощность: макс. 57 кВт (ограничение по контроллеру); номинальная: 35 кВт

Обороты двигателя: до 9 000 (ограничение по контроллеру Curtis до 8 000 об/мин)

Макс. скорость на 3-й передаче: 120 км/ч; на 4-й передаче: до 150 км/ч

*Максимальный пробег: до 180 км при 50 км/ч**

Потребление на 50 км/ч: 5,7–6,2 kWh; при 80 км/ч: 12,7 kWh (зимняя резина и полный привод 4x4)

Время разгона 0–100 км/ч: 14 сек.

В первый день принц Монако Альберт лично обошел все стенды, приветствовал всех участников выставки. Электромобиль RENAULT E-Kangoo 4x4 произвел на сановную особу самое благоприятное впечатление, в первую очередь поразив своими характеристиками: разгон с места на 3-й или 4-й передаче, после чего демонстрировалось движение на прямой. При устойчивой скорости 50 км/ч расход энергии на куртисовском табло составил 3,5 кВт / 100 км. Некоторых производителей электромобилей в полный восторг привели и поездки по горам Монако на 4-й передаче.

Вместе с тем заинтересовала специалистов новая разработка ООО

«АСИПП» – велосипедное мотор-колесо. Велосипед – главное транспортное средство для городов Юго-Восточной Азии. Компанией «АСИПП» впервые был произведен расчет и разработка асинхронного мотор-колеса в габаритах широко известного мотор-колеса Magic Pie 3 1500W.

В настоящее время идет процесс отладки контроллеров и испытаний по

предельным перегрузочным параметрам. Мотор-колесо успешно выдержало испытания при перегрузке до 14 кВт. Разработанное компанией асинхронное мотор-колесо Дуюнова может лечь в основу целого ряда мотор-колес для различных транспортных средств. Если вы заинтересованы в сотрудничестве по данной теме, с нами можно связаться по тел.: +7 (499) 169-77-53, эл. почта: vn-led@bk.ru. PRO



Чем заменить швабру в метро?

Денис Горюшин, генеральный директор компании «МетроВагон-Клининг»

Московская подземка, согласно статистике, перевозит ежедневно почти 7 миллионов человек, и это – самый большой пассажиропоток в Европе. Ситуация усугубляется переменчивым московским климатом, с его липкой дорожной грязью, снегом пополам с антигололедным реагентом, и типовыми проблемами любого мегаполиса – вандализмом, несанкционированной рекламой, бездомными... Очевидно, какая колоссальная нагрузка ложится на клининговые службы метрополитена. Учитывая планы столичной мэрии по расширению метрополитена и увеличению числа вагонов, проблема повышения эффективности уборки подвижного состава весьма актуальна.

В системе метрополитена уборка вагонов увязана с их пробегом: чем он больше – тем «глубже» и обширнее уборка. Проводят ее специальные бригады в депо, круглосуточно. Внешняя уборка (кузовов) вагонов происходит в порталной вагономоечной машине, уборка салонов – на т. н. «канавах», местах отстоя и ремонта поездов. Способы и объемы работ, инвентарь и применяемые моющие средства прописаны в специальном документе – «Технологическом про-

цессе на уборку и дезинфекцию вагонов».

На наш взгляд, этот документ уже давно устарел морально и технологически. Например, универсальными средствами уборки салонов там обозначены «марлевые концы», волосяные щетки и влажные опилки. Прошлый век. Очевидно, что необходимы уже совершенно новые, современные подходы.

Будучи в настоящий момент под- рядчиком метрополитена по уборке

современных вагонов типа «Русич», «МетроВагон-Клининг» работает по экспериментальному регламенту, разработанному в 2009 году с учетом исследований и рекомендаций ВНИИЖТ и Центра гигиены и эпидемиологии в г. Москве. Мы в свое время внимательно ознакомились с опытом уборки в различных депо, их проблемами и предложениями, систематизировали специфические для предприятий транспорта факторы, учли требования техники безопасности в депо.



Изучив передовой опыт клининга на пассажирском транспорте, прежде всего европейский, провели переговоры с производителями и поставщиками оборудования. Уделяя особое внимание подбору моющих средств – они должны быть эффективны, – мы внимательно относимся к факторам безопасности, биоразлагаемости и, конечно, цены. Есть еще множество нюансов, связанных с использованием химии в машинной уборке, например ее пенообразование.

В своей работе мы широко используем уборочные машины, что значительно снижает трудозатраты и повышает производительность и качество работ. Кстати, действующие Санитарные правила для метрополитена рекомендуют всемерно использовать средства механизации в клининге. В уборке нами применяется механизированная размывка полов (средством роторных и специальных поломоечных машин); вакуумная уборка (с использованием пылеводососов); паровая очистка (обработка паром с применением моющих средств, обеспечивающая сопутную дезинфекцию обрабатываемых поверхностей); софт-бластинг (обработка загрязненной поверхности сорбирующими гранулами мела или пищевой соды).

Обрабатываются все поверхности в салоне вагона: полы, стены, стекла, двери, сидения, потолки. Разумеется, подлежат удалению граффити, жевательная резинка и несанкционированная реклама. Уборка кузова ограничена «проблемными» участками: узлами сочленения в парных вагонах, торцами вагонов, деталями подвагонного оборудования – все это недоступно даже для современных вагономоечных машин.

Уборочные технологии развиваются, и мы не стоим на месте – недавно получили и опробовали экспериментальное оборудование: комплексы уборочных машин Geselle, разработанные партнерами из инженерного бюро Bächler und Nufer на основе наших рекомендаций.

Комплексы Geselle удачно сочетают транспортную платформу для перемещения оборудования по депо, лестницу для подъема в вагон и различные машины для его уборки. Кстати, обязательным компонентом системы является выносной светодиодный



фонарь, обеспечивающий должную освещенность в вагоне. Комплексы компактны, мобильны и при этом весьма производительны: емкости баков достаточно, чтобы обработать несколько вагонов подряд, длина вакуумных шлангов и паропроводов достаточна для обработки вагона целиком.

Во время работы уборщик может дистанционно, из вагона, не спускаясь на платформу, управлять техникой: например, включать и выключать водосос или парогенератор. Удобство, экономия времени на подготовительные работы, снижение фи-

зической нагрузки работника и, как следствие, значительное повышение производительности его труда делают эту разработку перспективной для использования в электродепо метрополитена, трамвайных депо, автобусно-троллейбусных парках.

Сейчас много говорится о привлечении новых пассажиров в общественный транспорт, но при этом фактор его чистоты – важнейший для удобства и здоровья людей – не обсуждается. Очень надеемся на изменение этой ситуации к лучшему и приглашаем к сотрудничеству все заинтересованные стороны. PRO

Пассажирам – надежная информация, городу – надежный транспорт



Светодиодное табло «ВИДОР» (Москва, ТПУ Ясенево)

Наземный общественный транспорт – отрасль, обеспечивающая жизнедеятельность любого города. Чем крупнее город, тем сложнее его транспортная система, тем насущнее необходимость в использовании передовых технологий для управления эксплуатацией подвижного состава, автоматизации информирования пассажиров, решения многих других проблем транспортной инфраструктуры мегаполиса.

Информационная система «ВИДОР ViFis» предоставляет пассажирам возможность получать актуальную информацию о прибытии ожидаемого транспортного средства на остановку. Эта информация может быть доступна и пассажирам со сниженным слухом и зрением, так как система имеет цифровое устройство воспроизведения речи с функцией преобразования текста в речь, с возможностью предоставления неискаженной звуковой информации людям, пользующимся слуховыми аппаратами. Оборудование «ВИДОР ViFis» легко монтируется в существующие остановочные павильоны. Встроенный компьютер обеспечивает связь с пунктом управления. Оборудование может быть оснащено антивандалной защитой. При попытке несанкционированного проникновения датчик удара и датчик открывания

дверцы включают оптический и звуковой сигнал тревоги, встроенная видеокamera производит запись. Сообщение об атаке и видео злоумышленников будут автоматически переданы в полицию. В качестве дополнительной опции возможна установка телефона прямой связи с диспетчером.

Технология Veasop® – еще одна возможность для пассажиров получать информацию о движении общественного транспорта. Ранее было разработано мобильное приложение, позволяющее пассажирам получать на свой смартфон сообщения о прибытии общественного транспорта к определенным информационным точкам, оборудованным устройством Veasop®, ежесекундно посылающим сигнал через Bluetooth Low Energy. Например, в подземном переходе на смартфон пассажира, с установлен-

ным специальным приложением, автоматически поступает сообщение, к какой именно платформе ведет тот или иной выход. Также можно получить информацию о ближайших поездах, отправляющихся с этой платформы, и другую полезную информацию. Иными словами, возможности информирования с использованием технологии Veasop® многообразны.

Компания «ВИДОР» готова интегрировать в транспортную систему городов Российской Федерации инновационные разработки программного обеспечения для решения актуальных задач транспортной отрасли с помощью системы IVU.SUITE®. Применение системы IVU.SUITE® позволит эффективно управлять работой транспортных предприятий с любым количеством транспортных средств. Система IVU.SUITE® за одну секунду обраба-

тывает сотни сообщений о местоположении тысяч транспортных средств, систематизирует эти сведения и передает полученную информацию диспетчерам для оперативного реагирования на сложившуюся ситуацию. Система также предоставляет возможность принимать оптимальные решения для распределения транспортных средств, для поиска маршрутов объезда.

Сбор и анализ системой IVU.SUITE® различных данных в режиме реального времени дают возможность быстро решать проблемы с дорожными заторами, регулировать оборачиваемость транспортных средств, планировать пассажиропотоки, оптимизировать работу персонала, формировать стратегическое планирование работы предприятия общественного транспорта. Использование инструментов оптимизации системы IVU.SUITE® повышает производительность труда и снижает себестоимость предоставления транспортных услуг.

Предлагаемые «ВИДОР» инновационные разработки в автоматизации продажи билетов освободят водителей от функции кассира. Приобрести билет прямо в транспортном средстве пассажиры смогут, воспользовавшись

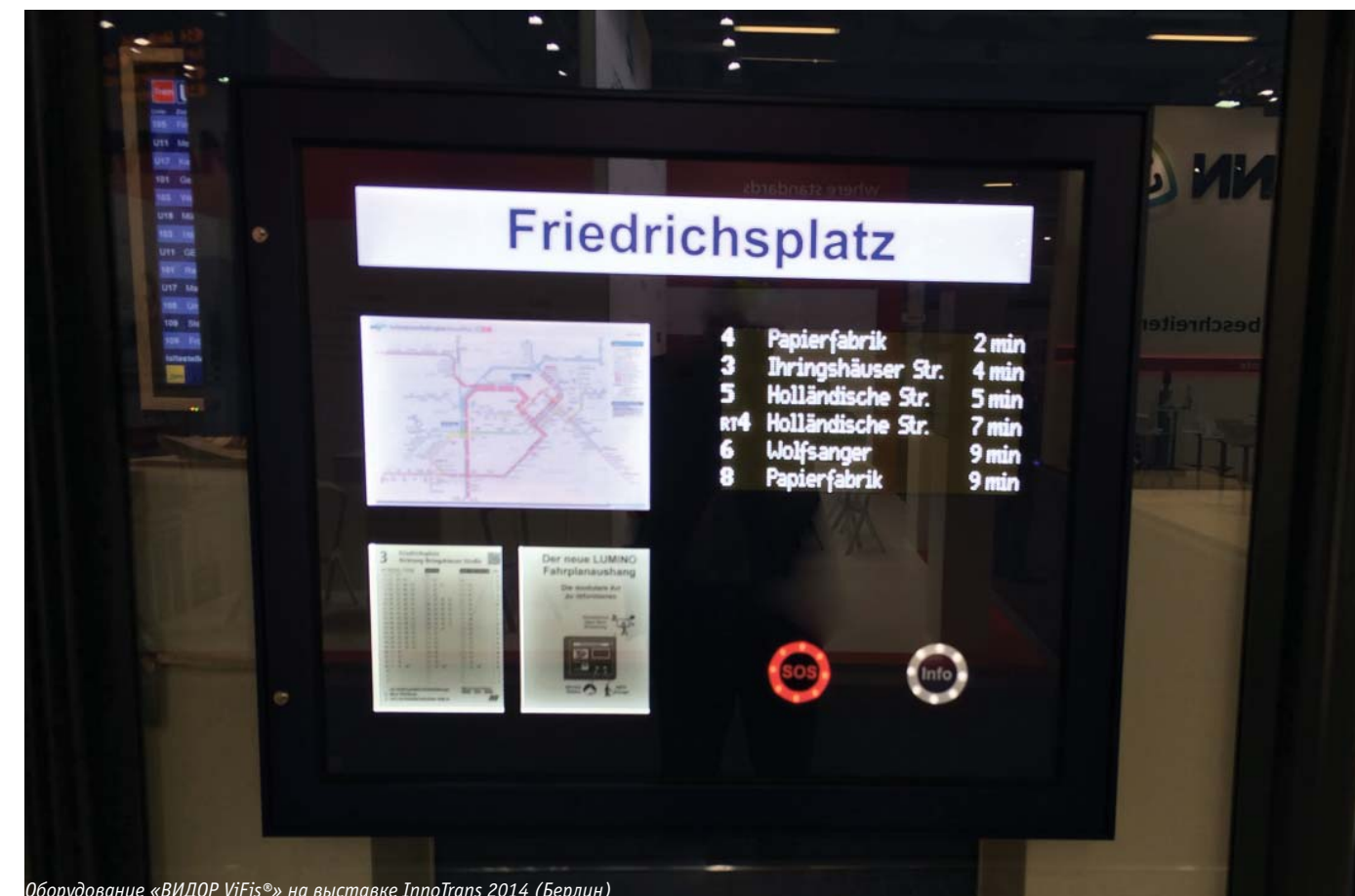


Схема технологии Veasop®

автоматами для продажи билетов, установленными непосредственно в салоне. Аналогичные автоматы будут установлены и на остановках. Управление работой всех автоматов для продажи билетов может осуществляться из единого центра. Все автоматы могут быть объединены в сеть и управляться специально разработанным программным обеспечением.

Компания «ВИДОР» является лидером в разработке и реализации систем информации и эффективно решает сложнейшие задачи транспортного обслуживания пассажиров с применением современных технологий. PRO

Контакты компании «ВИДОР»:
Тел.: +7 (495) 641-03-03
www.vidor.ru



Оборудование «ВИДОР ViFis» на выставке InnoTrans 2014 (Берлин)

Будущее транспорта – электрическая тяга!

Вот уже несколько лет в Новосибирске, Братске, Барнауле, а с этого года – в Нальчике и Туле перевозку пассажиров на городских маршрутах успешно осуществляют троллейбусы с большой дальностью автономного хода, обеспечиваемого батареями литий-ионных аккумуляторов (ЛИА). Дальность поездки без контактной сети у всех этих троллейбусов 60 км. О перспективах развития экологически чистого транспорта в России поделился своим видением директор ООО «Сибэлтранссервис» Сергей Парфенов.



По технико-эксплуатационным показателям такой троллейбус практически сравнялся с автобусом, а по экономическим и особенно экологическим – стал гораздо привлекательнее своего собрата. Наиболее эффективное применение подобных машин – это полная или частичная замена автобусов на автобусных маршрутах, имеющих частично совмещенную с троллейбусными линиями трассу.

Троллейбус на ЛИА может отрываться от контактной сети в любой точке маршрута и двигаться в режиме электробуса, проезжая пересечения и стрелки контактной сети на перекрестках, отрывая токоприемники от контактной сети, что постепенно приведет к их ликвидации. Утратив свой главный недостаток – привязанность к контактной сети, троллейбус, имея нулевые вредные выбросы в атмосферу, не оставляет автобусу никаких шансов по экологии.

В городах Западной Европы пытаются решить вопрос уменьшения вредных выбросов, образующихся при сгорании углеводородов, устанавливая стандарты (Евро) для производителей двигателей внутреннего сгорания (ДВС). Но какими бы высокими эти стандарты ни были, вредные выбросы все равно будут отравлять атмосферу городов, отрицательно влияя на здоровье людей.

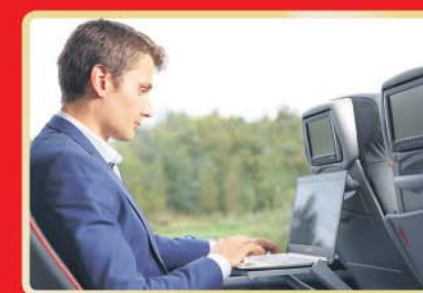
По сути, выпускаемые нашим предприятием и ОАО «ТРОЛЗА» троллейбусы – это электробусы. Однако подобное транспортное средство за сутки должно проходить 150–200 км, но никак не 60. А значит, что у электробуса ЛИА должен иметься запас энергии как минимум в два, а то и в три раза больше, чем у нашего троллейбуса, что существенно повлияет на увеличение цены транспортного средства и уменьшит срок службы ЛИА за счет неизбежности глубоких разрядов.

Троллейбус с ЛИА экономичней автобуса по многим показателям. Прежде всего следует отметить, что затраты на один километр пробега на энергию у троллейбуса в 3–4 раза меньше, чем у автобуса, в физическом выражении эти затраты равны 1,3 кВт/час на километр пробега при средней наполняемости и условиях движения города Новосибирска. Происходит это за счет того, что КПД электрического двигателя, особенно в условиях низких скоростей движения (пробки, заторы и пр.), почти в два раза выше КПД ДВС. Кроме того, электрический двигатель имеет свойство преобразовывать кинетическую энергию транспортного средства при торможении в электрическую и возвращать в сеть (рекуперация), при этом затраты на его обслуживание и ремонт, особенно асинхронного, значительно ниже аналогичных затрат на ДВС.



Путешествуйте с комфортом!

Таллинн • Рига • Вильнюс • Минск • Санкт-Петербург
Калининград • Москва • Хельсинки



Уровень 1
скидка
15%

Уровень 2
скидка
30%

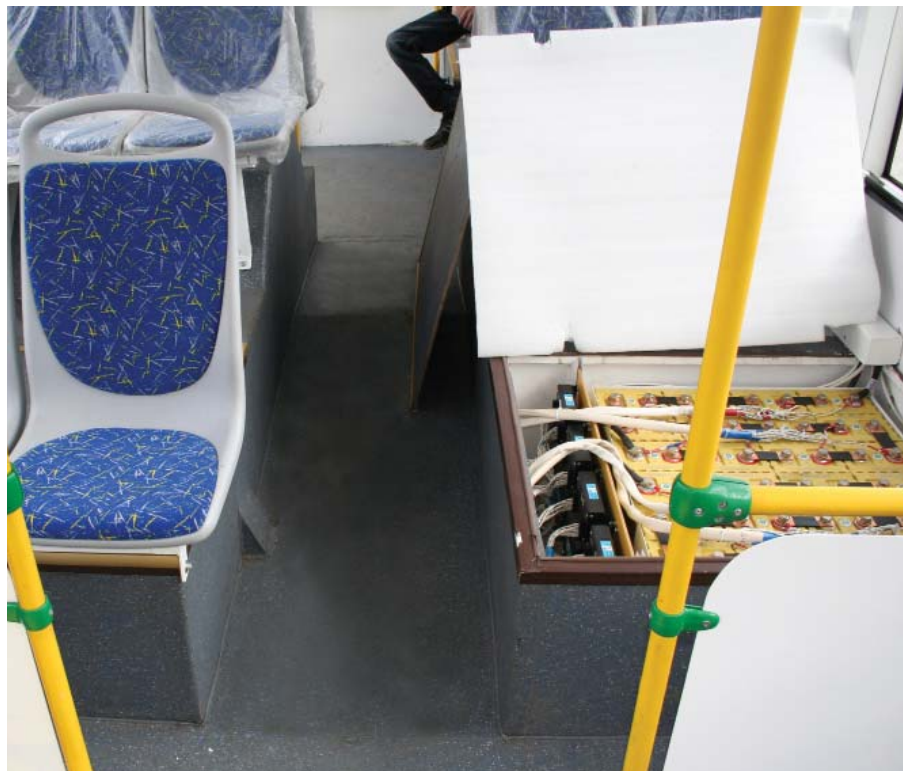
Уровень VIP
скидка
40%



*Цены действительны для участников программы лояльности PINS

Электронный привод троллейбуса надежен, ликвидирует ступенчатость пуска двигателя, обеспечивает плавность хода и торможения, что увеличивает сроки службы механических передач. В целом срок службы троллейбуса почти в два раза больше, чем у автобуса. Единственным недостатком троллейбуса является несколько более высокая, чем у автобуса, первоначальная цена, но она постепенно, по мере прироста парка троллейбусов с ЛИА, будет сглаживаться за счет увеличения фондоотдачи электро-транспортного предприятия. Резервы депо контактно-кабельных линий, тяговых подстанций и сооружений по насыщенности подвижным составом в настоящий момент существенны.

Говоря о будущем троллейбуса как отдельного вида транспорта, необходимо говорить о нем, конечно, в увязке с автономным ходом, что неизбежно приведет нас к электробусам. В ближайшие 30–50 лет человек научится в промышленном масштабе использовать возобновляемые источники энергии, энергию солнца и ветра, а это, как известно, невозможно без превращения ее в электрическую. И здесь нам очень даже пригодятся накопители энергии в виде литий-ионных аккумуляторов, которые выпускает наш единственный в стране новосибирский завод «Литотех».



Массовое использование ЛИА на городском пассажирском транспорте, где их режимы эксплуатации очень сложные, даст хороший научно-исследовательский материал для ООО «Литотех» и позволит интенсивней работать над повышением качественных показателей аккумуляторов, дабы в будущем не отстать от конкурентов из Кореи, Японии, Китая и США.

Приобретение электробусов, несмотря на значительное превышение их цены над ценой на троллейбусы, например, в Китае, имеет государственную поддержку. Цель эксплуатации электробусов в Поднебесной, возможно, рекламная, но массового применения их в мире пока нет по причинам, указанным выше. Перейти моментально от автобуса к электробусу – это почти то же самое, что перепрыгнуть через одну общественно-экономическую формацию.

Троллейбус с автономным ходом должен способствовать и мониторингу энергетических систем страны, их интенсивному развитию, что, в свою очередь, даст толчок развитию промышленного производства в России. Этот фактор требует внимания руководителей федерального уровня.

Международная ассоциация предприятий городского электрического транспорта обратилась к Правительству России с просьбой о поддержке электротранспорта. Сейчас нам очень важно получить понимание и поддержку со стороны государства, чтобы быть не только участниками осуществления трудовой и социальной деятельности наших граждан, но и стать полноценными участниками глубоких экономических и социальных преобразований в стране. **PRO**



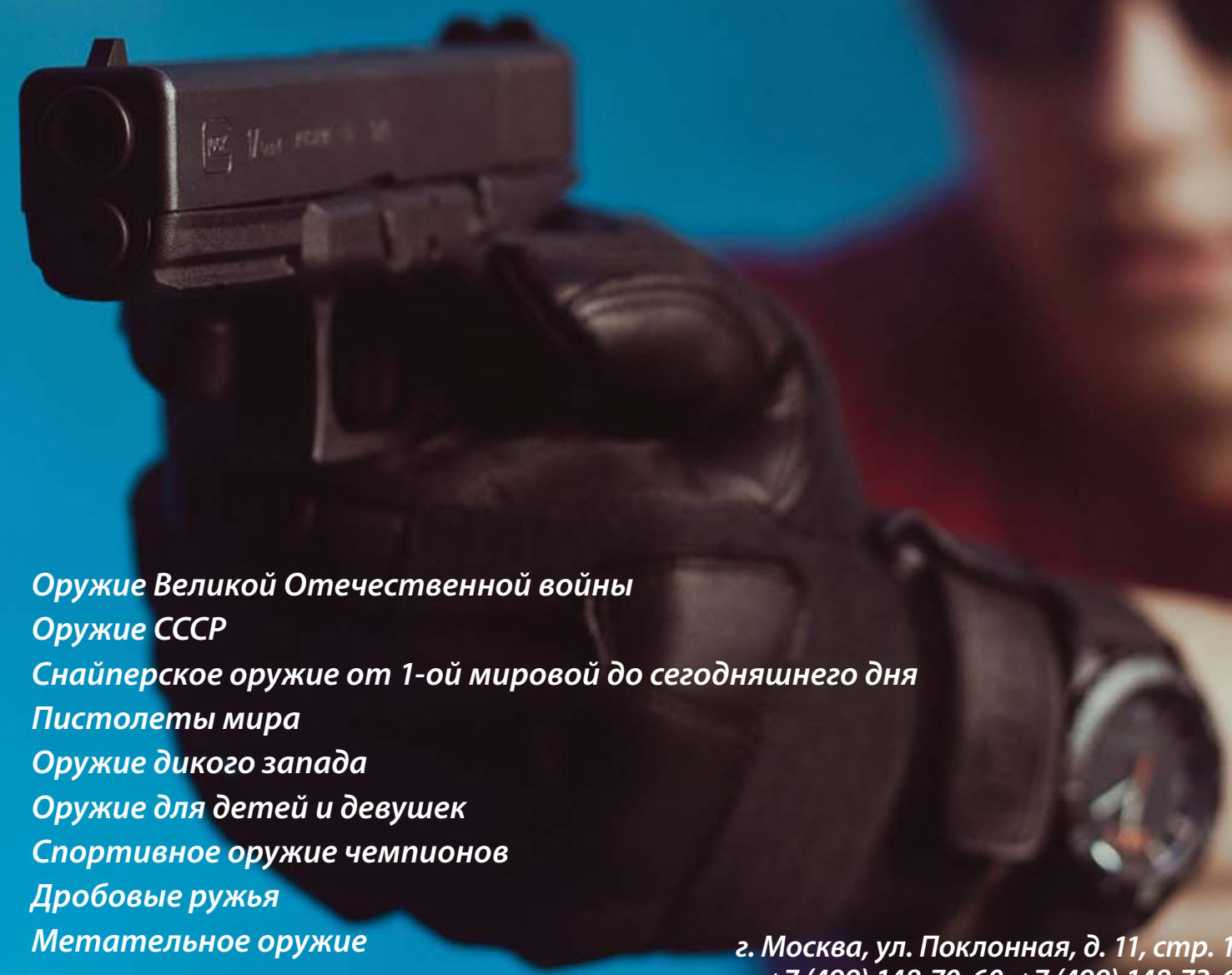
МОСКОВСКИЙ ГОРОДСКОЙ СТРЕЛКОВО-СПОРТИВНЫЙ КЛУБ

Уважаемые любители и профессионалы!

Наш стрелково-спортивный клуб семь дней в неделю в эксклюзивной для города Москвы 100-метровой крытой галерее рад предложить стрельбу из огнестрельного оружия: снайперской винтовки Драгунова, самозарядной винтовки Токарева, винтовки Мосина (легендарная трехлинейка), автомата и ручного пулемета Калашникова, самозарядного карабина Симонова, гладкоствольных карабинов «Молот», пистолетов Glock 17, Glock 34, Sig Sauer Mosquito; луков и арбалетов; пневматических винтовок и пистолетов.

Мы предлагаем пристрелку оружия любой сложности, индивидуальные занятия с квалифицированными инструкторами, проведение соревнований и корпоративных мероприятий, секции по классической и практической стрельбе для детей и взрослых.

**Вы можете пострелять у нас всей семьей!
Ждем вас в нашем клубе ежедневно с 10.00 до 22.00.**



- Оружие Великой Отечественной войны**
- Оружие СССР**
- Снайперское оружие от 1-ой мировой до сегодняшнего дня**
- Пистолеты мира**
- Оружие дикого запада**
- Оружие для детей и девушек**
- Спортивное оружие чемпионов**
- Дробовые ружья**
- Метательное оружие**

г. Москва, ул. Поклонная, д. 11, стр. 1А
+7 (499) 148-70-60, +7 (499) 148-73-68
mgssk2013@gmail.com
<http://mgssk.ru>



РОСМОРПОРТ

Безопасность мореплавания — наша работа

Деятельность ФГУП «Росморпорт»:

- обеспечение эффективного использования федерального имущества в морских портах

(ремонт, реконструкция, новое строительство портовых гидротехнических сооружений, морских каналов и операционных акваторий, содержание и эксплуатация федерального имущества в морских портах, в т.ч. флота);

- обеспечение безопасности мореплавания в акваториях морских портов и на подходах к ним

(создание экологической инфраструктуры, лоцманская и ледокольная проводки, шипчандлерские услуги).

www.rosmorport.ru