

Технический визит в 17-й Автобусный парк ГУП «Мосгортранс»

В. Кузьмина



О том, какие новшества внедряются в системе ГУП «Мосгортранс» на современном этапе развития общественного транспорта, в публикациях журнала «АТ» рассказывалось неоднократно. Но в основном читатели получали информацию в виде изложений выступлений представителей Мосгортранса на различных транспортных форумах.

Однако на этот раз организаторы 9-й международной выставки «ЭлектроТранс 2019», посвященной развитию экологически чистого общественного и индивидуального транспорта, в рамках программы технических визитов для специалистов предоставили возможность посетить ряд транспортных объектов, включая 17-й Автобусный парк ГУП «Мосгортранс». Корреспондент «АТ» воспользовался предоставленной возможностью и с группой автотранспортников посетил один из крупнейших автобусных парков столицы.

На пороге 17-го Автобусного парка гостей дружелюбно встретил начальник технического отдела автопарка Пук Михаил Борисович, который затем познакомил участников технического визита с генеральным директором ООО «Сервисная Компания – Группа ГАЗ» Дорошиным Виталием Валерьевичем. В помещении предприятия сервисной компании, расположенной на территории 17-го Автобусного парка, собственно и состоялась основная беседа, которая впоследствии продолжилась во время осмотра производственных объектов автопарка.



Административное здание 17-го Автобусного парка



Участников технического визита сопровождали начальник технического отдела 17-го Автобусного парка М. Пук (справа) и генеральный директор ООО «Сервисная Компания – Группа ГАЗ» В. Дорошин (слева)



В 17-ом Автобусном парке эксплуатируются 445 автобусов различных модификаций и вместимости, произведенных Ликинским автобусным заводом

Немного истории

Как рассказал Михаил Пук, строительство 17-го Автобусного парка началось в московском районе Чертаново в 1983 году на территории площадью более 11 гектаров. Согласно проекту автопарк должен был обслуживать 500 машин Ikarus-280. Первая очередь на 79 мест была открыта 15 апреля 1991 года (68 автобусов ЛиАЗ-677, Ikarus-280 и др.). Выпуск линейных машин в то время составлял от 6 до 10 автобусов. В конце 1992 года в состав автопарка входили 84 автобуса, а в 1995 году – 98 автобусов.

Основные показатели

В настоящее время в 17-ом Автобусном парке, который является филиалом ГУП «Мосгортранс», эксплуатируются 445 автобусов различных модификаций и вместимости, произведенных Ликинским автобусным заводом.

Это современные автобусы экологического класса Евро-5 особо большой, большой и средней вместимости: соответственно ЛиАЗ-621365, ЛиАЗ-529265, ЛиАЗ-429260. Примечательно, что сегодня на территории Москвы работают автобусы, 80% из которых составляют модели марки ЛиАЗ.

Филиал 17-й Автобусный парк ГУП «Мосгортранс» обслуживает районы Бирюлево-Западное, Бирюлево-Восточное, Коломенское, Загорье, Южное и Северное Бутово, Чертаново, Остафьево, микрорайон Щербинка, Центральный округ. В ведении предприятия 61 маршрут, общей протяженностью 682,4 километра, на которых ежедневно работают 406 автобусов. Среднесуточный пробег одного автобуса составляет 229,6 км. Объем ежедневных перевозок – 221,4 тыс. пассажиров.

Пилотный проект контракта жизненного цикла

В 17-ом Автобусном парке ГУП «Мосгортранс» реализуется пилотный проект контракта жизненного цикла. Об этом рассказал Виталий Дорошин. Компания «Русские Автобусы – Группа ГАЗ» на производственных площадях парка разместила предприятие «Сервисная Компания – Группа ГАЗ», обеспечивающее выполнение технического обслуживания и ремонт поставленных новых автобусов в течение всего их жизненного цикла эксплуатации.

Переговоры Мосгортранса с производителем автобусов по внедрению контракта жизненного цикла велись с 2013 года. В результате, в 2016 году 17-й Автобусный парк, впервые в России, переведен на работу в рамках пилотного проекта контракта жизненного цикла. Весь имевшийся старый линейный подвижной состав в период с августа по декабрь 2016 года был передан в другие филиалы ГУП «Мосгортранс». По договору с ООО «Русские Автобусы – Группа ГАЗ» по контракту жизненного цикла в автопарк поступили 445 новых автобусов, началась эксплуатация ЛиАЗ-529265 в количестве 270 ед., ЛиАЗ-429260 – 47 ед. и ЛиАЗ-621365 – 128 ед.

Взаимодействие специалистов автобусного парка со специалистами завода изготовителя и сервисной компании позволяет качественно улучшить и ускорить техническое обслуживание и ремонт подвижного состава. Оперативно решаются вопросы по гарантийному ремонту, спорные и форс-мажорные вопросы с представителями сервисной компании.

Вносятся предложения по изменениям в конструкцию опытных машин для повышения надежности, улучшения условий работы водителей и перевозки пассажиров.

Выявляются неисправности автобусов на всем периоде жизненного цикла, связанные с эксплуатацией,



В зоне технического обслуживания и ремонта подвижного состава



Здание для проведения ТО и Р автобусов

конструктивными или технологическими недочетами при производстве автобусов. Выявленные недостатки оперативно устраняются, учитываются при дальнейшем развитии производства новых автобусов, улучшая их качество.

Как пояснил В. Дорошин, «Сервисная Компания – Группа ГАЗ» осуществляет все работы по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, обеспечению необходимыми запасными частями. Оплата выполненных работ Мосгортрансом производится на основании акта выполненных работ, подписанного обеими сторонами. Перед сервисной компанией стоит задача по обеспечению коэффициента технической готовности автопарка не ниже 0,95. И предприятие с этой задачей справляется. По крайней мере, в день технического визита в автобусный парк, в гараже находился всего лишь один резервный автобус и один легковой автомобиль службы безопасности, который выезжает

на линию в случае необходимости. На открытой стоянке находилась еще пара автобусов, водители которых приехали на обед. Однако, как признался В. Дорошин, отвечая на вопросы гостей автобусного парка, в начале внедрения контракта жизненного цикла шло не всё так гладко, были и сбои, и штрафные санкции со стороны Мосгортранса. Но теперь технологический процесс отлажен в полной мере.



Перед сервисной компанией стоит задача по обеспечению коэффициента технической готовности автопарка не ниже 0,95

Срок действия контракта жизненного цикла на дизельный автобус составляет 7 лет (для сравнения напомним, что срок действия контракта жизненного цикла на электробус равен 15 годам). Как отметил В. Дорошин, основные преимущества заключения такого контракта для автобусного парка заключаются в следующем:

- стабильности выполнения регламентных работ по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава;

- отсутствии необходимости участия в тендерах по закупке запасных частей;
- наличии гарантии установки на подвижной состав только оригинальных запасных частей;
- унификации автобусного парка – все модели автобусов марки ЛиАЗ;
- совместном обучении водителей автобусов экономичному и безопасному вождению;
- наличии возможности наложения штрафных санкций в случае нарушения условий контракта;
- эффективном инвестировании в производственно-техническую базу.

Что касается вопроса обеспечения ООО «Сервисная Компания – Группа ГАЗ» ремонтными рабочими, то В. Дорошин пояснил, что в основном это прежние работники автобусного парка, которые перешли на работу в их предприятие. Безусловно, коллектив пополнился и новыми кадрами. Примечательно, что здесь проходят практику студенты колледжей по слесарным и ремонтным специальностям, с этой целью сервисная компания заключила с учебными заведениями соответствующие договоры. Ряд практикантов после окончания колледжей приходят работать в ООО «Сервисная Компания – Группа ГАЗ».

Вместе с тем, как сообщил В. Дорошин, заправка автобусов дизельным топливом и закупка автомобильных шин не входит в обязанности сервисной компании, это прерогатива автобусного парка, в ведении которого находятся восемь раздаточных топливных колонок, пять из которых расположены на территории автопарка.

Своими глазами

Участники технического визита своими глазами, а не слов представителей автобусного парка и сервисной компании, смогли убедиться в современном оснащении производственных помещений, чистоте и порядке на территории автопарка.



Отличительной особенностью 17-го Автобусного парка является крытая стоянка (с волнообразной крышей) площадью 26 532 м², не имеющая себе равных среди автопарков мира



Внутри здания крытой стоянки



Автопарк разработал схему безопасного движения автобусов по своей территории, нанеся необходимую дорожную разметку и установив соответствующие дорожные знаки



Открытая стоянка на территории 17-го Автобусного парка

Отличительной особенностью 17-го Автобусного парка является крытая отапливаемая стоянка площадью 26 532 м², не имеющая себе равных среди автопарков мира.

Автопарк разработал схему безопасного движения автобусов по всей территории, нанеся необходимую дорожную разметку и установив соответствующие дорожные знаки. Имеется разметка и для оптимального размещения автобусов во время их нахождения в гараже. Вместимость крытой стоянки – 300 автобусов, остальной подвижной состав размещается на открытой стоянке.

Гости автопарка смогли посетить зону по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, участок ежедневного обслуживания автобусов, увидеть шиномонтажный участок и центральный склад запасных частей, расположение моек подвижного состава, оснащенных современным оборудованием.



Автомобили сервисной компании по оказанию технической помощи и обеспечению безопасности дорожного движения



По состоянию на 1 апреля 2019 года численность коллектива 17-го Автобусного парка составляла 1222 человека, из них водителей автобусов регулярных городских пассажирских маршрутов – 900 человек, других водителей – 78 человек. Все водители перед выходом на линию и после возвращения с маршрута проходят обязательный медицинский осмотр.



Медицинский осмотр водителя

В административном корпусе автобусного парка размещены три медицинских кабинета, в каждом из которых находятся три рабочих места, оснащенных компьютерами. Медицинские работники с использованием компьютера измеряют у водителей давление и пульс. Применяется во время осмотра и алкотестер. Все данные замеров фиксируются в компьютере и по Интернету на-



Медицинское оборудование для измерения давления, пульса и проведения алкометрии

правляются в ГУП «Мосгортранс». Вместе с тем медперсонал параллельно ведет ручную записи и в специальном прошитом журнале, который хранится в автобусном парке. Прием водителей для предрейсового и послерейсового медицинских осмотров осуществляется круглосуточно. При этом количество проверенных водителей перед началом рабочего дня должно совпадать с количеством путевых листов, выданных водителям, аналогичная ситуация соблюдается и после возвращения водителей в автобусный парк.

Кстати, диспетчерские, где выдаются путевые листы, расположены рядом с медицинскими кабинетами. Здесь же находится еще одна диспетчерская, куда водители автобусов с автоматической системой контроля проезда после рейса сдают валидаторы для считывания с них



Диспетчерская, где выдают и принимают путевые листы



Здесь водители сдают и получают валидаторы

информации по учету перевезенных пассажиров и дальнейшего анализа пассажиропотока. Отметим, что физическая нагрузка на водителей теперь возросла – они приносят и сдают в диспетчерскую не один валидатор, как ранее, а несколько. Ведь количество валидаторов в салоне автобусов увеличилось – они находятся у каждой двери, а не только у передней, через которую пассажиры входили в автобус до отмены турникетов. Думается, что количество валидаторов в автобусах большой вместимости и особо большой вместимости будет увеличено, если, конечно, сотрудники Мосгортранса прислушаются к предложениям москвичей. Добросовестные пассажиры просят устанавливать валидаторы с двух сторон от средних дверей, а не только с одной, поскольку в часы пик оплатить проезд всем пассажирам весьма затруднительно из-за большого потока входящих людей и разделения его направо и налево. Как говорится, в таких ситуациях некоторым пассажирам произвести оплату проезда оказывается не «с руки», а заняв в «соревновании» с другими пассажирами сидячее место в салоне и вовсе потом едут «зайцем», не желая освобождать насиженное место и расталкивая стоящих в салоне людей на пути к валидатору. Может быть стоит прислушаться к этому предложению, ведь речь идет в том числе и о недополученных доходах автобусными предприятиями от оплаты проезда пассажирами. Но вернемся к рассказу о техническом визите.

Судя по расположенной в холле административного здания автобусного парка настенной информации для его работников, на предприятии особое внимание уделяется решению социально-бытовых вопросов, медицинскому обслуживанию, отдыху, спорту, культурно-массовым мероприятиям. В административном корпусе кроме кабинетов медпункта имеются музей, библиотека, литературная гостиная, актовый и тренажерный залы,

буфет и столовая. Кстати, после окончания технического визита удалось заглянуть в буфет и даже попробовать некоторые блюда, цена оказалась вполне приемлемой, да и съестное отвечало необходимым вкусовым требованиям. В зале тут же обедали работники и водители автобусного парка, сделав в этот день свой выбор в пользу буфетного меню. А в целом они выбрали непростую профессию – работу в 17-ом Автобусном парке, обеспечивая своевременную, комфортную и безопасную перевозку жителей и гостей столичного региона.

Крупнейший транспортный оператор

Как уже было отмечено выше, 17-й автобусный парк является филиалом ГУП «Мосгортранс», отметившего в прошлом году свое 60-летие. В связи с этой знаменательной датой остановимся на некоторых страницах истории развития этого предприятия, являющегося на сегодняшний день крупнейшим оператором наземного городского пассажирского транспорта в Европе.



Первые конные трамваи

История Мосгортранса неразрывно связана с историей наземного транспорта столицы и насчитывает уже полторы сотни лет с момента запуска в городе первых конных трамваев. В начале прошлого века в городе появились трамваи на электрической тяге, а спустя всего несколько лет по Москве поехали автобусы и троллейбусы. В те времена управление еще не было централизованным, каждым видом наземного транспорта рулил свой «трест», и работа автобусов, троллейбусов и трамваев часто оказывалась недостаточно согласованной, ее организация оставляла желать лучшего вплоть до конца 50-х годов.



Награды за спортивные достижения

В 1958 году для удобства управления расширяющейся транспортной сетью московские власти решили объединить все три вида наземного городского пассажирского транспорта столицы – автобус, троллейбус и трамвай – в единое предприятие. В результате возникло Управление пассажирского транспорта Мосгорисполкома (УПТМ).

Линейный транспорт стал двигаться на порядок быстрее, потому что изменилась система работы диспетчеров, упрочились контакты разных видов транспорта, точнее стало выдерживаться расписание. Трамваи, троллейбусы, автобусы стали работать без кондукторов. В 1962 году транспорт перешел на новую систему оплаты – появились кассы-копилки, салоны постепенно радиофицировались. Водителям уже не приходилось помимо основных обязанностей объявлять остановки.

Москва росла, присоединялись новые районы, к которым не успевали прокладывать линии метрополитена. На помощь метро пришел наземный транспорт, автобусные и троллейбусные маршруты пролегли в отдаленные уголки большого города. Правда, и для него задача оказалась нелегкой: наземный транспорт в те годы как на окраинах, так и в центре работал в условиях постоянно растущего пассажиропотока. Справиться с такой нагрузкой мог совсем иной тип подвижного состава, ранее невиданный Москвой.



Кондуктор 1-го Автобусного парка Москвы Лидия Грибова, 1957 г.



Знаменитый автобус ЛиАЗ-677

Главным видом городского транспорта прошлого века стал автобус. Автопарк пополнился новой моделью автобуса ЛиАЗ-677, которая изготавливалась на Ликинском

автобусном заводе в Подмоскowie. Для того времени это была довольно комфортабельная машина: плавный ход, салон с высоким потолком, большими окнами. Ну



Сегодня услугами Мосгортранса ежедневно пользуются пять с половиной миллионов человек

и, конечно, знаменитое трехместное сиденье за кабиной водителя: дети могли видеть как водитель управляет транспортным средством и что происходит впереди на дороге. Машина считалась перспективной, она оснащалась автоматической коробкой передач. В 1972 году на Международной ярмарке в Лейпциге автобус ЛиАЗ-677 получил приз. А водители прозвали 677-ой «лупоглазым зверем» из-за странных звуков, возникавших при начале движения. Звук напоминал звон пустых бутылок. Секрет состоял в том, что промежуточный карданный вал на некоторых режимах порождал букет звуков, в общем-то безвредных и ставших своеобразной визитной карточкой этой модели.

Вскоре в Москву из Венгрии начали поставляться дизельные автобусы Икарус-180. Просторный, вместительный Икарус стал надежным подспорьем для развивающейся транспортной системы. Он вмещал до 150 человек, хотя в часы пик в него могло поместиться и больше пассажиров.

Ну а сегодня, в начале XXI века, на улицах города мы видим совсем другую картину.

Услугами Мосгортранса ежедневно пользуются пять с половиной миллионов человек. Жители и гости столицы каждый день совершают тысячи поездок на автобусах, троллейбусах и трамваях. Любители допоздна погулять по центру уже оценили запуск ночных маршрутов, которые связывают центральные районы с окраинами города. Каждый житель столицы хоть раз «с ветерком» ехал на городском общественном транспорте по выделенной полосе или спешил на встречу в экспрессе. Ежедневно московский наземный транспорт проезжает 1,3 миллиона километра – расстояние, в 32 раза превышающее длину экватора.

Сегодня в системе Мосгортранс, включающей филиалы в виде автобусных и троллейбусных парков, трамвайных депо, а также специальные подразделения работают более 30 тысяч человек, свыше половины из них – водители автобусов, электробусов, троллейбусов, трамваев.

Парк Мосгортранса составляют свыше 6,5 тысячи автобусов, 1 тысячи троллейбусов и около 800 трамваев. Стоит отметить, что предприятие регулярно приобретает новый подвижной состав, оборудованный всем необходимым для комфорта пассажиров, включая маломобильных граждан. Транспорт имеет низкий уровень пола, оснащен системами климат-контроля и видеонаблюдения, спутниковой навигацией, а также специальными пандусами и креплениями для инвалидных кресел.

В прошлом году на улицы Москвы вышли первые электробусы, с каждым годом их количество будет расти. До 2021 года планируется закупать по 300 электробусов ежегодно. В дальнейшем Москва будет приобретать только электрический транспорт. Электробусы сочетают в себе экологичность, бесшумность и высокую маневренность – словом, всё, чем должен обладать современный городской транспорт.

Мосгортранс ведет непрерывную работу по развитию и оптимизации столичной маршрутной сети. За последние годы полностью обновлены транспортные связи центра города с удаленными районами. Запущены полуэкспрессные и ночные маршруты. Эти проекты позволили значительно повысить популярность и привлекательность городского транспорта – москвичи и гости города совершают более 1,5 миллиарда поездок в год на транспортных средствах Мосгортранса.

Среди ключевых проектов по созданию максимально комфортной среды для пассажиров – упрощение процесса приобретения проездных билетов и оплаты проезда. Для этого Мосгортранс создал целую сеть автоматов по их продаже. Они работают круглосуточно и располагаются на остановках наземного транспорта и в шаговой доступности от крупных мест притяжения: у станций метро, вузов и торговых центров. С помощью таких терминалов можно пополнить «Тройку», социальные карты школьника и студента. Кроме этого, на некоторых маршрутах наземного транспорта уже сейчас можно оплатить проезд бесконтактной банковской картой или смартфоном с соответствующей функцией – число таких маршрутов планируется расширять.

В современном транспорте теперь воплощены все достижения технического прогресса на сегодняшний день: кондиционер, бесплатный Wi-Fi, информационные медиаэкраны и USB-разъемы для подзарядки мобильных устройств, а на остановках – электронные табло, которые показывают, когда приедет следующий автобус, троллейбус или трамвай. К хорошему люди привыкают быстро, а комфорт становится нормой.