

ПРО ДВИЖЕНИЕ ВСЕ

17 ДЕКАБРЯ 2010 г. № 32

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

Координатор взаимодействия

Сезонное осложнение дорожной обстановки требует повышенного внимания к вопросам безопасности. Внешней зимой взаимодействие контрольно-надзорных органов, предприятий и организаций, связанных с регулярной перевозкой пассажиров и осуществляющих содержание дорог в Саратовской области, будет выстраиваться на более конструктивной основе. При региональном министерстве транспорта и дорожного хозяйства создана профильная рабочая группа, которая возьмет на себя все координирующие функции.

Главная задача рабочей группы, созданной по поручению министра транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области Ивана Панкова, – активизировать с учетом недоработок прошлого года взаимодействие транспортных предприятий, администраций муниципалитетов и государственной инспекции безопасности дорожного движения при реализации приказа о временном прекращении движения автобусов в случаях стихийных бедствий или изменения дорожно-климатических условий.

Вышеупомянутый приказ был подписан в декабре 2009 года Иваном Панковым и Павлом Роговым, начальником Управления ГИБДД ГУВД по Саратовской области. В целях обеспечения безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом общего пользования на регулярных маршрутах разработали и утвердили Положение о взаимодействии. На заместителя министра, заместителя начальника Управления ГИБДД ГУВД, директора Центральной диспетчерской службы и директора ГУПФ «Автовокзал» возложили обязанность предоставления оперативной информации о состоянии дорожных условий в муниципальных районах области два раза в сутки: к 7.00 и к 19.00 часам.

Положение о взаимо-



действию в период временного прекращения движения автобусов на пригородных, междугородных и школьных маршрутах предусматривает возможность каждой из уполномоченных сторон закрывать по своему усмотрению и по согласованию с прочими участниками договора определенный участок дороги на то время, пока передвижение по нему из-за гололеда, снегопада или тумана представляет опасность для жизни людей.

Оговаривается, что сотрудники дорожной патрульной службы районных отделов ГИБДД совместно с уполномоченными должностными лицами дорожно-эксплуатационных и автотранспортных предприятий определяют степень опасности движения автомобильного транспорта с учетом изменений дорожных и погодных условий, состояния покрытия на дорогах. При наличии неблагоприятных факторов оформляется акт с указанием сроков ликвидации опасности, принимается решение о необходимости временного прекращения движения автобусов. И дорожники, и сотрудники автоинспекции обязаны довести информацию до вышестоящих структурных подразделений. В свою очередь старший инспектор-дежурный ОБ ДПС УГИБДД ГУВД региона и диспетчер

казенного предприятия «Дирекция автомобильных дорог» информацию об опасных участках незамедлительно должны передать в Центральную диспетчерскую службу, диспетчерам автовокзала и дорожникам в саратовский филиал «Большой Волги».

На основании полученной информации решение о временном прекращении движения автобусов принимают должностные лица УГИБДД ГУВД по Саратовской области, ГУП Фирмы «Автовокзал», казенного предприятия «Дирекция автомобильных дорог». Обязательным условием является оперативное информирование по этому факту с помощью телефонограммы представителей «ЦДС», руководителей АТП, пассажирских автостанций и других предприятий, чья деятельность связана с регулярной перевозкой пассажиров.

Также в Положении оговариваются случаи, когда по вопросу необходимости ограничения движения общественного транспорта могут возникнуть разногласия. В такой ситуации обследование дорожных условий на закрытом участке дороги и обеспечение безопасности дорожного движения делегируется специально создаваемой рабочей группе.

Все запреты снимаются компетентными лицами после восстановления безопас-

ных для движения транспортных средств условий, причем информация об этом также доводится до каждой из заинтересованных сторон.

Простая и понятная структура обмена данными должна была стать основой для безупречного взаимодействия. Однако на деле реализация мероприятий, предусмотренных Положением, столкнулась с рядом проблем, обусловленных несогласованностью действий каждой из сторон. Руководители ряда автотранспортных предприятий еще в прошлом году говорили о необходимости создания четкого алгоритма оповещения заинтересованных структур о закрытии участка дороги. Минувшей зимой нередко в том или ином районе дороги в одностороннем порядке закрывали дежурные местного отделения ГИБДД. В Центральную диспетчерскую службу сообщение об этом приходило с большим опозданием, и перевозчикам в экстренном порядке приходилось отменять рейсы. Также бывали случаи, когда сотрудника автоинспекции на местах перестраховывались и, исходя из неблагоприятных условий на одном из участков дороги, закрывали движение общественного транспорта в целом по району, хотя объективных причин для этого не было. Транспорт-

ники тогда даже предлагали использовать имеющиеся в их распоряжении транспортные ресурсы для детального обследования состояния дорог на определенном направлении.

Впрочем, при абсолютно одинаковой нормативной базе ситуация в районах различалась. Некоторым руководителям АТП в районах удалось наладить тесное взаимодействие с ГИБДД, там решение о закрытии дороги в опасный период принималось оперативно и согласованно.

Для того чтобы работа во всех районах губернии выстраивалась именно по такому сценарию и было принято решение о создании на проблемный зимний период рабочей группы. По словам Михаила Устинова, советника министра транспорта и дорожного хозяйства, который будет курировать деятельность рабочей группы, ее главной задачей станет налаживание контактов между предприятиями-перевозчиками, госавтоинспекцией, автовокзалом, Управлением пассажирских перевозок, Центральной диспетчерской службой, «Дирекцией автомобильных дорог» и другими заинтересованными структурами. Причем взаимодействие будет налаживаться на всех уровнях, начиная от руководителей и заканчивая рядовыми сотрудниками.

Четкий регламент сотрудничества в целях обеспечения безопасности пассажиров, доведенный до каждого участника процесса, позволит избежать случаев, когда, например, сотрудники ГИБДД закрыли участок дороги и просто забыли его открыть. Прозрачность системы взаимодействия не даст нерадивым транспортным и возможности списать промахи в организации своей работы на плохую дорожную обстановку. Первым конкретным шагом рабочей группы стало введение на каждом автотранспортном предприятии на весь зимний период графика дежурств ответственных сотрудников, которые в случае необходимости смогут оперативно отреагировать на ситуацию.

Влада ЗОРИНА

РЕГИОНЫ

ОДНИ ИЗ ПЕРВЫХ

Министр транспорта и дорожного хозяйства Иван Панков провел первое заседание рабочей группы по вопросу разработки региональной целевой программы использования спутниковых навигационных технологий в интересах социально-экономического и инновационного развития Саратовской области.

Рабочая группа была создана по инициативе областного правительства в конце ноября 2010 года в целях выполнения решений и поручений Президента и Правительства Российской Федерации в области внедрения спутниковых навигационных технологий с использованием систем ГЛОНАСС. В мероприятии приняли участие заместитель директора Департамента регионального развития ОАО «Навигационно-информационные системы» Сергей Мирошник, коммерческий директор ООО «М2М Телематика» Андрей Платонов, директор ОАО «Центральная диспетчерская служба» Андрей Чудин, представители различных министерств и ведомств области.

Разработка областной целевой программы стала основным, но не единственным вопросом, который обсуждали эксперты. Каждый из участников рабочей группы имел возможность заранее ознакомиться с проектом типовой региональной целевой программы использования спутниковых навигационных технологий, размещенной на сайте министерства транспорта и дорожного хозяйства области в разделе «Проекты нормативных правовых актов». Поэтому обсуждались уже весьма конкретные вопросы, связанные с перспективой воплощения программы в жизнь, такие, как назначение регионального сетевого оператора, определение государственного заказчика-координатора программы, выбор заказчиков и разработчиков программы, интеграция существующих в регионе систем в единое информационно-навигационное пространство.

Сергей Мирошник выступил с докладом и весьма подробно рассказал о целях и задачах, которые ставит перед собой руководство страны, активизируя работу по внедрению высоких технологий. Он подчеркнул, что постановлением Правительства РФ компания «НИС» была определена в качестве федерального сетевого оператора, который будет координировать всю деятельность в данном направлении. Начнется работа с разра-



ботки региональных программ, которые будут создаваться на базе типового документа и согласовываться с Федеральным космическим агентством. В программе будут отражены специфика и приоритеты региона, уровень готовности к внедрению систем ГЛОНАСС в экономику. Важно, что в реализации программных мероприятий область сможет рассчитывать на софинансирование из федерального бюджета.

Представитель компании «НИС» отметил, что в целевой программе должны быть прописаны конкретные механизмы применения технологий высокоточного позиционирования. Порядка 25 мероприятий предлагается реализовать только в сфере транспорта, которая призвана стать своеобразным локомотивом для внедрения систем спутниковой навигации.

В рамках программы также будет предусмотрена подготовка специалистов на базе вузов. Перед регионом стоит важная задача – не просто освоить новые технологии, но и научиться управлять ими с применением данных, которые можно получить с помощью систем ГЛОНАСС.

Областная целевая программа, которая должна быть принята и одобрена региональным правительством до конца текущего года, будет предусматривать применение современных спутниковых навигационных технологий для контроля над использованием пассажирского транспорта, транспортировки опасных грузов, автомобильной техники в ЖКХ, системе здравоохранения, промышленности, МЧС, МВД. В частности, использование результатов космической деятельности (дистанционное зондирование земли, высокоточное позиционирование, спутниковая навигация) позволит своевременно обнаружить возгорание лесов и возникновение незаконных свалок мусора, отслеживать и предупреждать техногенные катастрофы, сократить сроки ожидания помощи пострадавшим в ДТП.

Разъяснение по вопросу интеграции ныне действующих в регионе систем в единое информационно-навигационное пространство для представителей министерств и ведомств губернии дал коммерческий директор компании «М2М Телематика» Андрей Платонов. Он подчеркнул, что существующие технологии межсерверного взаимодействия позволяют безболезненно привести к единому знаменателю самые

разнообразные системы мониторинга.

В ходе заседания рабочей группы также был рассмотрен вопрос, касающийся проекта «ЭРА-ГЛОНАСС». Как отметили представители компании «НИС», Саратовская область активно участвует во внедрении систем ГЛОНАСС, руководство губернии понимает всю важность инициированных федеральным центром мероприятий. Именно поэтому наш регион станет одним из пилот-

ных участков по проекту «ЭРА-ГЛОНАСС», реализация которого позволит значительно повысить безопасность пассажирских и грузовых перевозок, а также более эффективно решать иные вопросы экономики и социальной сферы. Федеральный центр выделит порядка 700 млн. рублей на создание базовой региональной инфраструктуры внедрения спутниковых навигационных технологий с использованием системы ГЛОНАСС и других результатов космической деятельности.

Участники рабочей группы решили, что региональным сетевым оператором, который возьмет на себя функции по реализации мероприятий программы, должна стать «Центральная диспетчерская служба». У компании, учредителем которой является правительство Саратовской области, имеется значительный опыт внедрения систем ГЛОНАСС в Саратовском регионе, она успешно и плодотворно сотрудничает с ведущими телекоммуникационными компаниями. В двадцать числа декабря эксперты «ЦДС» и федерального сетевого оператора «Навигационно-информационные системы» представят свои предложения в перечень мероприятий областной целевой программы использования спутниковых навигационных технологий.

Анна КУЛИКОВА

АКТУАЛЬНО

МАРШРУТНЫЙ ДЕФИЦИТ

Жители поселка Солнечный и поселка Заплатиновка вынуждены ждать транспорт по 30-40 минут. Такие результаты показала очередная проверка, проведенная специалистами министерства транспорта и дорожного хозяйства на остановочных пунктах на ул. Вавилова.



Жалобы на автобусные маршруты №41 и 57 поступают в министерство через «горячую линию» регулярно. Основные претензии пассажиров – недостаток транспортных средств на маршрутах. Как показал мониторинг на ул. Вавилова – конечной остановке этих двух маршрутов, интервал движения транспортных средств 41 маршрута колеблется от 1 до 17 минут. Во время проверки на ул. Танкистов по направлению к Крытому рынку наблюдался затор в движении, что, возможно, и явилось причиной задержки автобусов. Тем не менее, количество подвижного состава было меньше положенного на шесть единиц, из-за чего очередь из пассажиров была стабильно больше сорока человек.

– Вот пустили бы здесь большие автобусы, а то стоим после работы на холоде по 30-40 минут, – заявила одна из ожидающих. – По утрам вообще невозможно уехать, ГАЗель на конечной остановке набирается полная, и мимо следующих остановок она попросту проезжает.

С похожими проблемами ежедневно сталкиваются и жители Заводского района. «На сегодняшний день на конечных остановках в час пик с 7.00 – 9.00 и 18.00 – 20.00 образуются очереди по 50-70 человек, стоим в лучшем случае по 50 минут. Вот уже третий день по утрам ГАЗели нет вообще, за час приходит всего 2 ГАЗели», – написала в блог министра Ивана Панкова жительница 3-го жилучастка. Этот факт подтверждается и результатами проверки. Вместо положенных 30 автобусов за время мониторинга к остановке подъехали всего 14.

Эксперты министерства транспорта уверены, что подобные нарушения условий договоров по перевозке пассажиров на маршрутах являются веским основанием для смены перевозчиков при проведении следующего конкурсного отбора. Данный вопрос будет обсуждаться с администрацией города и руководством МУ «Транспортное управление г. Саратова».

УДОБНО, ВЫГОДНО, ПЕРСПЕКТИВНО

В 2011 году на автотранспортных предприятиях Саратовской области будет введена единая информационная система электронного документооборота.

План мероприятий по реализации проекта обсуждался на совещании, состоявшемся на днях в министерстве транспорта и дорожного хозяйства. Главной задачей введения подобной системы является обеспечение полной прозрачности деятельности предприятий транспортного комплекса области. Унификация процессов управления и отчетности позволит не только повысить эффективность организации хозяйственных процессов, но и осуществлять оперативный контроль над распределением и освоением выделенных средств. Установив специальную программу обеспечение, предприятия смогут сократить расходы по топливу, избежать переработки водителей и кондукторов, благодаря новому подходу в оформлении путевых листов и форме отчетности.

На данный момент тестовые модули программы установлены и успешно применяются на транспортных предприятиях в Саратове, Марксе, Ершове, Вольске и Балтае. Планируется, что к концу 2011 года установка программы «1С: Управление автотранспортом» будет осуществлена на всех автотранспортных предприятиях области.

ВАГОНЫ ЕСТЬ – ВАГОНЫ НЕ НУЖНЫ?!

В середине декабря в министерстве транспорта и дорожного хозяйства прошло совещание по вопросам грузовых железнодорожных перевозок. В ходе обсуждения поднимались острые вопросы, связанные с обеспечением предприятий реального сектора экономики Саратовской области грузовыми полувагонами.

В заседании приняли участие и. о. заместителя министра по транспортному комплексу Иван Козаченко, заместитель начальника по корпоративному управлению и работе с органами власти Приволжской ЖД – филиала ОАО «РЖД» Сергей Лиходаев, начальник Приволжского территориального центра фирменного транспортного обслуживания – структурного подразделения ОАО «РЖД» Дмитрий Горюх, заместитель директора Саратовского филиала ОАО «Первая грузовая компания» Василий Беднов, а также руководители предприятий нашего региона.

Разговор получился сложным и неоднозначным. Дело в том, что это уже не первая попытка перевозчиков, грузоотправителей и региональной власти сообща найти решение весьма актуальной проблемы. Острая нехватка грузовых полувагонов в текущем году крайне негативно сказалась на деятельности многих промышленных, строительных и дорожных предприятий региона, заставляя их обратиться к альтернативному способу доставки грузов внутри региона и за его пределы – автомобильному транспорту. Однако принципиальная позиция областного руководства заключается в том, что грузовые автомобильные перевозки не могут и не должны заменять железнодорожные по целому ряду причин, в их числе и ухудшение экологической обстановки, и увеличение нагрузки на автомобильные дороги, которые интенсивно разрушаются под колесами многотонных автопоездов. Работа по созданию передвижных пунктов весового контроля как раз призвана упорядочить ситуацию – за провоз тяжеловесных машин надо будет платить, что делает автоперевозки для многих компаний нерентабельными. Предприятиям снова придется задуматься о сотрудничестве с железной дорогой, которая в настоящий период переживает сложный переходный период и испытывает дефицит вагонного парка.

Программа реформирования железнодорожного транспорта России была утверждена



Правительством РФ в 2001 году как единственная реальная возможность сохранить железнодорожную отрасль России, обеспечив при этом необходимую модернизацию.

В условиях структурной реформы компания «Российские железные дороги» постепенно передает инвентарный парк в собственность независимым операторам для создания конкурентной среды на рынке железнодорожных грузоперевозок. В 2007 году на рынке появилась «Первая грузовая компания» – дочернее предприятие «РЖД», которому передали 200 тысяч вагонов разных типов. В 2010 году о себе заявила «Вторая грузовая компания» – ей отойдет оставшаяся часть инвентарного парка в количестве 217 тысяч вагонов. Сохранив статус общероссийского перевозчика, ОАО «РЖД» полностью откажется от собственного парка грузовых вагонов и будет принимать грузы в арендованном подвижном составе.

Как самостоятельные фигуры на рынке, компании смогут варьировать расценки на подвижной состав в зависимости от сезона и загруженности направлений. Препятствием к спекуляции, искусственному ограничению предложения и завышению расценок со стороны собственников подвижного состава призвана стать полностью автоматизированная система оформления заказа и распределения между клиентами подвижного состава.

Еще год назад на аналогичном совещании в минтрансе руководство «Первой грузовой компании» предложило компаниям и предприятиям, заинтересованным в железнодорожных грузоперевозках, заключить рамочный договор о сотрудничестве, согласно которому в случае необходимости заказывать вагоны можно в течение одного рабочего дня. Тогда всех предупреждали, что при отсутствии договора у грузоотправителя могут возникнуть серьезные проблемы, поскольку для заключения этого

самого договора, без которого даже заявка рассматриваться не будет, потребуется чуть ли не месяц. Представители «ПГК» тогда настойчиво объясняли, что альтернативы в виде инвентарного парка «РЖД» очень скоро не будет и подчеркивали, что долгосрочное планирование, при котором заказчики заранее информируют о своих потребностях в подвижном составе, станет хорошей основой для сотрудничества.

Однако, как показала практика, ни заключение рамочного договора, ни планирование перевозок на год вперед не стало панацеей для многих саратовских предприятий, руководители которых обращались в 2010 году в «Первую грузовую компанию» с просьбой о сотрудничестве и получали категоричный отказ, обусловленный отсутствием свободного подвижного состава. Директор одного из каменных карьеров Саратовской области в ходе заседания подчеркнул, что в его конкретном случае речь шла о 150 полувагонах ежемесячно в течение года.

Руководители предприятий отмечали, что не увидели заинтересованности в выстраивании взаимовыгодных схем сотрудничества со стороны железной дороги. «Рынок есть рынок», – оправдывались представители «ПГК». Прозвучало мнение, что проблема с вагонным парком у предприятий Саратовской области возникла из-за неравномерного предъявления грузов к перевозкам железнодорожным транспортом, что инвентарный парк ОАО «РЖД» и частных компаний-операторов часто используется предприятиями в качестве временных складов и несвоевременно разгружается. Впрочем, все эти аргументы даже с натяжкой сложно признать объективной причиной острого дефицита подвижного состава.

Как справедливо отметил проводивший совещание и. о. заместителя министра по транспортному комплексу Иван Козаченко, работа с клиентами со стороны перевозчиков грузов железнодорожным транс-

портом на данном этапе не налажена должным образом, и в ряде случаев действительно имеются проблемы с отправкой грузов.

Представители ОАО «РЖД» не оспаривали наличие проблемы с поставкой полувагонов. В свою очередь они призвали руководителей промышленных предприятий Саратовской области воспользоваться префиксом подвижного состава, который ежегодно наблюдается в период новогодних праздников и до конца января.

Спрос на полувагоны в этот период настолько низок, что железнодорожники даже готовы поставлять его со скидками и оказать комплекс услуг, связанных с приемом, хранением на собственных грузовых дворах, погрузо-разгрузочными работами и доставкой щебня до места будущих работ. При наличии гарантированных объемов по заводу щебня и подтвержде-

нием оплаты комплекса услуг ОАО «РЖД» также имеется возможность снижения существующих договорных тарифов в индивидуальном порядке. Поскольку передача подвижного состава частникам завершится только в первом полугодии 2011 года, грузоотправители имеют возможность выбрать тариф перевозки груза: «государственный» – у «РЖД» или «рыночный» – у частных операторов.

Предложение по настоящему интересное и выгодное, если бы не одно «но». Воспользоваться им, как подчеркивают сами потенциальные клиенты, саратовские компании вряд ли смогут. Не секрет, что последствия экономического кризиса еще дают о себе знать и ощутимо отражаются на наполняемости областного бюджета. У дорожных и строительных предприятий губернии просто нет свободных средств, чтобы вложить их в закупку щебня даже на самых выгодных условиях. Вот и получается, что вагоны есть, но никому, ну или почти никому, они в конце года и в новогодние праздники не нужны. А понадобятся они предприятиям ближе к весне, но вагонов уже не будет...

Дарья СОМОВА

МНЕНИЕ

ОЦЕНКА ВЫШЕ СРЕДНЕГО

Подведены итоги опроса пассажиров в электричках и Интернет-голосования на сайте министерства транспорта и дорожного хозяйства. Большинство респондентов положительно оценивает работу пригородного железнодорожного транспорта.

Очередной срез общественного мнения проводился специалистами министерства с 29 ноября по 10 декабря этого года. В отличие от пассажиров городского общественного транспорта участники опроса в электричках практически единодушно – 83,75% респондентов – заявили, что температура в вагонах комфортна для поездки. 70% опрошенных посчитали стоимость проезда соответствующей качеству обслуживания. И лишь 19,37% выразили недовольство существующим расписанием и графиками движения поездов.

Полученные результаты в очередной раз показывают, что тесное взаимодействие министерства и ОАО «РЖД» дает необходимые положительные результаты. Улучшение ситуации с городским пассажирским транспортом также возможно лишь при желании не только областных, но и городских властей.

БЛОГ МИНИСТРА В ДЕЙСТВИИ

Практически месяц назад в Интернете был запущен блог министра транспорта и дорожного хозяйства Ивана Панкова. За такой короткий срок возможностью напрямую сообщить руководителю отраслевого ведомства о проблемах в транспортном комплексе Саратовской области воспользовались сотни людей.

Блог превратился в реальный инструмент эффективной обратной связи. Жители губернии обращаются с жалобами, предложениями, активно обсуждают поступившие в адрес Ивана Панкова обращения. Оптимизма посетителям Интернет-странички добавляет тот факт, что ни одно конкретное обращение не остается без ответа.

Следует отметить, что в основном в блог министра пишут жители города Саратова с просьбами помочь в устранении нарушений в работе тех или иных маршрутов. Как заявил сам Иван Панков, несмотря на ограничение по 131-ФЗ зон ответственности региональной и муниципальной ветвей власти, министерство будет делать все возможное не только по улучшению качества обслуживания на пригородных и междугородных маршрутах, но и для содействия в решении проблем городского транспорта.

В частности, по сообщению в блог уже был проведен ряд проверок. Одна из них прошла на автобусных маршрутах № 239 и № 239а и подтвердила справедливость жалоб горожан.

В результате проверки на маршруте «пл. Ленина – пос. Соколовый» специалистами министерства был выявлен целый ряд нарушений. Маршрут № 239 должен обслуживаться автобусами марки ПАЗ с интервалом движения в 10 минут, маршрут № 239а – микроавтобусами марки ГАЗель с интервалом в 7–8 минут. В действительности же за время мониторинга с остановочного пункта «Пл. Ленина» в рейс уходило только ГАЗели. В ряде случаев не соблюдался график движения, что становилось причиной возникновения большой очереди из пассажиров. С итогами инспекционного выезда министр ознакомился лично. Руководству предприятия-перевозчика придется исправить нарушения в самое ближайшее время.

МЕГАПОЛИС

ПЛЮС ОДИН! ВЫ С НАМИ?!

Интернет-магазин SHTURMANN.NET стал инициатором проведения уникальной для нашего региона акции под названием «Плюс один». С ее помощью планируется минимизировать негативные последствия для горожан от такого стихийного явления, как пробки на дорогах.

Пробки уже давно стали актуальной для Саратова проблемой. За последние пять лет количество автомобилей на улицах города увеличилось в несколько раз. При этом никаких существенных изменений дорожной инфраструктуры не последовало. Развязка в Алексеевском овраге, пожалуй, единственный вновь созданный объект, который позволил разгрузить движение в направлении Новосokolовгородского поселка и Усть-Курдюмской трассы.

Проблемных мест, где при любом дорожно-транспортном происшествии возникает затор, в Саратове слишком много. А с наступлением осенне-зимнего периода, когда количество аварий растет в математической прогрессии и ситуация осложняется большим количеством осадков, обстановка и вовсе превращается в критическую, и время, проведенное в ежедневных пробках, измеряется уже часами. Вести речь о расширении проезжей части в большинстве случаев бессмысленно – застройка города долгие десятилетия велась хаотично и непродуманно. Говорить об оптимизации транспортных потоков и ревизии дорожных знаков можно, но, когда эта работа будет проведена на самом деле, трудно предугадать. Значит, нужны альтернативные методы борьбы с пробками. Интернет-сайт SHTURMANN.NET предложил весьма креативный выход из, казалось бы, тупиковой ситуации.

Организаторы акции не без оснований полагают, что самым эффективным механизмом борьбы с пробками может стать снижение количества машин и, соответственно, увеличение количества пассажиров в каждом автомобиле. Таким образом, борьбу с пробками в Саратове каждому человеку с активной гражданской позицией предлагается начать с себя самого.

Если ваша профессиональная деятельность не связана с частыми разъездами по городу и свой автомобиль вы используете лишь для того, чтобы добраться до работы или учебы и обратно, то, возможно, стоит рассмотреть возможность отказа от использования личного транспортного средства? При этом ваш комфорт не пострадает, если вы скооперитесь с кем-то из коллег или друзей, кто живет и работает рядом и не может отказаться от использования машины по объективным причинам.

В свою очередь, SHTURMANN.NET приглашает всех сознательных водителей уменьшить саратовские пробки, пригласив в свое авто друга, знакомого, родственника, коллегу, тех, кому по пути на работу или домой. Если среди близкого окружения найти попутчика не удается, это можно легко сделать на сайте SHTURMANN.NET.

Вариантов для воплощения идеи в жизнь – великое множество. Объединиться могут два, три, пять человек, могут использовать машину одного из участников группы, а могут каждый день менять автомобиль и водителя, чтобы поровну разделить все «тяготы» движения по загруженному городу. Впрочем, если акция найдет широкий отклик, как это уже произошло в некоторых

соседних регионах, нагрузки на транспортную инфраструктуру могут заметно снизиться, и дорога до работы и обратно будет занимать намного меньше времени.

Кстати, экономия времени – это лишь один из безусловных положительных результатов данной акции. Сюда можно отнести еще несколько немаловажных аспектов, таких, как экономия средств на бензин, ремонт, парковку, сокращение вредных выбросов в атмосферу – даже если вы не являетесь ярким экологом, все равно прекрасно отдааете себе отчет в том, насколько остро стоит вопрос загроможденности крупных городов.

Добровольно отказавшись от управления автомобилем или значительно сократив время пребывания за рулем, вы можете избежать стрессов и эмоциональных нагрузок.

Поездки «в компании» способствуют общению и помогают наладить контакт с коллегами, соседями. В общем и целом плюсов у акции «Плюс один» много. Просто надо начать пользоваться ими.

Чтобы стать участником акции и официально вступить в ряды «армии освободителей от пробок», необходимо получить стикер «+1» у организаторов и партнеров этого масштабного мероприятия в интернет-магазине SHTURMANN.NET и в сети АЗК TOPЭКО. Разместив стикер на собственном автомобиле, вы к тому же сможете стать участником фотоконкурса. Подробности – на сайте SHTURMANN.NET.

НАВИГАТОР: ПРОЩЕ, ЧЕМ КАЖЕТСЯ

Сегодня мы не будем обсуждать и без того очевидные преимущества автомобильных GPS-навигаторов, которые медленно и верно переключивают из разряда диковинного и очень престижного атрибута дорогой иномарки в ранг простого в использовании и очень полезного технического средства. Поговорим об их стоимости. Должны же водители, планирующие покупку или обновление GPS-навигатора, понимать, почему одна модель стоит три тысячи рублей, а другая пятнадцать?!

Как и любая другая техника, разные модели GPS-навигаторов отличаются друг от друга экстерьером, а попросту говоря, внешним видом и набором функций. Все это в совокупности и определяет конечную стоимость продукта на рынке. Поэтому, чтобы сориентироваться в цене «личного штурмана», следует, прежде всего, четко определить, какой именно функционал должен присутствовать в вашем навигаторе, какими возможностями прибора вы будете пользоваться постоянно. Ведь нет никакого смысла переплачивать за функции, которые вами не будут востребованы, например, вы не планируете с помощью GPS-навигатора скачивать в Интернете музыку, фильмы, зачем же тогда покупать более дорогую и более продвинутую модель, если можно обойтись моделью экономуровня? С другой стороны, будет более чем обидно сэкономить совершенно незначительную сумму, но оказаться без какой-либо дополнительной опции. Если вы не используете ее сегодня, это вовсе не означает, что завтра обширные возможности современных GPS-навигаторов не обретут

свою актуальность в ваших глазах. В любом случае выбор за вами!

Если у вас минимальные требования к набору функций, надо внимательно изучить самые дешевые модели. К таковым относятся, например JJ-Connect AutoNavigator 340 стоимостью 2790 руб., Pocket Navigator MW-500, который можно приобрести на сайте интернет-магазина SHTURMANN.NET за 3490 руб., Shturmann Mini200 или навигатор xDevice microMAP-Indianapolis HIT, каждый из которых в настоящее время стоит 3990 руб.

Такие навигаторы помогут определить ваше текущее местоположение, найти необходимую вам точку на карте и составить наиболее оптимальный маршрут. В комплекте всегда поставляется карта России, так что вы сможете путешествовать по всей территории страны, не боясь сбиться с дороги, и всегда найдете нужный адрес в любом из городов. Не зря навигаторы называют «личными штурманами» или «городскими помощниками», ведь в большом городе, тем более малознакомом, порой проблематично отыскать конкретную улицу и дом, не имея

под рукой подробной карты. Самый простой GPS-навигатор решит проблему поиска раз и навсегда!

Более дорогостоящие навигаторы, такие, как Garmin Nuvi 1350 или Shturmann Link500fm по цене 9990 руб., xDevice microMAP-Monza DeLuxe стоимостью 8990 руб., JJ-Connect AutoNavigator 5000 Wide стоимостью 7990 руб., оснащены не только базами, но и дополнительными функциями.

С помощью таких «штурманов» вы сможете подключаться к Интернету, пользоваться сервисом «Яндекс. Пробки» или любым другим аналогичным ресурсом, слушать радио, загружать фотографии, аудио- и видеофайлы, смотреть и слушать их в пути или во время отдыха.

Есть среди навигаторов и средние модели, в которых к базовым возможностям добавлена одна-две дополнительные функции, например, предусмотрен FM-транسمиттер или доступ в Интернет, позволяющий пользоваться сервисом «Пробки». Как раз в этом случае выбор должен быть принципиальным – решать, какие функции важнее именно для вас.

К «среднякам» можно отнести модели Shturmann Play200 по цене 5990 руб., Garmin Nuvi 1200 стоимостью 6990 руб., xDevice microMAP-Indianapolis DeLuxe по цене 5140 руб., JJ-Connect AutoNavigator 3400 WIDE, стоимость которого составляет 6590 руб.

Выбор GPS-навигатора для себя или в подарок – дело непростое, но, определившись с суммой, которую вы готовы потратить на это замечательное устройство, можно подобрать наиболее оптимальную, с учетом индивидуальных предпочтений будущего владельца, модель. На сайте интернет-магазина SHTURMANN.NET можно не только подробно познакомиться с функциями всех представленных моделей, но и провести их сравнительный анализ, что значительно упростит процедуру выбора. Добро пожаловать на наш сайт!



РАЗГОВОР О ПЕРЕМЕНАХ

Саратовский автовокзал, по большому счету, не просто предприятие, специализирующееся на междугородных и пригородных пассажирских перевозках, услугами которого ежедневно пользуются более одной тысячи пассажиров. Это сформировавшийся бренд, судьба которого является отражением истории всего транспортного комплекса региона. Поэтому многим жителям губернии важно знать, что ждет предприятие в ближайшем будущем и насколько успешно вписалось оно в современные рыночные условия. Об этом и многом другом беседе с новым директором ГУП Фирма «Автовокзал» Галиной Аверкиевой.

– Галина Викторовна, очевидно, что политику любого предприятия определяет его руководитель. На автовокзал Вы пришли работать сравнительно недавно. Расскажите нашим читателям о Вашем управленческом опыте.

– С транспортным комплексом Саратовской области меня связывает более десяти лет работы. Долгое время я возглавляла отдел межсубъектных перевозок на крупнейшем в регионе автотранспортном предприятии – Автокомбинате № 2. Так что ни сфера транспорта, ни сфера управления для меня не новы. Работать в ГУП Фирма «Автовокзал» я начала в апреле 2010 года, а осенью нынешнего года, когда был объявлен конкурс на должность директора, решила, что обладаю опытом и знаниями, которые позволят вывести предприятие на новый, современный уровень развития. Я подготовила конкурсную программу, где в числе прочих содержались предложения по оптимизации работы компании, реформированию финансовой и кадровой политики. Очень рада, что именно мою программу развития автовокзала признали самой эффективной и состоятельной и доверили мне руководство.

– Насколько масштабными будут запланированные перемены?

– Менять всю систему

организации работы целиком и полностью, конечно, не стоит. У нашего предприятия большой опыт в сфере перевозок пассажиров, много хороших наработок. В отличие от частных предприятий, появившихся на рынке сравнительно недавно, мы работаем в тесной связке со всеми без исключения контролирующими структурами. Честно говоря, я убеждена, что контроль в такой важной и ответственной сфере, как пассажирские перевозки, должен осуществляться независимыми и компетентными структурами, поскольку саморегулирование при всех его плюсах имеет ряд серьезных недостатков, первый из которых – отсутствие объективного взгляда на имеющиеся недоработки. Неслучайно вопросы, связанные с обеспечением безопасности наших пассажиров, – самое сильное конкурентное преимущество автовокзала. Никто из мелких частных компаний не может организовать тот комплекс мер, который является для нас нормой. Подтверждает это и добровольная сертификация, которую проходит наше предприятие. Тот факт, что автовокзал – единственный организатор перевозок, который страхует каждого пассажира, соблюдая тем самым требования законодательства, уже свидетельствует о многом.

– Что же, по Вашему мнению, следует карди-



нально изменить в работе автовокзала?

– Предприятие слишком долго работало в условиях естественной монополии на перевозки, когда работе над качеством оказываемых услуг не уделяли должного внимания. В условиях рынка и острой конкурентной борьбы эти пробелы необходимо устранять. Именно это направление в работе станет для нас приоритетным.

В настоящее время перед автовокзалом стоит непростая задача – наладить обратную связь с нашими пассажирами и по возможности привлечь их к обсуждению имеющихся проблем, дабы услышать конструктивную критику и конкретные пожелания и предложения, касающиеся повышения качества работы. Пользуясь случаем, размещаем в газете «Все про Движение» отрывной купон и рассчитываем, что ее читатели, наши пассажиры, выскажут общие или частные замечания, которые мы обязательно учтем. В самом ближайшем будущем мы запустим и другие механизмы для обратной связи – открытое «горячую линию», будем активно использовать наш сайт в Интернете.

– Какой аспект в плане улучшения качества обслуж-

живания Вы сами считаете самым значимым?

– Ответ на этот вопрос однозначен – обновление подвижного состава! Предприятия-перевозчики, работающие с автовокзалом, как и мы, понимают, насколько важно работать в этом направлении. Пассажиры хотят пользоваться удобными и комфортными автобусами, поэтому зачастую в ущерб собственной безопасности обращаются к услугам частных перевозчиков.

При заключении ежегодных договоров с предприятиями-партнерами мы обязательно будем оговаривать возможность использования нового подвижного состава на наших маршрутах. Также мы готовы привлекать новых перевозчиков для работы в нашей системе, готовы предлагать выгодные условия сотрудничества. И перевозчики, и пассажиры от этого только выиграют.

– Какие еще мероприятия попали в число приоритетных?

– Будет продолжаться работа по расширению сети продаж проездных билетов на рейсы автовокзала. Большие надежды мы возлагаем на сотрудничество с «Почтой России». Надеемся, что и наши клиенты уже оценили возмож-

ность приобретения билетов в отделениях связи на Музейной площади и Главпочтамте. Серьезным шагом в этом направлении также стало открытие кассы на Привокзальной площади, реальную помощь в реализации этого проекта нам оказало министерство транспорта и дорожного хозяйства.

– Нельзя изменить качество услуг, не изменив кадровую политику. Изменится ли подход к подбору персонала?

– Вы правы, кадры играют решающую роль в успешном развитии любой компании и, конечно, без перемен в кадровой политике не обойтись. По факту предприятие давно работает в условиях рынка, а вот менталитет некоторых сотрудников все еще не изменился. Это неприемлемо. Я убеждена, что добиться хороших результатов может лишь коллектив, каждый участник которого понимает, насколько важен его вклад в общее дело. Донести эту идею до каждого из 350 сотрудников ГУП Фирма «Автовокзал» – моя основная задача. Остаться в компании должны только те, кто заинтересован в переменах, кто хочет и будет работать на результат.

– Какой срок Вы ответили на реализацию первого этапа «внутренних реформ»?

– Думаю, что одного года будет достаточно, чтобы достичь определенных промежуточных результатов и при необходимости внести коррективы в нашу работу. Еще раз повторю, что многое будет зависеть от того, насколько успешно мы сможем выстроить обратную связь с нашими клиентами. При активной поддержке со стороны клиентов работа по улучшению качества предоставляемых услуг будет вестись быстрее и эффективнее!

Артем БАРСУКОВ

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Руководство ГУП Фирма «Автовокзал» просит всех пассажиров, заинтересованных в повышении качества обслуживания в нашей компании, изложить в отрывном купоне жалобы, пожелания и предложения, касающиеся работы автовокзала, автостанций, конкретных междугородных и пригородных маршрутов.

Заполненный купон можно оставить в любой кассе автовокзала и автостанций. Каждое замечание будет внимательно рассмотрено. Спасибо за вашу активную позицию!

БОЛЬШИЕ ДЕНЬГИ

На федеральной трассе М-4 «Дон», связывающей Москву, Воронеж, Ростов-на-Дону и Краснодар, начал работать новый платный участок. Сборы с водителей уже превысили прогнозы. Только за первые сутки автомобилисты заплатили уже более миллиона рублей.



Если доходность платного участка сохранится на таком уровне, он будет приносить почти миллион долларов в месяц. Парадокс ситуации в том, что речь идет о весьма коротком участке, пролегающем по территории Липецкой области, длиной всего в 50 км.

Общая протяженность трассы «Дон» составляет около 1300 км. Платный участок в 20 км появился здесь еще в 1999 году, теперь он реконструирован и построены новые 30 км. Сумма, взимаемая с водителей за проезд, меняется в зависимости от времени суток. Тариф за проезд легковой машины днем составляет 55 рублей, а с 21:00 до 09:00 – 50 рублей.

Для автомобилей массой от 3,5 до 8 т тариф увеличивают в два раза, для тяжелогрузов свыше восьми тонн – в четыре раза. На данном этапе платить надо наличными, но уже вскоре планируется установка терминалов, которые позволят оплачивать проезд банковскими картами.

Альтернативный бесплатный маршрут отличается плохим качеством дорожного покрытия, поэтому большинство водителей предпочитает заплатить и быстро проехать этот короткий участок, чем плестись по разбитой дороге со скоростью не выше 50 км/час. На въезде даже образуются заторы. Водители готовы платить за комфорт и более, но при условии, что протяженность хороших дорог будет больше.

В 2011 году на федеральной трассе «Дон» появится еще один платный участок в обход города Ефремова в Тульской области. Планируется, что в недалеком будущем вся дорога от Москвы до Черного моря будет представлять собой четырехполосный автобан. По самым смелым прогнозам уже в 2014 году эта идея может быть воплощена в жизнь.

ОБСУЖДАЕТСЯ ОСАГО

Лимит выплат по ОСАГО за пострадавшие в аварии имущество планируют увеличить со 120 до 300–400 тысяч рублей. Соответствующий законопроект готовит Министерство финансов Российской Федерации.

Внесение поправок в закон об «автогражданке» либерируют самые крупные страховые компании. Изначально страховой лимит по имуществу предлагалось увеличить только до 200 тысяч рублей, но позднее сумму пересмотрели в сторону увеличения до 300–400 тысяч рублей. Размер выплат в части причинения вреда жизни и здоровью пострадавших в ДТП Минфин готов увеличить со 160 тысяч до 500 тысяч рублей.

Увеличение размеров страховых выплат автоматически повлечет за собой увеличение тарифов. Расчеты для реализации первоначального плана по увеличению лимитов до 200 тысяч рублей для имущества и до 500 тысяч рублей для пострадавших повлекли за собой повышение базового тарифа ОСАГО на 30–40 процентов. Соответственно, если потолок увеличится вдвое – до 400 тысяч – тариф может одновременно подскочить на 50%.

Отмечается, что конкретные расчеты изменения базового тарифа по ОСАГО, которые потребуются после принятия поправок в закон, пока не проводились, однако аналитики Минфина отдают себе отчет в том, что увеличение лимита страховых выплат за вред имуществу в ОСАГО повлечет дополнительное и при этом значительное увеличение базового тарифа. В настоящее время все предложения только обсуждаются, оформить их в качестве поправок к закону и представить правительству планируется до конца текущего 2010 года.

НОВОСТИ «РЖД»

РЖД Российские железные дороги

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЕЗДА

В связи с увеличением пассажиропотока в период новогодних праздников и зимних школьных каникул назначаются дополнительные поезда дальнего следования формирования Приволжского филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания».



Поезд № 261/262 сообщением Саратов – Москва: отправление из Саратова 21, 23, 25, 27, 29, 31 декабря и 3, 5, 7, 9 января, отправление из Москвы 22, 24, 26, 28, 30 декабря и 1, 4, 6, 8 января.

Поезд № 541/542 сообщением Саратов – Москва: отправление из Саратова 25, 29 декабря, отправление из Москвы 26, 30 декабря.

Поезд № 587/588 сообщением Саратов – Москва: отправление из Саратова 2 января, отправление из Москвы 3 января.

Поезд № 513/514 сообщением Саратов – Адлер: отправление из Саратова 30 декабря, отправление из Адлера 31 декабря.

На дополнительные рейсы назначается поезд № 93/94 сообщением Астрахань – Москва (следует через Саратов): отправление из Астрахани 8, 16, 22 декабря, отправление из Москвы 10, 18, 24 декабря.

УПРАВЛЕНИЕ «НА АВТОМАТЕ»

Почти 67 млн. рублей Приволжская железная дорога направила в 2010 году на установку универсальной системы автоведения в пассажирских локомотивах.



Система предназначена для автоматизированного управления магистральными пассажирскими тепловозами и электровозами. Она обеспечивает движение поезда по расчетной оптимальной траектории, выполняя график движения на заданном участке, с соблюдением установленных ограничений скорости движения.

Система определяет фактическую скорость движения, координаты пути и местоположение поезда, рассчитывает время до контрольной станции, сравнивает расчетную и фактические скорости движения, а также позволяет выбрать наиболее рациональный с точки зрения потребления топлива режим ведения поезда. Все необходимые данные передаются на экран в кабине локомотива, что снижает психофизиологическую нагрузку на машиниста, а значит, способствует повышению безопасности движения поездов.

Оснащение локомотивов в пассажирском движении системой автоведения проводится по программе ОАО «РЖД» «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте». В этом году современная система автоведения установлена на 74 электровозах серии ЭП-1 и на 15 тепловозах ТЭП-70 в локомотивном депо Саратов. В 2011 году на Приволжской железной дороге будут оборудованы 19 тепловозов ТЭП-70 в локомотивном депо Саратов.

ОБНОВЛЕННЫЕ ПЛАТФОРМЫ

На строительство и реконструкцию пассажирских платформ в Саратовском регионе Приволжской железной дороги в текущем году направлено 15 млн. рублей.



Работы по строительству и реконструкции пассажирских платформ велись по инвестиционной программе «Реконструкция вокзального комплекса». В частности, на новом остановочном пункте 250 км перегона Клены – Терса построены две пассажирские платформы. Они состоят из железобетонных плит. Длина каждой платформы – 24 метра, ширина – 3 метра. Для удобства пассажиров платформы оснащены лестничными маршами с металлическими перилами и пандусами. На каждой платформе установлены навесы, защищающие от снега и дождя, и оборудован пешеходный переход через железнодорожные пути.

Платформы построены по просьбе жителей села Терса. На перегоне Клены – Терса курсируют рельсовые автобусы сообщением Сенная – Балаково и Сенная – Пугачевск. Напомним, что с 7 декабря 2010 года на этом перегоне вводится новая остановка на о. п. 250 км.

В связи с этим изменяется расписание пригородных поездов № 6321 сообщением Балаково – Сенная, № 6324 сообщением Сенная – Пугачевск и № 6325 сообщением Пугачевск – Сенная, которые курсируют по нечетным числам на участке Клены – Терса.

Поезд № 6321 сообщением Балаково – Сенная: отправление со ст. Балаково в 5:58, отправление с о. п. 250 км в 6:33, прибытие на ст. Сенная в 7:37.

Поезд № 6324 сообщением Сенная – Пугачевск: отправление со ст. Сенная в 8:24, отправление с о. п. 250 км в 10:20, прибытие на ст. Пугачевск в 12:22.

Поезд № 6325 сообщением Пугачевск – Сенная: отправление со ст. Пугачевск в 14:20, отправление с о. п. 250 км в 16:41, прибытие на ст. Сенная в 17:42.

ТЕПЛО С ВЫГОДОЙ

На Приволжской железной дороге впервые внедрены вихревые теплогенераторы, предназначенные для обогрева жилых, производственных и иных помещений горячего водоснабжения.

В 2010 году современные установки появились на трех предприятиях Приволжской магистрали: в Саратовской дистанции электроснабжения, Сенновской дистанции электроснабжения и Дорожном центре дефектоскопии (Аткарск). Для этой цели ОАО «РЖД» выделило Приволжской дороге 15 млн. рублей.

Вихревой теплогенератор способен преобразовывать электрическую энергию в тепловую. Он имеет форму трубы, внутри которой движется жидкость в двух направлениях. Работает установка в автоматическом режиме с учетом температуры окружающего воздуха. Нагрев происходит за 1–2 часа в зависимости от наружной температуры и объема обогреваемого помещения.

По словам специалистов, вихревой теплогенератор прост в обслуживании и отличается высокой эффективностью, позволяя экономить до 20% электроэнергии при отоплении помещений по сравнению с традиционными электроводяными котлами. В прошлом году теплогенератор уже прошел опытную эксплуатацию в Саратовской дистанции электроснабжения. Благодаря установке за осенне-зимний период предприятие сэкономило около 200 тыс. кВт/час или 1,3 млн. рублей.

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

В настоящее время в пассажирских поездах формирования Приволжского филиала ОАО «ФПК» курсируют 16 купейных вагонов, оборудованных для обслуживания пассажиров с ограниченными физическими возможностями. С января по ноябрь 2010 года на Приволжской железной дороге специальными купе воспользовались 42 пассажира.



Спецвагоны курсируют через Саратов в составе фирменных, скорых и пассажирских поездов: № 5/6 «Лотос» сообщением Астрахань – Москва, № 9/10 «Саратов» сообщением Саратов – Москва, № 13/14 сообщением Саратов – Адлер, № 17/18 сообщением Саратов – Москва и № 339 сообщением Астрахань – Казань.

В таком вагоне для пассажиров, пользующихся инвалидными колясками, предусмотрен специальный подъемник, при этом высота платформ не имеет значения.

Кроме того, в вагоне расположено специальное двухместное купе и отдельный санузел. Купе шире стандартного. Оно оснащено специальными вспомогательными ремнями, позволяющими пассажиру без посторонней помощи пересечь в кресло. Спальная полка устанавливается в любое удобное для пассажира положение. Дверные проемы в купе и санузел значительно расширены. Купе оборудовано лифтограммами и звуковым табло, позволяющими людям со слабым зрением и слухом узнать время, температуру в салоне, а также вызвать проводника. Удобное место предусмотрено и для сопровождающего лица.

В вагонах с купе для инвалидов имеются бытовые помещения с душевой комнатой, утюгом и гладильной доской. Стоимость проезда в купе для инвалидов не отличается от стоимости билета в купейном вагоне.

Кроме того, на вокзалах, расположенных в регионе деятельности Приволжской железной дороги, пассажирам с ограниченными физическими возможностями бесплатно оказываются услуги по посадке/высадке в вагон поезда, переносу багажа и посещению туалетов.

В здании вокзалов станций Саратов-1, Волгоград-1, Астрахань-1 для пассажиров с ограниченными физическими возможностями работают специализированные кассы. Входы в вокзалы и на платформы оборудованы пандусами.

НОВОСТИ

КОНЕЦ МОНОПОЛИИ

Госавтоинспекция в ближайшем будущем может потерять монополию в сфере регистрации транспортных средств.



Депутаты Госдумы предлагают делегировать эти полномочия также дилерским центрам по продаже машин и компаниям, которые проводят техосмотр автомобилей. Соответствующий законопроект в середине декабря был внесен на рассмотрение нижней палаты парламента.

Планируется, что любые профильные компании, закупившие оборудование для проверки и внесения в общую государственную базу данных информации об автомобиле, обеспечат хранение бланков и госномеров и пройдут аккредитацию специального контролирующего органа, смогут наряду с автоинспекцией выполнять функции по регистрации транспортных средств.

Уже известно, что законопроект поддержали зампред правительства РФ Игорь Шувалов и президент Дмитрий Медведев. А вот официальная позиция монополиста – Госавтоинспекции – пока не была озвучена. Представители ГИБДД обещают сделать это на первом слушании законопроекта в Госдуме. Известно лишь то, что многие эксперты этой структуры опасаются хаоса и неразберихи в случае, если в эту сферу допустят частных.

Для последних принятие нового законопроекта откроет новые возможности для повышения качества обслуживания. Сейчас дилерские центры предлагают лишь посреднические услуги по постановке машин на учет по доверенности за дополнительную плату. Изменение процедуры регистрации позволит без лишнего удорожания оказывать полный комплекс услуг – клиенты смогут выезжать из автосалона с техосмотром, страховкой и номерами.

Законопроект о передаче в частные руки процедуры проведения технического осмотра транспортных средств Правительство РФ одобрило, ожидается, что новая схема проведения техосмотра начнет работать уже в 2011 году. Вероятно, нововведения в сфере регистрации машин также не заставят себя ждать.

ЧУДЕСА ПОД БРЕНДОМ «Ё»

Состоялась премьера серии гибридных микрولитражных автомобилей под брендом «Ё». Один из основных инвесторов проекта Михаил Прохоров обещает, что серийное производство будет запущено уже через два года.



Широкой общественности представили три варианта ё-мобилей: ё-микровэн, ё-кросс-купе и ё-фургон. Все они построены на единой платформе за считанные месяцы. Комбинированная несущая структура выполнена из композитных материалов и металла – в основе стальная рама. Оперение из стекловолокна. При этом весят прототипы 650–700 кг, серийные версии будут иметь аналогичную массу.

Силловая установка ё-мобилей в перспективе будет состоять из торoidalного роторно-лопастного двигателя внутреннего сгорания, совмещенного с генератором и работающего на 92-м бензине и метане. Преимущество такого двигателя внутреннего сгорания заключается в том, что он имеет относительно небольшие размеры и коэффициент полезного действия, увеличенный на 10%.

Инженеры подчеркивают, что работающие на метане ё-мобили с запасом укладываются в нормы Евро-5. Правда, на опытных образцах вместо роторно-

лопастных чудо-моторов установлены немецкие двухцилиндровые Weber. Газовые баллоны можно будет заправлять не только на заправке, но и от бытовой газовой системы при помощи специального промежуточного компрессора. Для второго варианта потребуется около трех часов.

Силловая установка не крутит колеса, а питает тяговые электромоторы и подзаряжает суперконденсаторы, емкость которых составляет порядка 4,8 фарад. Немаловажно, что их емкость и работоспособность мало зависят от температуры. Они неприхотливы, будут служить дольше, чем литиево-ионные аккумуляторы, обладают меньшим внутренним сопротивлением, соответственно, быстрее набирают и отдают заряд. Минус лишь в том, что конденсаторы дороже.

ДВС с генератором на ё-мобилях в основном работают на фиксированных оборотах, что исключает самые вредные переходные процессы при резком увеличении частоты вращения вала двигателя. От конденсаторов тяговые электромоторы питаются во время интенсивного старта или неспешного перемещения на небольших скоростях, например, в пробке. При торможении и движении накатом тяговый электродвигатель выступает в роли генератора, также пополняя заряд конденсаторов.

Обывателей наверняка поразит экономичность ё-мобилей. Так, 20-литрового бензобака и газовых баллонов, в которые помещается 14 кубометров метана, хватает более чем на тысячу километров! Если топливо закончится, емкости суперконденсаторов хватит, чтобы преодолеть еще два километра до ближайшей заправки.

Запустить ё-мобиль можно при помощи мобильного ё-фона, который будет поставляться в комплексе. Все прототипы оборудованы климат-контролем, мультимедийной системой, включающей навигацию на базе систем ГЛОНАСС и GPS. Мультимедиа совместимы со стандартом связи 4G и позволяют подключать USB-накопители. Управление всеми функциями ё-мобилей осуществляется с помощью сенсорного экрана на центральной консоли. В оснащение базового ё-мобиля входят две подушки безопасности, ABS и круиз-контроль.

Машины полноприводные, на каждую ось приходится по электродвигателю. Разработчики отмечают, что будет возможность заказать бюджетную переднеприводную версию с одним тяговым мотором. Дорожный просвет трёхдверной модели составляет 200 мм, у фургона и пятидверной модели – 170 мм.

В 2011 году планируется изготовить опытную партию гибридов для проведения испытаний. Объем инвестиций на первом этапе составит порядка 150 миллионов евро. Конвейер будет создан ориентировочно летом 2012 года, и уже осенью начнется серийный выпуск.

Цена самого доступного варианта серийного гибрида составит около десяти тысяч долларов.

ПЕРЕШАГНУЛИ КРИЗИС

Подведены итоги продаж автомобилей за 11 месяцев. Оправдались самые оптимистичные прогнозы на этот год. Общий рост с января по ноябрь составил 28% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года по данным Ассоциации европейского бизнеса. В России реализовано 1,7 млн. легковых



автомобилей и моделей легкого коммерческого транспорта. Особенно удачным оказался ноябрь: прошлогодний показатель превзойден на 80%. За месяц продано 189 902 машины. Сравнения с докризисными показателями пока еще не в пользу нынешних, но уже объемы продаж не так далеки. В осенние месяцы рынок стал приближаться к объемам января-февраля 2008 года, уступая им меньше 15%. Напомним, что еще недавно речь шла о двукратном падении в сравнении с докризисным уровнем.

Подтверждением серьезных перемен на рынке является то, что основные продажи стали вновь приходиться на чуть более дорогие модели. Если на волне кризиса самой продаваемой иномаркой стал Renault Logan, сместив с первой строчки многолетнего лидера Ford Focus, то теперь они вновь поменялись местами. Десятка лидеров среди иномарок сейчас выглядит так: Ford Focus – 58,6 тысяч штук; Renault Logan – 56,1; Daewoo Nexia – 39,6; Chevrolet Lacetti – 28,5; Daewoo Matiz – 27,8; Kia Rio – 26,9; Opel Astra – 26,1; Kia Cee'd – 24,8; Hyundai Getz – 21,4; Chevrolet Aveo – 20,4 тысяч единиц.

Среди марок после Лады – реализовано 567,5 тысяч машин – самым продаваемым брендом остается Chevrolet с показателем в 103,6 тысяч единиц. Впрочем, если из этого числа вычестить Chevrolet Niva, продажи которой составили 31,4 тыс. шт., вперед вырвутся сразу четыре марки: Kia – 96,5 тыс. единиц; Renault – 85 тысяч шт.; Ford – 78,6; Hyundai – 77,6.

За исключением «Мазды» и «Хонды» для всех иномарок ситуация складывается самым благоприятным образом. Две вышеупомянутые компании попали в сложную ситуацию – машин продано на 25% меньше, чем в кризисном 2009 году.

Еще хуже обстоят дела только у марок Hummer (-43%), Dodge (-45%), Chrysler (-48%) и фактически ушедшей с рынка Alfa Romeo (-46%). На самом дне Geely (-77%) и ИЖ (-68%).

Скрещивание слов (Crossword puzzle):

1	Вид спортивной обуви (мн. ч.)	Запрет свыше	Неразъемный пятачок	Пометка с оск. ретности	Порода дерева
	↓	↓	↓	↓	↓
	↑	↑	↑	↑	↑
	Определенное правило по латыш.	Интеллектуальная игра	Какое во время еды	Мужское польское имя	...ant
	↓	↓	↓	↓	↓
	↑	↑	↑	↑	↑
	Часть атмосферы звезды	Сход снега	Подбита у хромого пса	Резкий звук от удара	
	↓	↓	↓	↓	↓
2	Груз при за-солке	Запор на в-ротах	Место рыцарского турнира	Войско захватчиков	... бланш
	↓	↓	↓	↓	↓
	↑	↑	↑	↑	↑
	Военная профессия	Изобретение Пюльва и Маркони	... гр-мт. земля трясется	Деньги Бангладеш	Боевая единица князя Игоря
	↓	↓	↓	↓	↓
	↑	↑	↑	↑	↑
	Фруктовый безалкогольный напиток	Вклад частного лица в банке	Кодекс людей в погонах	Исследовать глубину океана	Реклама на концерт
	↓	↓	↓	↓	↓
	↑	↑	↑	↑	↑
	Крайне злой, жестокий человек	Нега во всем теле	Накопленные пожитки	Краткосрочный отпуск	Исчезновение не известной кука
	↓	↓	↓	↓	↓
	↑	↑	↑	↑	↑
	Он спорит с прокурором	Загребущий спортивный инвентарь	Римский член коллегия жрецов	Отвергнутый обществом	... Павлович Чехов
	↓	↓	↓	↓	↓
	↑	↑	↑	↑	↑
	Канализационная пробка	Град, что са-моварами богат	1	В ней участвовал Врингель	... Пондиз, пы-сатать
	↓	↓	↓	↓	↓
	↑	↑	↑	↑	↑
	Общая сумма	Подогретый ром	Роды по вине Барсика	"Отец" по-турски	2
	↓	↓	↓	↓	↓
	↑	↑	↑	↑	↑
	Телефонный возглас	Государство в Юж. Америке			

ГОРОСКОП ИСКУССТВО ПЕРЕВОПЛОЩЕНИЯ

У ОВНОВ ситуация с финансами до самого конца года будет неоднозначной, вопрос с премиальными решится в самый последний момент. Чтобы не оказаться в заложниках такого положения вещей, старайтесь быть экономнее, до поры до времени избегайте крупных покупок. Преодолеть личный экономический кризис поможет изворотливость и интуиция.

ТЕЛЦАМ следует подготовиться к деловым переговорам на разных уровнях. Общение, подкрепленное профессиональным энтузиазмом и конкретными предложениями по оптимизации рабочего процесса, будет продуктивным. Непоколебимая вера в успех задуманных проектов позволит приобрести новых союзников и не оставит шансов злопыхателям и завистникам.

БЛИЗНЕЦОВ в самом конце года ждут непредвиденные и оттого еще более приятные денежные поступления. Возможно, приток финансов станет результатом удачно проведенных переговоров с руководством. Не стесняйтесь рекламировать собственные успехи. Если ваш профессиональный рост подкреплен фактами, коллеги должны получить об этом максимум информации.

РАКАМ следует проявить осторожность и внимательность при работе с любимыми финансовыми документами. Не исключено, что на долю некоторых представителей знака выпадет тяжкая обязанность посвятить напряженной работе конец декабря. Результаты этой деятельности будут отличными во всех отношениях, и новогодние канюкли станут на их фоне еще более удачными.

ЛЪВАМ предстоит решить непростую дилемму: сделать фееричный рывок к карьерным высотам и остаться без сил под Новый год или же остановиться на достигнутом, запастись энергией и уже после праздников устремиться к новым вершинам. От выбора стратегии и тактики будет зависеть многое в дальнейшей жизни, поэтому не лишним будет хорошенько взвесить ситуацию.

ДЕВЫ, к общей суете предпраздничных дней прибавится еще и перспектива дополнительного заработка. Трудно судить, насколько успешны будут результаты этого мероприятия, также не следует забывать, что бесплатный сыр бывает только в мышеловках. Впрочем, без оправданного риска не бывает динамичного развития, предпримчивые Девы знают это лучше других.

У ВЕСОВ на этой неделе есть неплохие шансы получить кредит или какие-то иные финансовые блага. А вот давать деньги в долг не рекомендуется, так как вполне могут возникнуть трудности с их возвратом. Предполагаемая ситуация позволит потренироваться в искусстве говорить «нет» близким друзьям и коллегам, которые в последнее время слишком часто пользуются вашей добротой.

СКОРПИОНАМ лучше отложить на неопределенное время все дела, требующие финансовой ответственности. Запас ваших сил находится на критической отметке, так что подумайте хорошенько, стоит ли под конец года выкладываться на все сто процентов. Учтите, что сразу после новогодних каникул придется с головой окунуться в работу, преодолевая все новые и новые барьеры.

СТРЕЛЦАМ очень понадобятся навыки мотворца, поскольку в ближайшие дни кому-то придется, помимо собственной воли, оказаться в эпицентре скандальной ситуации. Чтобы не принимать участие в споре в интересах одной из сторон, придется взять на себя роль арбитра. Чем жестче будет ваша позиция, тем проще будет примирить участников конфликта.

КОЗЕРОГИ, деловые встречи и заключенные в течение ближайшей недели договоры обещают быть весьма успешными. Это будет способствовать стабилизации и укреплению финансового положения вашей семьи. Уходящий год потребовал от вас огромных усилий в профессиональной сфере, поэтому спокойствие последних декабрьских дней станет справедливым вознаграждением.

ВОДОЛЕИ как всегда в центре внимания. Оптимизм и сильнейший предпраздничный положительный заряд эмоций сделают вас источником хорошего настроения для коллег и друзей. Если удастся справиться со свойственным вам скепсисом и недоверием к людям, можно гарантировать, что праздники пройдут на «ура».

РЫБЫ, появление в вашей жизни новых людей можно рассматривать как благоприятный знак. Вы еще даже не предполагаете, с каким неожиданным позитивным последствием приведет вас знакомство с яркими и неординарными людьми, которые станут источником свежих идей и везений. Внимательно прислушайтесь к советам, которые получите в этот период.

АВТОМИР

НОВЫЕ БИЛЕТЫ 2010



I. Можете ли Вы начать обгон?
 а) Да, если обгон будет завершен до перекрестка;
 б) Да;
 в) Нет.



II. Разрешена ли Вам остановка в указанных местах?
 а) Разрешена только в Б;
 б) Разрешена только в В;
 в) Разрешена только в А и В;
 г) Запрещена.



III. Вы намерены повернуть налево. Ваши действия?

а) Проедете перекресток первым;
 б) Уступите дорогу только автомобилю с включенными проблесковым маячком и специальным звуковым сигналом;
 в) Уступите дорогу обоим транспортным средствам.

IV. Следует ли при движении прямо уступить дорогу трамваю?

а) Да;
 б) Нет.

V. Вы намерены повернуть направо. Можете ли Вы приступить к повороту?

а) Да;
 б) Да, после того, как грузовой автомобиль начнет поворот;
 в) Нет.

VI. Разрешено ли Вам подъехать к месту своей работы, расположенному в зоне действия этих знаков?

а) Разрешено только в нерабочие дни;
 б) Разрешено только в рабочие дни;
 в) Разрешено в любой день;
 г) Не разрешено.

VII. Вы буксируете неисправный автомобиль. По какой полосе Вы можете продолжить движение?

а) Только по правой;
 б) По любой.



Ответ - а.
 Вы должны ехать по правой полосе. Скорость движения должна быть не менее 60 км/ч.

Ответ - б.
 Вы можете ехать по любой полосе.



Ответ - б.
 Вы можете ехать по любой полосе.

Ответ - в.
 Вы должны уступить дорогу обоим транспортным средствам.

Ответ - г.
 Вы должны уступить дорогу трамваю.

Ответ - б.
 Вы можете приступить к повороту.

Ответ - в.
 Вы должны уступить дорогу обоим транспортным средствам.

Ответ - в.
 Вы должны уступить дорогу трамваю.

Ответ - а.
 Вы можете ехать по любой полосе.

Ответ - б.
 Вы можете ехать по любой полосе.

ВЫЙТИ ИЗ ПОТОКА!

ГИБДД планирует освоить новый метод борьбы с пьяными водителями – массовые проверки целого потока машин. С этой целью в российский законодательство будут внесены соответствующие поправки.



В настоящее время инспекторы ГИБДД формально не имеют права останавливать всех водителей без разбора и проверять на трезвость. Антialкогольные рейды в принципе носят нерегулярный характер, и даже руководство ГИБДД признает, что существующая процедура не исключает возможности откупа виновных. Уже в ближайшем будущем ситуация изменится. Глава общегосударственного ведомства Виктор Кирьянов заявил, что инспекция планирует сделать работу по выявлению пьяных водителей более масштабной и эффективной. Суть нового метода – внезапная проверка большого потока машин. Тест на трезвость будет проводить группа специалистов – медиков и инспекторов, что, с одной стороны, позволит обеспечить оперативность процедуры, а с другой стороны, исключит возможность дачи взятка.

Скептики называют данный метод легализацией облав, но многие эксперты полагают, что она станет действенной мерой в борьбе за трезвость на дорогах. В рамках борьбы с пьянством за рулем в августе 2010 года в России был отменен максимально допустимый уровень алкоголя в организме водителя. До этого он составлял 0,3 грамма на один литр крови или 0,15 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха. Этот шаг уже дает свои результаты, поскольку за 10 месяцев текущего года по вине нетрезвых водителей в России произошло более десяти тысяч аварий, что на шесть процентов меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Впрочем, количество жертв все еще слишком велико: по вине пьяных водителей погибло 1,6 тысяч россиян, и были ранены почти 15 тысяч человек.