

Навстречу 95-летию журнала «Автомобильный транспорт»»

20 января 2018 года журналу «Автомобильный транспорт» исполнится 95 лет. Первый его номер вышел под названием «Мотор», в 1941 году он был переименован в «Автомобиль», а с 1953 года стал называться «Автомобильный транспорт». В преддверии юбилейной даты продолжаем публиковать материалы, напечатанные в нашем издании несколько десятков лет назад.

На проведенном в сентябре текущего года Государственном совете по комплексному развитию пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации губернатор Ульяновской области Сергей Морозов, возглавлявший рабочую группу по рассматриваемому вопросу, отметил что основной доклад, который он представил на заседании, основан в том числе на изучении международного, российского и даже советского опыта.

Безусловно, опыт организации пассажирских перевозок в Советском Союзе и в настоящее время заслуживает внимания. Однако эта сфера перевозок постоянно подвергалась анализу с целью ее дальнейшего совершенствования. В этом читатели могут убедиться, ознакомившись со статьей «Улучшить работу автобусного транспорта», опубликованной более 60 лет назад в журнале «Автомобильный транспорт» № 1, 1956 г.



Улучшить работу автобусного транспорта

А. Авсеевич

За последние годы пассажирский автомобильный транспорт вырос в 3–4 раза и занимает одно из ведущих мест в перевозках населения. Достаточно сказать, что каждый день в Советском Союзе автобусами пользуется более 12 миллионов человек. Снижение тарифов на пассажирские перевозки, проведенное в 1954 году, еще более повысило спрос на этот вид перевозок во всех районах нашей страны.

В крупных городах и промышленных центрах автотранспорт доставляет рабочих и служащих на предприятия и в учреждения, в магазины, театры, клубы, обслуживает массовки, экскурсии. Большой спрос на автомобильный транспорт общего пользования на курортах, в домах отдыха, на туристских базах.

К работникам пассажирского автотранспорта предъявляются серьезные требования по организации перевозок, культуре обслуживания населения. Важнейшее значение имеет регулярность движения по городским и междугородным маршрутам, насыщенность транспортом наиболее напряженных маршрутов.

Наряду с известными успехами в этой области имеются еще и крупные недостатки, устранение которых зависит от работников автохозяйств, руководителей автотрестов и министерств автомобильного транспорта и шоссейных дорог.

Во многих случаях к составлению графиков движения автобусов по городским маршрутам и расписаний междугородных сообщений подходят без достаточного учета потребностей в перевозках и особенностей местных условий. Нередко через два–три месяца после введения графики движения по городским маршрутам устаревают, так как изменяются пассажиропотоки. На одних маршрутах автобусы перегружены, на других – полупустые. Так обстоит дело в Минске, Харькове, Фрунзе, Новосибирске, Свердловске и ряде других городов.

Нередки случаи, когда установленный график движения автобусов не выдерживается. Это вызывает справедливые нарекания людей, пользующихся автобусами, создает затруднения и для работников



Автобусы на улицах Минска

автохозяйств. Между тем есть полная возможность удовлетворять потребности пассажиров даже в часы «пик», снимая автобусы с менее напряженных маршрутов, а также сокращая простои в техническом обслуживании.

Отрицательно сказывается на перевозках и отсутствие связи конечных пунктов автобусных маршрутов с центральной диспетчерской и автохозяйством.

Следует отметить исключительно четкое управление движением автобусов в Ленинграде. Управление автотранспорта добилось здесь того, что в случае необходимости автобусы перебрасываются с одного маршрута на другой за 10–15 минут.

Насущная задача сегодняшнего дня – упорядочить регулирование движения пассажирского автотранспорта в крупных городах.

Принято решение организовать в этом году центральные диспетчерские пункты в столицах союзных республик, для чего ВНИИАТ и Главное управление эксплуатации автотранспорта должны разработать схемы связи, определить потребное количество и тип аппаратуры, а также подготовить инструкцию по руководству движением пассажирского автотранспорта в крупных городах.

Во многих городах, где единственным видом транспорта являются автобусы, не изучаются и не учитываются потребности населения; зачастую из-за этого не пополняется автобусный парк. Так, до сих пор в Красноярске, Челябинске, Караганде и некоторых других городах потребности населения в перевозках удовлетворяются не полностью. К тому же и имеющийся парк в ряде автотрестов используется неудовлетворительно.

Еще хуже обстоит дело с соблюдением расписания движения автобусов на междугородных маршрутах. Некоторые республиканские министерства эту важную работу перепоручили трестам и автохозяйствам, которые по своему усмотрению составляют и меняют расписания. Отсутствие контроля отрицательно сказывается на организации движения. Достаточно сказать, что в Министерстве автомобильного транспорта и шоссейных

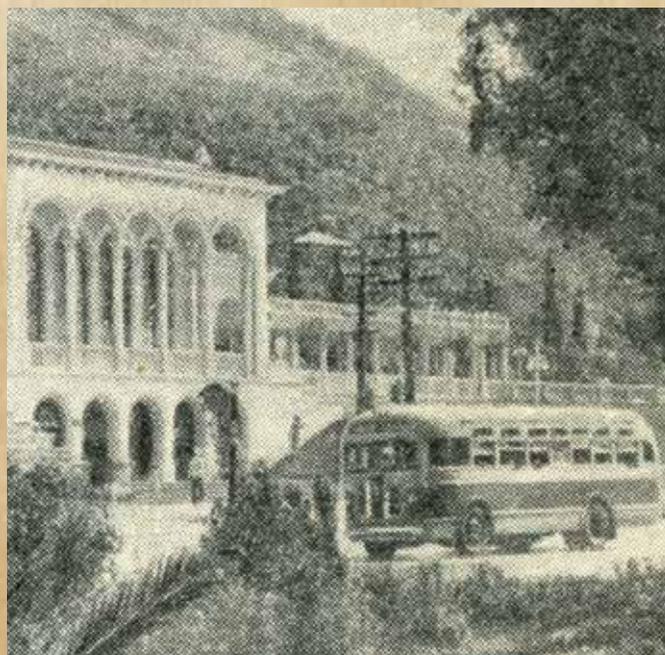
дорог РСФСР до сих пор нет сводного расписания по внутриобластным постоянно действующим автобусным маршрутам.

Слабо занимаются республиканские министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог обустройством междугородных маршрутов. До сих пор на многих остановках пассажиры вынуждены ждать автобуса под открытым небом.

Не проявляют должной заботы о пассажирах и некоторые руководители автохозяйств и трестов. Так, помещения для пассажиров на автомобильной дороге Москва – Симферополь на участках Орловского и Курского автотрестов содержатся в антисанитарном состоянии. Следует обратить серьезное внимание на содержание существующих и строительство новых автостанций и павильонов. Ведь от этого зависят удобства для пассажиров.

Особенное значение приобретает строительство автостанций на междугородных маршрутах. Необходимо приступить к строительству автовокзалов и автостанций в Киеве, Минске, Таллине, Алма-Ате, Ташкенте, Фрунзе и закончить в 1956 году сооружение автовокзалов и станций в Харькове, Симферополе, Краснодаре, Калининне, Красноярске.

В пример можно поставить Краснодарский край и Латвийскую ССР, где почти во всех городах имеются пассажирские автостанции. Действующие автостанции в Лиепае, Даугавпилсе, Майкопе, Новороссийске, Армавире, Кропоткине и ряде других городов Латвийской ССР и Краснодарского края имеют залы ожидания для пассажиров, буфеты, помещения продажи билетов, заправочные столы, помещения для хранения багажа. т. е. все необходимые условия для культурного обслуживания пас-



Обслуживание курортников. У вокзала в Гагре

сажиров. Причем здесь установлен такой порядок, при котором любой прибывший на станцию автобус, легкой и грузо-пассажирский таксомотор получает загрузку и необходимое обслуживание.

Развитие автобусных и грузо-пассажирских маршрутов в Краснодарском крае и ряде других районов страны позволило значительно сократить перевозки пассажиров на попутных грузовых автомобилях.

Однако еще много случаев, когда обслуживанию пассажиров не уделяют должного внимания, и эта работа пущена на самотек. Так, в Минске междугородная автостанция была доступна только для пассажиров, отправляющихся на автобусах Минского автобусного парка. Автобусы же, прибывающие в Минск из Борисова, Слуцка, Барановичей и других городов, не принимались, и шоферы сами подбирали пассажиров на рынках, у привокзальной площади. Такое же положение до сих пор существует в Казахской и Киргизской ССР.

В настоящее время ряд автобусных парков готовится к приему нового, комфортабельного междугородного автобуса ЗИС-127, который пойдет по магистральным автобусным дорогам. Пассажиры в этом автобусе получат максимум удобств, главное из которых – высокая скорость передвижения. Автоэкспресс проходит расстояние от Москвы до Симферополя в полтора раза быстрее, чем автобус ЗИС-155.

В первую очередь автобусы ЗИС-127 будут пущены на магистралях Москва – Харьков – Симферополь – Ялта, Москва – Минск – Брест, Киев – Львов, Харьков – Ростов, Ленинград – Таллин – Рига, Рига – Вильнюс – Минск и на дороге Ростов – Орджоникидзе.

Эксплуатация автобуса ЗИС-127 предъявляет новые требования к автохозяйствам. Инженерно-технический состав должен детально изучить конструкцию автобуса и особенности его обслуживания, а шоферы – особенности вождения на больших скоростях. Очень важно, чтобы работники линейной службы обеспечили высо-



Новый междугородный автобус ЗИС-127 на дороге Симферополь – Ялта

кую культуру обслуживания пассажиров и создали им все те удобства в пути, которые становятся возможными с пуском автобуса ЗИС-127. В этом автобусе будет проводник, на которого возлагается забота о пассажирах: он принимает и выдает багаж, подает заблаговременно, с дороги заявку на приготовление обедов, завтраков и ужинов в рестораны и буфеты, расположенные по пути следования.

Задача работников автохозяйств и автостанций состоит в том, чтобы пассажиру создать максимум удобств, и в первую очередь при следовании на большие расстояния.

Автобусные парки за последние годы выросли в крупные хозяйства, насчитывающие 150–200 и больше автобусов. Правильная организация технического обслуживания играет важную роль в использовании автобусов и своевременном их выходе на линию. У нас есть серьезные недостатки и в этой области.

Такому виду обслуживания, как мойка автобусов, особенно ходовой части, во многих автохозяйствах не уделяется должного внимания. Даже в крупных автохозяйствах до сих пор моют автобусы вручную, на этой работе заняты сотни мойщиц. Надо шире и быстрее распространять опыт автобусных парков Москвы и сочинского управления по механизации мойки автобусов.

Другой важный вопрос – организация постов централизованной смазки автомобилей. Когда хозяйства имели по 20–40 автомобилей, можно было мириться с ручной смазкой, теперь же это совершенно нетерпимо.

В 1956 году надо построить и смонтировать механизированную мойку и посты централизованной смазки во всех специализированных пассажирских автохозяйствах. Руководители и инженерно-технические работники автохозяйств должны проявить настойчивость в этом деле.

Большие и почетные задачи стоят перед работниками пассажирского автотранспорта. Им поручена забота о людях. Это обязывает их энергично устранять имеющиеся недостатки и резко повысить культуру работы.



Автовокзал во Львове. В кассовом зале