

ПРО ВСЕ ДВИЖЕНИЕ

7 АПРЕЛЯ 2011 г. № 6 (39)

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ, ГАУ «УПРАВЛЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК»

Выход или тупик?!

Автомобилисты и пассажиры общественного транспорта не поддерживают идею переноса энгельских автобусов с улицы Московской

Проблема оптимизации маршрутной сети Саратова стоит весьма остро и давно требует кардинальных решений. Однако городские власти упрямо не хотят ничего менять в работе внутримunicipальных маршрутов, а ищут виноватых где-то поблизости. И самое обидное – находят! В постоянных пробках на одной из центральных улиц города – Московской – и серьезной деформации дорожного покрытия на выделенной транспортной полосе обвинили энгельские автобусы.

В начале весны администрация Саратова заявила о своем решении перенести большую часть автобусов междугородного сообщения на улицу Кутякова. На первый взгляд, предложение прозвучало вполне безобидно. Ну а что, параллельные улицы Кутякова и Московскую разделяет всего-навсего один квартал. При ближайшем рассмотрении схемы перенесенного маршрута, предложенной саратовскими властями, становится понятно, что перемены будут весьма существенными и, кроме новых проблем, ничего не принесет ни жителям Саратова, ни жителям Энгельса.

Объективную критику вышеобозначенных намерений хочется начать с того факта, что количество энгельских



автобусов в потоке общественного транспорта на Московской составляет менее 30%. Эти цифры были получены в результате «контрольных замеров», которые осенью 2010 года совместно проводили специалисты ГАУ «Управление пассажирских перевозок» и МУ «Транспортное управление города Саратова». Кстати сказать, заявляя об ущербе, наносимом междугородными автобусами, представители администрации апеллируют совсем иными цифрами и говорят, что количество энгельского транспорта превышает 40% в общем потоке, но откуда появилась эта цифра, неизвестно. Видимо, просто звучит весомее, поскольку даже про-

стому обывателю трудно поверить в то, что треть автобусов способна наделать столько проблем.

Теперь поговорим о схеме переноса. Автобусные маршруты №№ 246, 274б, 282б, 284а, 284б, и 284к предлагаются пустить по следующей схеме движения: пл. Славянская – по ул. Соколова, по ул. Вольская до ул. Кутякова, по ул. Кутякова до ул. Степана Разина, по ул. Степана Разина до ул. Б. Казачья, по ул. Б. Казачья до железнодорожного вокзала.

Даже если допустить, что таким образом удастся решить вопрос перегруженности ул. Московской, трудно даже представить, сколько проблем мы получим вместо этой одной.

Во-первых, в большом проигрыше окажутся многочисленные жители Энгельса, которые пользуются общественным транспортом и по Московской без всяких пересадок попадают в центр города к ключевым транспортным узлам.

Когда звучат слова «перенос маршрутов на улицу Кутякова», важно понимать, что там автобусы окажутся только с улицы Вольской. До этого момента они будут двигаться по улице Соколовой. А это, простите, уже далеко не один квартал от Московской. На-

пример, жителям Энгельса, которые привыкли напрямую добираться до Московской/Радищева придется делать дополнительную пересадку. Автоматически затраты на проезд возрастут в среднем на 500 рублей в месяц. Задумываются ли об этом инициаторы сомнительных нововведений? Вряд ли.

Во-вторых, новые проблемы получат и автомобилисты. Например, на форуме ведущего саратовского интернет-сайта autosaratov.ru, посвященного автомобильной тематике, сразу после

появления в прессе новости о возможных переменах развернулась оживленная дискуссия о плюсах и минусах изменения схемы движения автобусов. Посетители сайта единодушно отрицательно относятся к этой идее и говорят, что данный шаг – это «размазывание проблемы Московской на соседние улицы».

Всем, кто ежедневно сидит за рулем автомобиля и стоит в многочисленных саратовских пробках, понятно, что улицы Вольская, Кутякова, Степана Разина и Б. Казачья теперь тоже будут в жутких заторах. Хаотично припаркованные в центре города автомобили будут серьезным препятствием для движения автобусов средней и большой вместимости. По улице Кутякова, дорожное покрытие которой оставляет желать лучшего, после открытия крупного торгово-развлекательного центра уже сейчас проехать сложно. Что же тогда будет дальше?

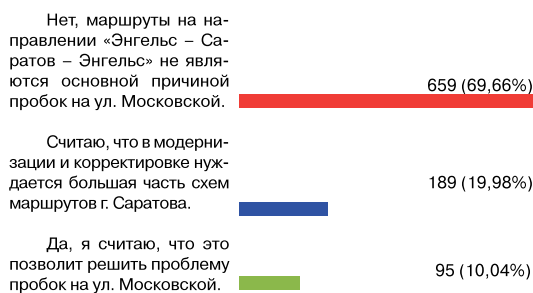
Если еще глубже вникать в суть дела, становится понятно, что перенос акцента на энгельские маршруты – это не что иное, как попытка «вывести из-под удара» настоящих виновников всех проблем на Московской – автобусы маршрута № 11.

Именно этот маршрут на протяжении последних трех лет является одним из лидеров по количеству жалоб от пассажиров на «горячую линию» регионального минтранса 240-240.

Начало. Окончание на стр. 2



В связи со сложившейся ситуацией минтрансом проводится опрос мнения жителей Саратова и Энгельса. **Поддерживаете ли вы инициативу администрации г. Саратова о внесении изменений в схемы движения маршрутов, следующих по ул. Московской в направлении «Энгельс – Саратов – Энгельс»?**



Данные на 05.04.2011 г.

АКТУАЛЬНО

Окончание. Начало на стр. 2

Неоднократные инспекционные выезды экспертов министерства транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области подтверждали основные претензии горожан: отсутствие кондукторов, из-за чего пассажирам приходится в часы пик протискиваться через переполненный салон к водителю, и самое главное – искусственное занижение скорости на улице Московской. Автобусы, как говорится, «резины», то есть медленно-медленно плетутся, чтобы на остановках собралось больше народа. Выделенная для общественного транспорта полоса создает для этого все возможности, ведь никакой другой автобус обогнать тихоход не может.

По результатам проверок работы маршрута №11 специалисты минтранса готовили рекомендации для администрации Саратова. Одним из главных предложений было сокращение количества подвижного состава на маршруте. Немудрено, что при интервале движения в три минуты автобусам трудно набирать желаемое количество пассажиров.

Муниципалитет же решил, что повысить прибыльность можно и другим путем – убрать с Московской всех конкурентов, то есть энгельские маршруты. Кстати, жалоб на междугородные автобусы в связи с искусственным занижением скорости в минтранс не поступает.

Поэтому и обвинять их в деформации дорожного полотна нельзя. Уродуют асфальт и создают в нем глубокую колею как раз «неторопливые» автобусы

маршрута № 11. Обратите внимание, дорогие читатели, на противоположной стороне дороги на Московской, там, где общественный транспорт вместе с легковыми автомобилями движется с нормальной скоростью, дорожное покрытие в приличном состоянии. Или, может, в этом направлении энгельские автобусы не ездят?! Еще как ездят, и получается, что дело вовсе не в них.

Областное правительство в лице министерства транспорта и дорожного хозяйства в вопросе переноса схемы движения энгельских маршрутов заняло четкую позицию: оптимизация маршрутной сети не должна ухудшать транспортную доступность для жителей губернии. Чтобы узнать мнение жителей Саратова и Энгельса по этой теме, на сайте министерства www.transport.saratov.gov.ru в разделе «Опросы и голосования» был запущен опрос общественного мнения. За две недели свое мнение высказали около 943 человека. Порядка 70% из них считают, что маршруты на направлении «Энгельс – Саратов – Энгельс» не являются основной причиной пробок на ул. Московской. Более 10% респондентов считают, что в модернизации и корректировке нуждается большая часть схем маршрутов г. Саратова. 19% полагают, что изменение энгельских маршрутов позволит решить проблему пробок на ул. Московской.

Областные чиновники надеются, что руководство Саратова прислушается к мнению общественности и попытается найти иные, более эффективные и более действенные механизмы улучшения ситуации.



Выдержки из высказываний на форуме интернет-сайта autosaratov.ru

- «Причина пробок на Московской в сторону ж/д вокзала – автобусы 11-го маршрута».
- «Энгельским автобусам нет никакого смысла тянуть график по Московской, а ползут они из-за того, что всех держат водилы 11-х автобусов».
- «Автомобилистам вообще некуда будет деться... Московскую застопорили, еще и близлежащие улочки встанут».
- «Сейчас хоть понятно, что по Московской нечего ехать и есть где объехать. Вольская, Кутякова, Разина и так стоят..., будет еще хуже».
- «Это они пытаются разгрузить Московскую по направлению к вокзалу, а обратно все едут по Московской... Это получается, что они пытаются разгрузить отдельную полосу, которая выделена для общественного транспорта!»
- «Если пустят все эти маршруты, как написали, то в том направлении другим участникам движения (кроме пешеходов) делать будет нечего, т. к. все движение встанет».
- «Я проголосовал против такого изменения. Чего они привязались к междугородным автобусам, почему не трогают надоевший всем своей скоростью 11-й маршрут?!»
- «Если уж на то пошло, то «резинщиками» как раз являются 11-е на Московской, которые вообще ехать не хотят до Астраханской, чтобы набрать побольше народу по несколько минут стоят на остановке, пока до конца квартала хвост не наберется...»
- «Путь от Соборной до ж/д вокзала по Московской – самый короткий».
- «При переносе энгельских автобусов пассажиры вынуждены будут ехать на 11-м и электротранспорте, т. е. выгрызают только 11-е автобусы, в которых, не знаю, как сейчас, но раньше не было кондукторов и надо было всем тащиться через весь салон в переднюю дверь, что тоже тормозило движение автобусов».

ОБМЕН ОПЫТОМ

29 марта и. о. первого заместителя министра и дорожного хозяйства Иван Козаченко принял участие в селекторном совещании по обеспечению антитеррористической защищенности транспортных объектов под руководством министра МЧС России Сергея Шойгу и министра транспорта РФ Игоря Левитина. Главной темой обсуждения стали мероприятия по выполнению Указа Президента РФ «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте».



В ходе заседания участники мероприятия ознакомились с опытом некоторых регионов в части оснащения наиболее значимых объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств специализированными техническими средствами и устройствами, обеспечивающими устранение их уязвимости от актов незаконного вмешательства. Руководители метрополитенов городов доложили о реализации пилотных проектов

по оснащению системами оповещения пассажиров о возникновении чрезвычайных ситуаций. По результатам тестирования данных систем будет принято решение об их дальнейшем использовании на других транспортных объектах. Иван Козаченко в своем выступлении отметил, что министерством транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области ведется планомерная работа по усилению антитеррористической защищенности всех объектов транспортной инфраструктуры. В настоящее время рассматривается возможность оснащения всех автостанций губернии системами видеонаблюдения и контроля, подчеркнул замминистра, а также установки дополнительных металлодетекторов на железнодорожных вокзалах.

ДОРОГИ: ЭФФЕКТИВНОСТЬ И КАЧЕСТВО

Ремонт одной из важнейших транспортных артерий области автодороги Саратов – Пугачев – Энгельс – Волгоград планируется провести с применением новейших технологий. Для поиска новых эффективных решений планируется привлечь ОАО «Саратовский научно-производственный центр «РОСДОРТЕХ». Соответствующее решение принято на рабочем совещании под руководством министра транспорта и дорожного хозяйства Ивана Панкова.

Главными приоритетами при ремонтных работах на автодороге Саратов – Пугачев – Энгельс – Волгоград были обозначены эффективность используемых денежных средств и качество дорожного полотна. Для определения технических решений по повышению грузоподъемности и трещиностойкости дороги, устранению колеиности и увеличению сроков эксплуатации было принято решение привлечь специалистов ОАО «РОСДОРТЕХ». С помощью специального оборудования будет составлена видеокарта дороги. Данные с карты будут сопоставлены с образцами дорожной одежды, взятыми Казенным предприятием «Дирекция автомобильных дорог». Это позволит составить полное представление о состоянии автодороги и разработать план ремонта с применением технологий, необходимых на том или ином участке.



Отдельное внимание участников совещания было уделено организации весового контроля на дорогах регионального значения. В качестве примера рассматривался положительный опыт республики Татарстан.

По мнению министра Ивана Панкова, необходимо учесть опыт наших соседей и составить картограмму дорог Саратовской области с указанием допустимых нагрузок на ось. Организация пунктов весового контроля позволит отслеживать движение большегрузов и не допускать преждевременного образования колеи и разрушения на дорогах.

АЭРОПОРТ: НА ПОВЕСТКЕ ДНЯ

По инициативе министра транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области Ивана Панкова, в Федеральном агентстве воздушного транспорта РФ было проведено рабочее совещание по вопросам, связанным с реализацией мероприятий по строительству нового аэропортового комплекса г. Саратова.



Заседание прошло под руководством заместителя руководителя Росавиации Константина Махова с участием ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» и ЗАО «Научно-технологический и проектный институт транспортной инфраструктуры».

В ходе совещания детальной проработке и обсуждению подверглись раздел проектной документации по гражданской обороне и чрезвычайным ситуациям и раздел охраны окружающей среды. Особое внимание было уделено согласованию сроков завершения разработки проектной документации и ее сдачи на государственную экспертизу. Для более оперативной подготовки проектной документации министерством транспорта и дорожного хозяйства области были уточнены технические условия, необходимые для завершения проектной документации, а также 15 марта 2011 года проведено рабочее совещание по вопросу разработки экологического раздела проекта.

«Проект должен быть завершен в текущем году и пройти государственную экспертизу, – отметил министр транспорта и дорожного хозяйства Иван Панков. – Это позволит открыть финансирование проекта с 2012 года».

КОНСТРУКТИВНЫЙ ДИАЛОГ

Реформа РЖД стала причиной принципиальных изменений в отношении между грузоотправителями и грузоперевозчиками. Создание новой системы редко проходит без трений и проблем. В нашем регионе роль посредника в построении диалога двух заинтересованных сторон готово взять на себя министерство транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области. Конкретные положительные результаты такой работы в арсенале ведомства уже есть.

Наше издание уже рассказывало на своих страницах о программе реформирования железнодорожного транспорта России, которая была утверждена Правительством РФ в 2001 году. Целью было сохранить железнодорожную отрасль России, обеспечить при этом необходимую модернизацию. В условиях структурной реформы компания «Российские железные дороги» передала весь инвентарный парк в собственность независимых операторов (в настоящий момент их в нашей стране уже около полутора тысяч) для создания конкурентной среды на рынке железнодорожных грузоперевозок. В 2007 году на



на подвижной состав в зависимости от сезона и загруженности направлений. Предъявляем к искусственному ограничению предложения и завышению расценок со стороны собственников подвижного состава была призвана стать полностью автоматизированная система оформления заказа и распределения между клиентами подвижного состава.

Владельцы подвижного состава обещали потенциальным клиентам бесперебойное обеспечение подвижным составом при соблюдении двух обязательных условий: заключение рамочного договора о сотрудничестве и планировании грузовых перевозок на перспективу, при котором заявки на определенное количество вагонов подаются заблаговременно.

Так, в марте для конструктивного решения собственных проблем с отгрузкой готовой продукции в министерство транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области обратилось руководство ООО «Балаковские минеральные удобрения», одно из крупнейших промышленных предприятий региона. 18 марта под председательством министра Ивана Панкова прошло совещание, участие в котором приняли представители Приволжской железной дороги, Саратовского филиала ОАО «Первая грузовая компания» и Саратовского центра организации работы станций ПривЖД.

Сохранив статус общероссийского перевозчика, ОАО «РЖД», можно сказать, уже полностью отказалось от собственного парка грузовых вагонов и принимает грузы в арендованном подвижном составе. Тем не менее от решения принципиальных структурных вопросов представители железной дороги не устранились, принимая в их решении активное участие.

ООО «БМУ» сотрудничает с 28 владельцами частного подвижного состава. В том числе и с одним из ключевых операторов – «Первой грузовой компанией». Некоторые компании поставляют открыто негодные для перевозок полувагоны. Создать четкую систему отбраковки и возврата таких вагонов пока не удалось, поэтому складывается ситуация, когда подъездные пути предприятия просто переполнены и появляются угрозы срыва сроков отгрузки готовой продукции. Из-за нехватки квалифицированных осмотрщиков вагонов и ограниченных возможностей станционного комплекса ООО «БМУ» для совершения необходимых маневров отгрузка производится не так продуктивно, как это необходимо предприятию и Приволжской железной дороге.

Региональный минтранс выступил в роли посредника в решении этой проблемы.

В ходе совещания был рассмотрен положительный эффект, который получит предприятие после введения в эксплуатацию дополнитель-

ных железнодорожных путей, которые позволят совершать необходимые для сортировки вагонов маневры.

Во избежание задержки вагонов на территории предприятия руководством ООО «БМУ» было поручено отработать технологию использования прибывающего подвижного состава и принять все необходимые меры, связанные со своевременной выгрузкой, погрузкой вагонов и последующей передачей их на пути Приволжской железной дороги. В то же время дорожникам было рекомендовано рассмотреть вопрос увеличения штата осмотрщиков вагонов на период полной стабилизации работы на подъездных путях ООО «БМУ». Ситуацию на предприятии под свой личный контроль взял министр Иван Панков.

24 марта эксперты минтранса и ПривЖД выехали на предприятие, чтобы ознакомиться с ситуацией на месте и оценить эффективность запланированных мероприятий.

Решить вопрос увеличения штата осмотрщиков удалось весьма оперативно. Как заинтересованная сторона, предприятие «БМУ» взяло содержание дополнительного сотрудника на себя. А вот общего языка с ОАО «Первая грузовая компания» найти пока не удалось и в этом направлении еще предстоит работать.

Для обеспечения нормальной технологии погрузо-разгрузочных работ и своевременной отгрузки готовой продукции завод уже ведет работы по строительству 7,8 км железнодорожных путей. В настоящее время построено около 5 км, из которых 1,4 км уже сданы в эксплуатацию. С окончанием строительства часть тупиковых линий будет иметь выход на пути общего пользования, что сразу снимет многие трудности при формировании составов.

По итогам выездной проверки руководству «БМУ» было рекомендовано организовать работу по предъявлению груженых вагонов, прибывающих на станцию Юльевка под двоянные операции, порожних вагонов под погрузку согласно заявленному плану. Чтобы избежать затаривания собственных путей предприятия, дорожники предложили представлять не востребованный парк на отстой согласно заключенным договорам. Это потребует дополнительных затрат, зато решит массу проблем. Также было рекомендовано принять меры к снижению норматива отстоя вагонов на подъездных путях с 6 до 4 суток и рассмотреть



возможность изменения весовых норм на некоторых маршрутах.

По мнению специалистов министерства транспорта и дорожного хозяйства, намеченные меры и шаги, принимаемые по их выполнению руководством «БМУ» и ПривЖД, дают основания надеяться на стабилизацию работы по отгрузке готовой продукции на данном предприятии.

Дарья СОМОВА



рынке появилась «Первая грузовая компания» – дочернее предприятия «РЖД», в ведение которой передали 200 тысяч вагонов разных типов. В 2010 году на рынок вышла «Вторая грузовая компания», на долю которой пришлось 217 тысяч вагонов, то есть оставшаяся часть инвентарного парка. Прочие операторы имеют в своем распоряжении значительно меньше вагонов. Например, есть и такие, кто исчисляет вагоны единицами, но все же нашел свое место на рынке железнодорожных перевозок.

Реформирование подразумевало создание здоровой конкурентной среды. Планировалось, что, как самостоятельные фигуры, компании смогут варьировать расценки

На практике все оказалось не так просто и не так гладко, как задумывалось. Как и обещали, заявки клиентов операторы рассматривают весьма быстро, но только в большинстве случаев отвечают отказом, мол, подвижного состава нет и не будет. Рынок есть рынок. Если операторы не видят выгоды, то от сотрудничества просто отказываются. Уже в 2010 году ряд предприятий реального сектора экономики в Саратовской области столкнулся с серьезным дефицитом полувагонов и понес большой экономический ущерб. С начала 2011 года значительного улучшения ситуации пока не наблюдается. Новая система работы клиентов и грузоперевозчиков еще проходит «обкатку» и периодически дает сбои.

ГРУППА РИСКА

И. о. первого заместителя министра транспорта и дорожного хозяйства Иван Козаченко принял участие в работе Общественного совета при управлении ГИБДД по Саратовской области. Главной темой обсуждения стала необходимость повышения качества подготовки водителей специализированными учебными заведениями.



Проведенный анализ качества подготовки водителей автошколами Саратовской области показал, что ряд учебных заведений не обладает, с точки зрения министерства, необходимым кадровым и материально-техническим потенциалом для качественной подготовки водителей. Таким образом, основной функцией данных структур фактически является предоставление права на сдачу экзамена.

«Все чаще виновниками ДТП становятся водители со стажем до двух лет, – отметил в своем выступлении Иван Козаченко. – Усиление контроля над учебным процессом и улучшение материально-технической базы наиболее компетентных автошкол позволят значительно сократить количество ДТП с участием неопытных водителей, что в свою очередь сохранит не одну жизнь участников дорожного движения».

ЭКСПЕРТ

БЕЗОПАСНОСТЬ: КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД

Сразу два важных выездных совещания – с руководителями автотранспортных предприятий региона и со специалистами по безопасности АТП – провело 1-го апреля министерство транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области.

Оба мероприятия прошли на территории крупнейшего в регионе транспортного холдинга ОАО «Межгородтранс», который, помимо прочего, является еще и одним из лучших предприятий в плане обеспечения вопросов безопасности. Разность по специфике обсуждаемых вопросов, и одно, и другое рабочие совещания были посвящены одной проблеме: внедрению комплексного подхода в плане обеспечения безопасности на транспорте.

Руководители транспортных компаний под председательством министра Ивана Панкова обсуждали такие аспекты, как обеспечение безопасности при осуществлении пассажирских перевозок, необходимые меры по антитеррористической защищенности транспортных объектов и проверка знаний ПДД у водителей автобусов. С докладами по обсуждаемой тематике выступили и. о. заместителя начальника управления ГИБДД ГУВД по Саратовской области Федор Мордвинкин, и. о. начальника УГАДН по Саратовской области Андрей Самохвалов.

В своем выступлении министр Иван Панков обратил внимание руководителей предприятий на низкую эффективность принимаемых мер по снижению аварийности и, как следствие, увеличение количества ДТП в 2011 году.

Советник министра транспорта и дорожного хозяйства Михаил Устинов озвучил статистику аварийности с участием автобусов, работающих в системе ГАУ «Управление пассажирских перевозок». Если в первом квартале 2010 года произошло 2 ДТП, то за три месяца текущего года зафиксировано уже 3 случая. Динамика показателей явно имеет тенденцию к увеличению, и это вызывает серьезные опасения.



После детального разбора каждого конкретного случая для улучшения ситуации участниками совещания было принято решение разработать план дополнительных мероприятий по предупреждению ДТП с участием пассажирского транспорта. Особое внимание предлагается уделить организации контроля над использованием ремней безопасности, более эффективному использованию спутниковых систем ГЛОНАСС, которые позволяют даже в режиме реального времени отслеживать соблюдение водителями общественного транспорта скоростного режима.

Эксперты регионального минтранса еще в начале года вышли с инициативой более частого проведения внутренних экзаменов для водителей на знание «Правил дорожного движения». Уже достигнута договоренность с руководством ГИБДД Саратовской области о том, что принимать эти экзамены в АТП будут непосредственно инспекторы. По мнению Ивана Панкова, такой шаг позволит отсеять значительную часть профнепригодных сотрудников.

«Зачастую причиной ДТП становится человеческий фактор, – отметил министр. – Мы должны быть абсолютно уверены в тех, кого сажаем за руль, ведь ежедневно водитель несет ответственность за жизни и здоровье пассажиров».

Ситуация с безопасностью

в транспортном комплексе региона осложняется дефицитом водительских кадров. Возраст подавляющего большинства сотрудников близок к 50 годам. Для привлечения молодых, перспективных работников необходимо поднимать престиж и уровень заработной платы в отрасли. Эта задача также является одной из первоочередных. В частности, Владимир Рогов, директор предприятия «Балаковский ПАК» рассказал о том, что для привлечения молодежи компания за свой счет будет оплачивать обучение на право управления автобусом и заключать договор о сотрудничестве на два года. Этот вариант получил одобрение со стороны участников мероприятия, и будет взят на вооружение и другими руководителями.

Министр Иван Панков подчеркнул, что, привлекая новых работников, руководители должны использовать такое преимущество государственных АТП, как стабильность и полный соцпакет.

Обсуждали на заседании и такую острую тему, как недобросовестная конкуренция на рынке автоперевозок. Ведь именно «пираты» во многом мешают эффективному развитию государственных перевозчиков, оттягивая клиентов, которые не понимают, что должный уровень безопасности могут обеспечить только добросовестные перевозчики, строго следящие

за технической исправностью подвижного состава, осуществляющие предрейсовые медицинские осмотры водителей, уделяющие пристальное внимание антитеррористическим мероприятиям. Например, руководитель ОАО «Межгородтранс» Борис Кайданов назвал несколько конкретных случаев, когда в нарушение всяких мер безопасности, так называемые «заказные» автобусы собирали всех пассажиров и выезжали в междугородные рейсы при нулевой видимости. Он в очередной раз поставил вопрос перед областным ГИБДД о создании равных условий для работы перевозчиков.

Очевидно, что одним из существенных показателей в повышении конкурентоспособности является обновление подвижного состава. В этой связи Иван Панков призвал руководителей задуматься о сокращении эксплуатационных расходов и рассмотреть возможность использования природного газа на транспортных средствах АТП.

В качестве положительного примера был озвучен опыт саратовского предприятия «Городские дороги плюс», которое осенью минувшего года перевело на газ 21 «КАМАЗ». В результате, предприятие получает ежемесячную экономию в размере 4,5 миллионов. При стоимости дизельного топлива 22,5 рубля за литр, природ-

ный газ обходится по 7 рублей за один кубический метр. Таким образом, на топливо тратится всего 2 млн, а не 6,5 млн.

Представитель компании «Газпром трансгаз Саратов» рассказал участникам совещания о том, что в 2010 году в нашей области открыт специализированный региональный центр по переоборудованию автомобилей на природный газ. Производственные мощности позволяют центру ежегодно переоснащать до 4,2 тысяч машин. Также на вооружении газовиков имеется передвижной автомобильный газовый заправщик (ПАГЗ) с дожимным компрессором, который дает возможность производить заправку прямо по месту дислокации подвижного состава. При условии, что парк «газовых» авто составляет более 20 единиц, ПАГЗ может выезжать в любую точку Саратова, в Балаково, Маркс. В ходе обсуждения данной темы, Иван Панков выступил с предложением рассмотреть возможность такой выездной заправки и в удаленных уголках губернии. Впрочем, уже сейчас на территории области работают шесть автомобильных газонаполнительных компрессорных станций, которые позволяют бесперебойно обеспечивать потребителей топливом.

Более детально варианты и механизмы сотрудничества автотранспортных предприятий и газовиков будут обсуждаться в мае. Министр дал поручение руководителям АТП в течение апреля рассмотреть возможность перевода автопарка на заправку природным газом и подготовить конкретные цифры для детального планирования.

Подводя итоги встречи, Иван Панков обратил внимание директоров предприятий на необходимость скорейшего представления документов для категорирования предприятий по степени уязвимости террористической угрозе в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности», а также регулярного проведения инструктажей с персоналом по действиям при возникновении террористической угрозы.

После заседаний руководители предприятий и специалисты по безопасности АТП познакомились с организацией работы в сфере безопасности в ОАО «Межгородтранс», территория которого полностью огорожена, охраняется и находится под видеонаблюдением. Опыт организации технического и медицинского контроля данной компании рекомендовано использовать во всех автотранспортных компаниях региона.



ЧЕМПИОН ПО ПРИЗВАНИЮ

В конце марта общероссийская федерация автомобильного спорта подвела итоги 2010 года и назвала победителей во всех видах автоспорта – команда Балаковского пассажирского автокомбината стала чемпионом России по багги!



Багги – легкие кроссовые машины, предназначенные для передвижения по пересеченной местности. Главные черты, определяющие ходовые и эксплуатационные качества автомобиля, – легкая, но прочная рама, большие колеса, низкая посадка, мощный двигатель. Багги без труда преодолевает любые препятствия и развивает очень высокую для своих размеров скорость.

Впервые такие машины появились в 50-е годы прошлого века в США. Сначала это были обычные легковые автомобили, изношенные, уже не пригодные к нормальной эксплуатации. Они отличались экстравагантным внешним ви-

ен в 1972 году в лаборатории скоростных автомобилей Московского автодорожного института. Позже багги-клубы стали появляться и в других городах, как правило, на базе автозаводов, крупных АТП и автодорожных институтов.

Первые соревнования багги в СССР стали проводиться с 1973 года. В 1976 году в Рязани прошли первые всесоюзные соревнования, а с 1977 года в СССР стал проводиться чемпионат страны по автокроссу на автомобилях багги.

спортивных самолетах и прыжками с парашютом. По своему характеру и правилам он близок к спидвею. Гонщики преодолевают короткие трассы в 1,5–2 км, в заезде участвуют 10 человек. Занимаются гонками на багги по-настоящему увлеченные люди. Один из них – балаковский гонщик Борис Цеханович, признанный мастер отечественного автокросса, шестикратный победитель чемпионата страны, который с 1987 официально выступает на чемпионатах.

Следует отметить, что багги-клуб города Балаково имеет за плечами богатую историю и большое количество побед. Два года назад, когда команда оказалась на грани закрытия из-за полного отсутствия финансирования, под свое крыло ее взял ОАО «Балаковский ПАК», именно под именем этой компании команда стала выступать и на общероссийских соревнованиях.

В 2009 году Борис Цеханович занял в личном зачете пятое место, выступавший с ним в паре Александр Щербаков – 10-е место. А в целом команда «Балаковский ПАК» стала бронзовым призером чемпионата России по автокроссу в классе специальных кроссовых автомобилей «багги» с объемом двигателя 1300 кубических сантиметров («Д3-спринт»).

А вот в 2011 году результаты были уже заметно лучше: в личном зачете у Александра Щербакова 11-е место из 45 участников, а у Бориса Цехановича и в общекомандном зачете первое!

Многочисленные кубки и грамоты, полученные членами балаковской команды на

различных этапах чемпионата страны и в других соревнованиях, красуются в кабинете директора ОАО «БПАК» Владимира Рогова, который с гордостью рассказывает о достижениях спортсменов.

Соревнования проходят в Саратове, Ставрополе, Петровуральске, Дмитрове Московской области и других городах, имеющих специально оборудованные и прошедшие аттестацию трассы.

Гонки на багги – спорт дорогостоящий. В Балакове есть шесть багги, но далеко не все их обладатели могут позволить себе принять участие в чемпионате страны. Поездка на один этап обходится в среднем в 35 тысяч на одного спортсмена, но это не самые большие траты в автогонках. Новый автомобиль стоит порядка 400 тысяч, практически после каждой гонки требуется капитальный ремонт. Запчасти в основном самодельные: кузова, моторы спортсмены, как правило, делают своими собственными руками. А для этого необходимо специальное оборудование и запчасти. «БПАК» помогает своей команде и станками, и запчастями.

Планов по развитию у команды много – очень многие хотят записаться в клуб сами или записать своих детей. Но для занятий нужны новые машины, новые оборудованные помещения, так что успех в реализации планов будет напрямую зависеть от финанси-

рования. В технические виды спорта привнесено много новшеств. Теперь общероссийские соревнования проводятся и среди подростков от 8 до 14 лет в группах «Д3-юниор» и «Д3-мини». Опытные балаковские гонщики готовы делиться опытом и привлекать молодежь, но для этого команде нужна поддержка не только автотранспортного предприятия, но и городских властей.

По словам Владимира Рогова, существует идея создания городской команды, и глава города Балаково Кирилл



Лаврентьев поддерживает данную инициативу. Однако для ее воплощения в жизнь потребуются определенное время. Пока же руководство «БПАК» планирует открытие на своей базе филиала Юношеской автошколы. Лучших, самых достойных учеников будут приобщать к гонкам на багги.

Анна КОМОВА



дом – без дверей, крыльев, а то и вовсе без кузова. На них владельцы лихо носились по песчаным дюнам, порой устраивая гонки. Новинка многим пришлась по вкусу: стихийные соревнования стали перерастать в грандиозные автокроссы. Популярность багги росла очень быстро, и вскоре мода на них распространилась по всему миру. В СССР они появились в начале 70-х годов. В них тоже можно было узнать обычные легковые автомобили: ГАЗ-69, «Запорожец», «Москвич», «Жигули» – только с упрощенными кузовами. Официально первый советский «багги» был постро-

В наше время багги получили широкое распространение в качестве средства активного отдыха и хобби. В отличие от спортивных багги, «хоббийные» багги, как правило, более комфортабельны, имеют два и более места и оснащены дополнительным оборудованием, таким, как лебедки, стекла, проигрыватели и прочее.

Однако для тех, кто связал с багги свою жизнь, комфорт вовсе не важен, важна скорость и результаты, которые может показывать спортсмен. Это однозначно экстремальный вид спорта, который стоит в одном ряду с полетами на



БУДУЩЕЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

В министерстве транспорта и дорожного хозяйства прошло совещание, главной темой которого стало развитие транспортной системы Саратовской области.



В заседании, которое провел министр Иван Панков, приняли участие представители министерства инвестиционной политики области, администрации МО «Город Саратов» и эксперты «Strategy Partners Group» – одной из крупнейших российских консалтинговых компаний, оказывающей услуги в проведении преобразований, способствующих эффективному использованию интеллектуальных, материальных и финансовых ресурсов.

Свое видение главных составляющих стратегии развития озвучил директор данной структуры Сергей Лозинский. В частности, обсуждались основные проблемы региональной транспортной системы. Речь шла о повышении пропускной способности дорог, внедрении автоматизированной системы контроля оплаты проезда, парковке личного автотранспорта в общественных местах города Саратова. Все рассмотренные варианты решения ориентированы на долгосрочное развитие с учетом общей социально-экономической ситуации в области.

«Решение транспортных проблем нашего региона должно осуществляться в соответствии с комплексной транспортной стратегией, – подчеркнул Иван Панков. – Считаю, что она должна включать в себя мероприятия по повышению пропускной способности автодорог, снижению нагрузки на транспортную инфраструктуру со стороны грузового транспорта, а также повышению эффективности проведения дорожных работ. Особое внимание необходимо уделить проведению мероприятий по формированию у жителей области рационального транспортного поведения и созданию интеллектуальной транспортной системы».

По итогам мероприятия было принято решение совместно с администрациями муниципальных образований проработать вопрос возможного участия компании «Strategy Partners Group» в разработке конкретных предложений поэтапного развития транспортного комплекса области.

ПОРЯДОК НА МАРШРУТАХ

Если у руководства муниципального образования есть желание навести порядок в работе маршрутов общественного транспорта, механизмы для достижения этой цели всегда найдутся. И ходить за положительным примером далеко не нужно: в Балакове давно решили проблемы, с которыми Саратов все еще тщетно борется.



24 и 25 марта прошли очередные инспекционные рейды министерства транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области, основная цель которых – контроль над качеством пассажирских перевозок на территории области. В этот раз специалисты проверили городские и пригородные маршруты не только в областном центре, но и в одном из крупнейших городов губернии – Балаково.

Пожалуй, впервые за все время проведения спецвыездов было отмечено четкое и бесперебойное движение автобусов сразу по нескольким маршрутам. Конечно же, речь

идет не о Саратове, для которого такое положение вещей нехарактерно, а о Балакове. Замеры на остановочных пунктах балаковских маршрутов №№ 10, 21, 123, 290 показали строгое соответствие заявленному в паспорте маршрута интервалу движения. Показательно, что все вышеперечисленные маршруты обслуживает предприятие «БПАК», работающее в системе ГАУ «Управление пассажирских перевозок», для которого качество обслуживания пассажиров – не пустой звук.

Опрос пассажиров на вышеперечисленных маршрутах подтвердил результаты, полу-

ченные специалистами минтранса в ходе проверки – жалоб у балаковцев на работу транспортных предприятий нет. На внутрисаратовских маршрутах №№ 10, 21, равно как и на пригородных направлениях № 123 «Балаково – Николаевка» и № 290 «Балаково – с. х. Полиной» автобусы ходят в соответствии с графиком и схемами движения, в вечерние часы транспортное обслуживание города осуществляется в полном

объеме. В утренние и вечерние часы пик на маршруте работают автобусы средней вместимости, днем курсируют ГАЗели. Комфорт пассажиров в этом городе ставят во главу угла.

Опять-таки впервые из десятков опрошенных граждан в разных уголках Балакова ни один не высказал критических замечаний о работе перевозчиков, наоборот, звучали слова благодарности за вежливое и внимательное обслуживание от пенсионеров; студенты говорили, что в принципе не знают, что такое проблемы с транспортом, поскольку автобусы ходят без задержек до позднего вечера. Где бы в Саратове найти маршрут, пассажиры которого в один голос будут говорить слова благодарности или хотя бы просто скажут, что их все устраивает?! Вряд ли такой имеется. Удел Саратова – жалобы и критика пассажиров, причем вполне оправданные. И каждая новая проверка министерства подтверждает наличие системных проблем.

Выезд, который состоялся 25 марта, не стал исключением. В этот раз инспектировали движение в вечернее время на саратовских маршрутах № 41 «Крытый рынок – пос. Солнечный» и № 55 «Ул. Лесная – ул. им. Рахова».

Мониторинг движения автобусов проводился в вечернее

время на остановке «Ул. Рахова». Члены комиссии зафиксировали нарушения графика на маршруте № 55 – интервал движения был стабильно более 20 минут, а скопление пассажиров порядка 35 человек.

На маршруте № 41 в отличие от предыдущей проверки в декабре прошлого года интервал движения не превышал 7 минут. Несмотря на то, что очередь из пассажиров постоянно пополнялась, количество подвижного состава на маршруте явно не соответствовало пассажиропотоку. А что толку в том, что ГАЗели ходят исправно, если приходится дожидаться пятую или шестую по счету, чтобы благополучно уехать? Когда же представители саратовского муниципалитета задумаются о комфорте горожан, ведь при проведении очередного конкурса для перевозчиков, руководство Саратова снова не учитывает ни одной рекомендации минтранса, соответственно, проблемы останутся нерешенными. Но теперь уже на больший срок, поскольку контракт заключается уже не на год, а на три. И если изначально перед перевозчиком не ставят задачу обеспечить пассажиров в часы пиковой нагрузки более вместительным транспортом, нам так и придется втискиваться в ГАЗели и ждать, ждать своей очереди...

НОВОСТИ «РЖД»

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПЕЗЕДА

В связи с ростом пассажиропотока в период майских праздников назначаются дополнительные поезда дальнего сообщения формирования Приволжского филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания».



27 апреля, 5 и 9 мая назначается поезд № 541/542 сообщением Саратов – Москва: отправление из Саратова в 11:18, прибытие в Москву 28 апреля, 6 и 10 мая в 05:08;

28 апреля, 5 мая назначается поезд

№ 563/564 сообщением Саратов – Москва: отправление из Саратова в 06:40, прибытие в Москву 29 апреля, 6 мая в 03:50;

29 апреля назначается поезд № 549/550 сообщением Саратов – Москва: отправление из Саратова в 00:21, прибытие в Москву 29 апреля в 16:55;

29 апреля, 3 и 9 мая назначается поезд № 261/262 сообщением Саратов – Москва: отправление из Саратова в 18:12, прибытие в Москву 30 апреля, 4 и 10 мая в 09:52.

25, 27, 29 апреля, 1, 3, 5, 7, 9 мая назначается поезд № 187/188 сообщением Саратов – Москва: отправление из Саратова в 19:21, прибытие в Москву 26, 28, 30 апреля и 2, 4, 6, 8, 10 мая в 10:30;

2, 9 мая назначается поезд № 563/564 сообщением Балаково – Москва: отправление из Балакова в 18:10, прибытие в Москву 3, 10 мая в 17:28;

Дополнительные рейсы:

28 апреля назначается поезд № 93/94 сообщением Астрахань – Москва: отправление из Астрахани в 13:40, проследование по Саратову 29 апреля в 02.05, прибытие в Москву 29 апреля в 19:10.

НИ ОДНОГО ДТП

С начала года на железнодорожных переездах Приволжской магистрали не зафиксировано ни одного дорожно-транспортного происшествия. Планомерная информационно-разъяснительная работа среди водителей автотранспорта и техническая модернизация дают свои положительные результаты.

Для предупреждения дорожно-транспортных происшествий в Саратовском регионе ПривЖД продолжается внедрение нового и модернизация суще-

ствующего оборудования на переездах. В настоящий момент устройствами ограждения переезда барьерного типа (УЗП) оснащено 40 из 43 охраняемых переездов.

В течение 2011 года будут отремонтированы переезды с укладкой резино-технических и железобетонных настилов на перегонах: Плес – Ершов, Клены – Большевик, Клены – Терса, Кологривовка – Татищево, Саратов-2 – Князевка, Пугачевск – Иргиз. На ремонт переездов в общей сложности выделено около 5 млн. рублей. Также запланированы работы по улучшению энергообеспечения и освещения на переезде перегона Урбах – Наливная.

Активно ведется профилактическая работа с водителями в автотранспортных предприятиях и непосредственно на переездах по разъяснению правил проезда через железнодорожные переезды. С января по март 2011 года в Саратовском регионе проведено 258 бесед, выдано около 500 памяток. Водителям напоминают, что железнодорожный переезд – один из наиболее сложных и опасных участков дороги, требующий сосредоточенного внимания и строгого соблюдения «Правил дорожного движения».

СДАЕМ БАГАЖ!

На Приволжской железной дороге снижается стоимость за предварительный прием багажа и грузобагажа.



Для удобства пассажиров и в целях привлечения дополнительных объемов перевозок багажа и грузобагажа ОАО «Федеральная пассажирская компания» снизило стоимость соответствующих услуг.

С 15 марта при предварительном приеме багажа и грузобагажа взимается сбор за каждое место в размере 20 рублей. Каждые последующие сутки хранения багажа составят 20 рублей, грузобагажа – 25 рублей.

Прежде стоимость багажа при предварительном приеме составляла 174 рубля 40 копеек за первые сутки и 217 рублей 10 копеек – за каждые последующие.

ИЗМЕНЕНИЕ РАСПИСАНИЯ

В связи с началом дачного сезона в Саратовском регионе Приволжской железной дороги изменяется расписание движения пригородных поездов.



С 1 апреля 2011 года изменяется расписание пригородных поездов:

№ 6170 сообщением Ртищево-1 – Саратов-1. Отправление со станции Ртищево-1 в 13:24. Прибытие на станцию Саратов-1 в 17:56.

№ 6484 сообщением Саратов-1 – Анисовка. Отправление со станции Саратов-1 в 18:04. Прибытие на станцию Анисовка в 18:56.

Частично изменяется расписание пригородного поезда:

№ 6489 сообщением Анисовка – Татищево. Отправление со станции Анисовка в 20:33, согласно действующему расписанию. Прибытие на станцию Саратов-1 в 21:32, отправление в 21:40. Прибытие на станцию Татищево в 22:57 (на 8 минут раньше).

С 10 апреля 2011 назначаются следующие пригородные поезда:

№ 6320 сообщением Тарханы – Кокурино. Отправление со станции Тарханы в 19:10. Прибытие на станцию Саратов-1 в 20:48, отправление в 20:56. Прибытие на станцию Кокурино в 21:42.

№ 6301 сообщением Кокурино – Тарханы. Отправление со станции Кокурино в 05:30. Прибытие на станцию Саратов-1 в 06:25, отправление в 06:26. Прибытие на станцию Тарханы в 08:01.

№ 6214 сообщением Сенная – Саратов-1. Отправление со станции Сенная в 14:20. Прибытие на станцию Саратов-1 в 17:27.

№ 6471 сообщением Анисовка – Татищево. Отправление со станции Анисовка в 04:38. Прибытие на станцию Саратов-1 в 05:37, отправление в 05:45. Прибытие на станцию Татищево в 07:00.

Изменяется расписание пригородного поезда:

№ 6476 сообщением Тарханы – Анисовка. Отправление со станции Тарханы в 8:38. Прибытие на станцию Саратов-1 в 10:16, отправление в 10:24. Прибытие на станцию Анисовка в 11:17.

Изменяется маршрут следования и расписание пригородных поездов:

№ 6316 Тарханы – Карамыш будет курсировать по маршруту Саратов-1 – Карамыш. Отправление со станции Саратов-1 в 17:37. Прибытие на станцию Карамыш в 19:55.

№ 6480 Сенная – Анисовка будет курсировать по маршруту Тарханы – Анисовка. Отправление со станции Тарханы в 13:03. Прибытие на станцию Саратов-1 в 14:45, отправление в 14:49. Прибытие на станцию Анисовка в 15:42.

ИНТЕРЕСНЫЙ ФАКТ

НЕТ ХУДА БЕЗ ДОБРА



ОВНЫ, повышенная активность может стать причиной некоторой нервозности и сумбура в поведении. В ближайшие две недели, которые обещают быть весьма сложными, совсем не лишними будут осторожность, мудрость, изворотливость. Отношения с партнерами и окружающими подвержены серьезным изменениям, так что держите руку на пульсе и поберегите свою нервную систему.

ТЕЛЬЦЫ, вам предстоит занять выжидательную, оборонительную позицию по всем направлениям. Обстоятельства навязывают определенную манеру поведения, от которой вы не сможете отказаться при всем желании. Избежать проблем поможет только трезвый расчет и оценка ситуации. Для руководителей начало апреля будет связано с разными инспекциями и проверками, которые могут иметь серьезные юридические последствия.



БЛИЗНЕЦЫ, не забывайте, что нет худа без добра. Череда трудностей и препятствий, с которыми вы можете столкнуться, будут способствовать вашему ошеломительному успеху, который намечается на середину весны. Не исключено, что придется попасть в сложную ситуацию по вине ваших близких, знакомых или друзей. Улаживать разногласия, связанные с общими делами и финансами, надо очень тактично.

РАКАМ следует приложить максимум усилий, чтобы побороть самого опасного врага – собственную лень. Слишком многие процессы в вашей жизни стали в последнее время ее заложниками. Взяв себя в руки, четко сформулируйте для себя план действий и следуйте ему неуклонно. Период весьма благоприятен для разного рода финансовых операций, деловых переговоров, поиска новой работы, поэтому нельзя оставаться в стороне от бурлящей жизни.



ЛЬВЫ, встав под знамена госпожи Удачи, вы можете кардинально перевернуть собственную жизнь в сторону позитивных, что немаловажно, необратимых перемен. Вопрос лишь в том, сумеете ли вы интуитивно почувствовать, когда и в каком направлении надо начинать движение, кого выбрать в попутчики и какие активы взять с собой в дорогу. Совершенно определено одно – торопиться в таком важном вопросе не стоит. Тщательно взвешивайте каждое свое решение.

Весьма неопределенным будет начало апреля для ДЕВ. Ясно только одно, придется много и упорно работать, решать огромное количество организационных вопросов при проведении важных и ответственных мероприятий. Если перед вами стоит задача расширения сфер деятельности предприятия, открытия новых направлений в работе, вам стоит проявлять чуть больше настойчивости. А вот в ситуациях, связанных с приобретением или иными сделками с недвижимостью, наоборот, проявите терпение.



ВЕСЫ, главная задача для вас – выделить первоочередные вопросы из большого количества нерешенных. Придется пересмотреть свои взгляды на понятие «толерантность». Негодование и критическую оценку поведения близких и знакомых надо постараться сменить на благодушное, пусть и немного снисходительное восприятие. Не обращайте внимания на сплетни и интриги. Принести вреда они не смогут, а вот эмоционально сильно ослабляют, если воспринимать их всерьез.

СКОРПИОНЫ, работы в апреле меньше не будет, зато она будет весьма продуктивна, поскольку будет носить точечный характер и поможет решить острые проблемы. Также не исключено, что вам представится возможность получить новые и очень важные знания, касающиеся прямых профессиональных обязанностей. Многим руководителям надо будет проявить твердость в общении с подчиненными.



СТРЕЛЬЦЫ, от вас потребуются максимум эрудиции и изобретательности для решения внезапных рабочих проблем, которые потребуют нестандартных решений. Чтобы не запутаться и выбрать самый верный путь, следует отстраниться от ситуации и взглянуть на нее как бы со стороны. Скорее всего, придется обратиться к вашим покровителям, кураторам, наставникам, однако совет, который вы получите, не сразу найдет отклик в вашей душе.

КОЗЕРОГИ, верность пословицы «Мой дом – моя крепость» вы осознаете в полной мере. Звезды говорят, что апрель – не лучший месяц для построения крепкой карьеры и достижения новых профессиональных высот. Чтобы не пострадал ваш авторитет в коллективе, чтобы избежать разногласий с руководством, постарайтесь минимизировать свое присутствие на работе.



Новые ощущения, новую жизнь, новые эмоции в апреле обещают ВОДОЛЕЯМ звезды. На смену тревогам и переживаниям приходит этап стабильного и динамичного профессионального развития. Перспективные проекты могут разворачиваться в сфере недвижимости, производственной сфере. Словно фокусники, вы будете легко и непринужденно решать самые сложные проблемы, которые, как давний меч, висели над вами долгие месяцы. Главное, чтобы успех не вскружил вам голову.

РЫБЫ, как нельзя лучше в ближайшие недели будут складываться ваши отношения на работе с коллегами, партнерами, начальниками и подчиненными. Значит, пора подумать о дальнейшей карьере и переходе в наступление. Вам не привыкать к ответственной работе: проявите немного инициативы и вас оценят по достоинству.



ТРАМВАЙ СНОВА В МОДЕ

Идея создать внутригородской общественный транспорт на рельсах появилась после того, как по Европе и Северной Америке воюю колесили паровозы.

Оптимальным решением оказалась конка, которая впервые появилась в Соединенных Штатах, в городе Балтимор в 1828 году. Самым слабым звеном в этом оптимальном транспортном средстве была живая тяговая сила – лошадь. Лучшие умы человечества долго ломали голову над тем, как заменить животное каким-то механизмом. Результат не заставил себя ждать. Практически в одно время независимо друг от друга русский ученый Ф. А. Пирожкий, немец В. фон Сименс и американский изобретатель Л. Дафта придумали электрический трамвай.

Первой воплотила изобретение в жизнь электротехническая компания Сименса, и в 1881 году между Берлином и Лихтерфельдом стал курсировать трамвай.

Трамвай оказался прибыльным делом и к тому же очень модным, он получил широкое развитие и распространение, пока его не начал вытеснять автомобиль. С 1937 года трамваи на-

чали потихоньку упразднять или переносить с центральных улиц на окраины. Тенденция сохранялась вплоть до того момента, пока люди не осознали, какой вред крупным городам наносит массовая автомобилизация, сопровождаемая заторами, ухудшением экологической ситуации, высоким уровнем шума. Тогда начался обратный процесс, сейчас он в самом расцвете. Причем, следует признать, что наша страна значительно уступает по темпам в массовом распространении самого экологически чистого транспорта.



A large 15x15 crossword puzzle grid with various words and phrases placed within the cells. The words are related to science, technology, and general knowledge. Some words are highlighted with a thick border. There are three numbered circles (1, 2, 3) placed on the grid. A portrait of a man is partially visible on the right side of the grid.

БИЛЕТЫ ПДД



I. Нарушает ли водитель Правила, двигаясь посередине дороги?

- a) Не нарушает;
- b) Не нарушает, если отсутствуют встречные транспортные средства;
- c) Нарушает.

II. Как следует поступить, если вам необходимо развернуться?

- a) Развернуться на этом перекрестке при отсутствии на нем других транспортных средств;
- b) Проехать прямо и развернуться за перекрестком;
- c) Проехать прямо и развернуться только на следующем перекрестке.



III. Разрешена ли вам стоянка в указанном месте?

- a) Да;
- b) Нет.

IV. Эта табличка распространяет действие установленного с ней знака:

- a) Только на легковые автомобили;
- b) На легковые автомобили, а также на грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой до 3,5 т;
- c) На легковые автомобили и мотоциклы.



V. В каком из указанных мест вы можете пересечь сплошную линию разметки и остановиться?

- a) Только Б;
- b) В любом;
- c) Ни в одном.

VI. Ваши действия в данной ситуации?

- a) Проехать переезд;
- b) Остановиться перед переездом.

VII. С какой полосы вы можете въехать на данный перекресток?

- a) Только с правой;
- b) С правой или левой.



IV
 Ответ - а.
 Табличка распространяет действие знака на легковые автомобили, а также на грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой до 3,5 т.



V
 Ответ - б.
 В месте А сплошная линия разметки не имеет значения, так как она не является сплошной. В месте Б сплошная линия разметки имеет значение, так как она является сплошной.



VI
 Ответ - б.
 Табличка распространяет действие знака на легковые автомобили, а также на грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой до 3,5 т.



VII
 Ответ - б.
 Табличка распространяет действие знака на легковые автомобили, а также на грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой до 3,5 т.

ОТВЕТЫ

КОМПАС

РЕГИСТРАЦИЯ АВТО: РАЗЪЯСНЕНИЯ

В первых числах апреля изменилась процедура постановки машин на учет. Однако некоторые моменты не до конца понятны автомобилистам и требуют разъяснений.



При продаже машину больше не нужно снимать с учета и сдавать номера. Необходимо только внести данные нового владельца в документы, и он получит автомобиль с теми же номерами. Есть и некоторые «но». Если краска на номерных плашках стерта, что неизбежно после многократных моек, или номера побиты камнями, сохранить их нельзя. Зато можно перевыпустить. Эта процедура максимально упростилась. Прежде требовалось разрешение ГИБДД, теперь владелец машины может сам обратиться в организацию, штампующую таблички, сдать старые номера и получить новые. Естественно, об этом стоит позаботиться заранее, а не за день перед продажей машины.

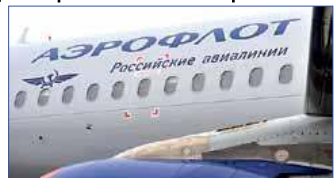
Номер двигателя больше проверять не будут, но это не значит, что мотор можно менять, не сообщая в автоинспекцию. В ПТС и техпаспорте номер двигателя сохраняется, и при смене мотора водитель обязан внести изменения в документы. Установка более мощного двигателя, как и прежде, расценивается как внесение изменений в конструкцию автомобиля.

Грядет еще одно немаловажное изменение – увеличение срока на регистрацию авто. При покупке новой машины автомобилисту дадут до 30 дней на постановку на учет вместо 5, как сейчас. Эта норма прописана в новом законе о регистрации, который в апреле будет подан на согласование в правительство.

БАГАЖ – ПОНЯТИЕ ШТУЧНОЕ

В компании «Аэрофлот» с 1 апреля впервые в России начала действовать новая система оплаты багажа. Если ранее она была весовая, то теперь – штучная. Остальные перевозчики пока продолжают работать в обычном режиме.

Согласно нововведениям, одно место багажа представляет собой одну сумку весом до 23 кг и размером по сумме трех измерений до 158 см. В зависимости от класса билета можно рассчитывать на одно, два или три бесплатных места в багаже. За каждую дополнительную сумку придется заплатить. Что касается перевозки лыжного оборудования, велосипедов и инструментов для гольфа, все это расценивается как одно место и входит в бесплатную норму провоза багажа. При этом вес и размер не будут иметь значения.



Авиакомпания установила следующие бесплатные нормы провоза багажа:

- одно бесплатное место в экономклассе (группы тарифов «Оптимум», «Бюджет», «Промо»);
- два бесплатных места в экономклассе (группа тарифов «Статус»);
- три бесплатных места в бизнес-классе.

Отдельные правила будут действовать для транспортировки детей и домашних питомцев. Перевозка животных в багажном отделении будет в любом случае платная. Точных тарифов на их транспортировку пока нет.

Ожидается, что новые принципы расчета оплаты багажа вкрупне с автоматической системой его приема дадут возможность пассажирам тратить значительно меньше времени на процедуру регистрации в аэропортах. Особенно полезным нововведение будет для тех, кто самостоятельно проходит регистрацию на рейс через Интернет. А таких пассажиров становится все больше. До сих пор им приходилось проходить через стойку регистрации в аэропорту, чтобы взвесить багаж и сдать его.

На сегодняшний день «Аэрофлот» разрешает пассажирам экономкласса провозить несколько сумок общим весом до 20 кг и до 30 кг для пассажиров бизнес-класса. Для внутренних перевозок по стране, в случае если багаж, включая поклажи в кабину, весит не более 10 кг, количество мест не ограничивается.

Считается, что новая система гораздо удобнее прежней. Конечно, посчитать сумки проще и быстрее, чем взвешивать каждую из них. Однако противники нововведения говорят, что перемены ударят по карману пассажира. Если раньше можно было взять несколько небольших сумок и удобно разложить по ним вещи, то теперь сумка любого размера считается за одно багажное место. Таким образом, любой негабаритный груз будет оплачиваться, а пассажирам просто придется сократить количество перевозимых вещей.

Перевозчики вводят систему поштучного багажа, чтобы иметь возможность получить дополнительную прибыль и сэкономить на горючем. Чем меньше багажа, тем легче самолет и тем меньше расход топлива. Аналитики прогнозируют, что на новую прибыльную систему в ближайшие год-два перейдут уже все российские авиакомпании.

ДОРОЖНЫМ ФОНДАМ БЫТЬ!

Государственная Дума приняла в третьем, окончательном чтении закон о создании в России дорожных фондов на федеральном и региональном уровне.

Идея возрождения целевых бюджетных фондов, которые существовали в России с 1991 по 2001 годы, нашла поддержку первых лиц страны и парламентариев. Федеральный дорожный фонд начнет действовать в ближайшее время. Планируется, что размер его финансирования в 2011 году составит 254,1 миллиарда рублей. Региональные фонды появятся с 1 января 2012 года.

Средства из дорожного фонда будут направляться на проектирование, строительство и капитальный ремонт автомобильных трасс. Пополнять его планируется за счет транспортного налога, акцизов на топливо и налога с автомобиля грузоподъемностью более 12 тонн. Кроме того, в качестве источников финансирования фонда называются сборы за проезд иностранных автомобилей, плата за аренду земельных участков в полосе отвода автодорог, а также «бездомные» поступления от физических и юридических лиц на финансовое обеспечение дорожной деятельности».