



29 октября в России отмечается День работников автомобильного транспорта. Праздник этот, выражаясь высоким штилем, поистине всенародный. Только в 10-миллионной Москве нынче зарегистрировано 3,2 млн. автомашин. Армада! Еще прагматичный г-н Бендер подметил: автомобиль – не роскошь, а средство передвижения. Но как же двигаться по дорогам, забитым транспортом до упора? Об этой насущной проблеме мы беседовали накануне праздника с руководителем Департамента транспорта и связи правительства Москвы Леонидом ЛИПСИЦЕМ.

ВОЗЛЮБИ БЛИЖНЕГО НА ДОРОГЕ

Леонид Моисеевич, столичные автомобилисты, изнывающие в пробках, мечтают о свободных и безопасных магистралях. Известно, что одной из наиболее эффективных мер разрешения сложной транспортной ситуации является грамотная организация дорожного движения, позволяющая увеличить пропускную способность дорог чуть ли не на 20 процентов. Расскажите о столичных новациях в этой сфере.

— Последние полтора года в Москве формировались новые подходы к организации дорожного движения. Это и совершенствование системы управления, улучшение организации схем движения, и повышение надежности работы светофоров. На качественно ином уровне развивается система автоматизации управления дорожным движением. Внедряются действительно передовые современные технологии. В частности, беспроводные сети передачи данных, компьютерные комплексы, способные анализировать ситуацию на дорогах в режиме реального времени. Плюс так называемые интеллектуальные дороги – электронные комплексы, включающие в себя и системы видеонаблюдения, и монито-

ринг транспортных потоков, и «умные» дорожные знаки – знаки, управляемые компьютером, которые в случае необходимости способны направлять транспортные потоки на менее загруженные магистрали. Появились контроллеры нового поколения, обеспечивающие обслуживание светофоров не только на магистралях, но и на близлежащих к ним перекрестках.

— Реализация этих проектов намечена на ближайшие годы?

— В Москве действует программа, согласно которой мы должны к концу 2008 года завершить установку элементов автоматизированной системы управления дорожным движением на тех столичных магистралях, которые реально влияют на характер движения в городе в целом. Не так давно мы смонтировали такую систему на одном из участков Дмитровского шоссе. В течение двух недель ощущалось явное снижение напряженности на этой магистрали. Но затем водители узнали, что на Дмитровке стало легче проехать в центр, транспортные потоки, в частности, с Ярославского и Ленинградского шоссе перераспределились на Дмитровское – и дорога опять встала. Вот почему реальное облегчение авто-

мобилисты почувствуют, когда мы полностью завершим монтаж интеллектуальной системы управления движением. В настоящее время устанавливаем элементы системы на Ленинском проспекте, Волоколамском шоссе, на той же Дмитровке.

Одной из важнейших составляющих системы является информационное обеспечение водителей. Участники движения должны иметь представление о транспортной обстановке в городе в реальный момент времени. Мы создадим информационные потоки, посредством которых при помощи карманного персонального компьютера, мобильного телефона, радио или электронного табло с бегущей строкой водитель сможет получить сведения о пробках на дорогах и рекомендации по выбору обьездного маршрута. Естественно, что известие о пробке, полученное водителем, уже находящимся в этой пробке, иначе как издевательством не назовешь. Поэтому информация будет распространяться в тех местах пути, где можно совершить маневр и изменить направление движения.

— Еще одна головная боль для автомобилистов – место для парковки и

плата за парковочное место. В состоянии ли устанавливаемые сейчас в Москве паркоматы в какой-то мере выдавить с рынка так называемых нелегальных парковщиков с загребущими руками?

— Понимаете, плата за парковку – общепринятая во всем мире система экономического воздействия, направленная на увеличение пропускной способности парковки. А паркоматы дают возможность уйти от наличного оборота денег. Правда, нынче в городе действуют паркоматы, принимающие наличные, но это явление сугубо временное.

комиссия по безопасности дорожного движения, которую возглавил первый заместитель мэра в столичном правительстве, руководитель Комплекса городского хозяйства Петр Аксенов. На одном из последних заседаний комиссии мы как раз обсуждали ситуацию в сфере обучения водителей навыкам. Нынче эта область деятельности слишком коммерциализирована. О качестве подготовки водителей и речи практически нет. Мы же полагаем, что школы обязаны нести определенную ответственность за совершенные их выпускниками нарушения на дороге. Пока законодатели этой проблемой не озаботились. Мы намерены предложить федеральным властям – этот вопрос находится в их ведении – вернуть лицензирование данного вида деятельности в ГИБДД – организацию, отвечающую за безопасность дорожного движения в Москве. Думается, специалисты дорожной инспекции сумеют отследить, воспитанники каких школ чаще других попадают в транспортные происшествия, и при необходимости ходатайствовать об отзыве лицензии у таких учебных заведений за некачественную работу.

Да и вообще я должен сказать, что, рассуждая об интеллектуальных дорогах, строительстве новых развязок, надо помнить об элементарном – о соблюдении правил дорожного движения, водительской дисциплине, взаимоуважении на дорогах. Без этого никакие суперсовременные электронные системы ситуации в корне не изменят. Общество болезненно реагирует на противоправные действия. Но ведь хам на дороге создает ситуацию, опасную для жизни людей! Или, провоцируя возникновение пробки, обкрадывает сотни граждан, воруя у них несколько часов драгоценного времени. Так вот, пора менять менталитет – общество не должно мириться с преступным героизмом горе-водителей. Возлюбите ближнего на дороге! Уверю вас, это кроме преимуществ морального свойства принесет и огромную практическую пользу.

МУКОВОЗ, ИЛИ ЧЕЛОВЕК-БРЕНД

23-я автобаза ПО «Мосхлебтранс», входящего в состав государственного унитарного предприятия «Мосавтотранс», – предприятие прелюбопытное. Самый крупный в этом производственном объединении перевозчик хлеба и муки: автобаза эксплуатирует 320 машин. Но главное – интересные здесь подобрались люди. И что характерно: два-три года на базе поработают и потом прирастают на всю жизнь.

Но это не только мы такие, – уверял нас директор автобазы Валерий Королев. – На транспорте своя специфика, здесь нужно быть фанатом. Я уже тридцать лет здесь, начинал водителем...

— А я уже 33 года, – улыбувшись, развел руками главный инженер Игорь Канкиа. – Первые три года за баранкой сидел, хлеб возил. Трудновато пришлось: ведь и работал, и учился. В молодости все нипочем!

— Можно? – в директорский кабинет заглянул плотный, подтянутый, хотя уже и немолодой человек. Взгляд цепкий, но доброжелательный, с чуть заметным прищуром. – Козелков Николай Иванович, – представился. Рука сильная, ладная.

Скучно порой звучат громкие слова: вот, мол, человек-легенда. А ведь по-другому не скажешь: Козелков и впрямь водитель легендарный. Ему уже 67-й год пошел. 50 лет за рулем, 47 из них – в качестве водителя громадного муковоза на 23-й автобазе.

— Николай Иванович, судя по вашему послужному списку и по словам вашего начальства, вы абсолютный ас.

— Да ну скажете, в самом деле! – парировал Козелков. – Так и в краску введете... Абсолютных не бывает. Понятное дело, соображаю в шоферском ремесле, но чтобы ас... Нет, я как все.

— Как же не ас? Заслуженный автотранспортник России, верно?

Почетный автотранспортник. В 95-м отмечены орденом Почета. В 1999-м, когда вам исполнилось 59, стали лучшим на первом конкурсе водителей грузовых машин в рамках общегородского конкурса «Московские мастера». И с тех пор в какой-либо номинации этого традиционного конкурса непременно первое место брали...

Выслушав мою длинную тираду, Николай Иванович заметил: – Тут главное – фортуна. Случается, не пошла езда – и ничего не сделаешь. Мне, стало быть, фартило.

— Это нам повезло! – бросил Игорь Затоевич. – Козелков – уникальный человек. Мастер! Столько лет уже мы вместе, но я всегда люблю его работой. Были бы все такие – горя бы мы не знали.

«Пофартило», – стоит на своем Козелков. Между тем «везунчик» этот пяти лет от роду остался без родителей, детство и отрочество провел в детских домах. Воспитывали, вспоминает, в строгости, но справедливо – мордобоя или какой-нибудь местной дедовщины в детдоме не культивировали. Напротив, идеалы прививали. Вышли 16-летние пацаны из детдома в мир и подивились: большая жизнь оказалась не столь идеальной и правильной, как представляли себе маленькие детдомовские подранки.

— Мы, бывает, встречаемся, – задумчиво произнес Николай Иванович. – Судьбы у всех раз-

ные. Кто-то институт окончил, многие стали военными. А я с детства хотел в водители податься. Надо думать, мое это дело по жизни. Сидело это во мне – чувство дороги, движения...

Работал паренек сначала смазчиком, затем автослесарем. В военкомате предложили поступить на водительские курсы ДОСААФ. Отучился, три года служил в Архангельске. Уже в армии юноша получил права водителя первого класса, в придачу – и права механика-водителя, водителя автокрана. После дембеля пришел на 23-ю. «О, да ты перво-классный, – сказали ему, – а у нас на муковозах людей не хватает. Пойдешь?» Пошел – и на всю жизнь.

Муковоз – машина серьезная, с характером. Раньше, рассказывал Козелков, муковозы были маленькие. Сначала шоферил на ЗИЛ-164 – его еще «ракетой» называли: эта машина с подъемной бочкой – емкостью для муки. Потом пересел на муковоз с двумя емкостями.

— А в 81-м мне доверили французский полуприцеп. На нем я 18 лет отработал.

— А что это вам вдруг доверили? – не удержавшись, подколдовал. – За красивые глаза?

— Вот-вот, – чуть усмехнувшись, откликнулся Николай Иванович. – Глаза-то меня всегда выручали.

— Вечно он скромничает, – вздохнул Валерий Николаевич. – Лучший водитель, потому и дове-



ФОТО ЭДУАРДА ЛАПОВКА

рили. Вы знаете, мы обслуживаем все столичные хлебокомбинаты и мукомольные заводы. Многие постепенно обзаводятся собственными транспортом – считают, так дешевле. А вот под Козелкова делают заказы персонально, даже порой в ущерб собственным водителям. Потому что Николай Иванович – человек-бренд. Точность, надежность, порядочность – для него это естественная манера поведения, привычный стиль работы.

— Ох, захватили, – поморщился человек-бренд. – Вы только из живого-то памятника не делайте...

Впрочем, ничего удивительного в превосходном тоне Королева и Канкиа нет. На муковозы нынче идут работать неохотно – слишком тяжело. 30-тонная груженная машина за один рейс перевозит 15 тонн муки. Поди-ка поманеврируй в сегодняшних московских пробках!

— Как вам столичные заторы, Николай Иванович? Терпения хватает?

— Что ж делать, надо выдержку проявлять, – пожал плечами Козелков. – Раньше по пути чаще грузовики мелькали, а нынче легковушек не счесть. И хамства такого я лет 15 назад на дорогах не встречал: подрезают без зазрения совести.

— В аварии попадать приходится?

— Случалось, но редко. Последний раз – 12 лет назад. «Копейка», помню, вознамерилась протиснуться между муковозом и автомобилем, двигавшимся по встречной полосе. Вот и зацепилась за бампер моей машины... Ничего, обошлось.

— Проблема в том, что в сфере грузовых перевозок до сих пор практически не сформированы правила цивилизованного рынка, – не мог не поделиться своими печальными Валерий Королев. – Мы – профессионалы с большими традициями. Имеем мощную ремонтную базу. Наши машины

проходят постоянную санитарную обработку. Водитель без предельного медосмотра на трассу никто не выпустит. К тому же мы законопослушные налогоплательщики. А иной частник ездит неизвестно на чем и никакие налогов вовсе не платит, что позволяет ему работать по демпинговому ценам. И мы оказываемся в неравном положении по сравнению с теневиками. Но ведь рынок – это же равные условия для всех его участников! И потом, о какой санитарной обработке или медосмотре может идти речь, если стихийные перевозчики порой загружают хлеб... в багажники легковушек навалом!

Молодежь водительскую профессию и вовсе не жалует. Москвичи в шоферы не рвутся, а иногородние пока привыкнут к столичному ритму движения и жизни, пока освоятся в огромном городе...

— Как, Николай Иванович, лет до семидесяти поработаете?

— Мне до пенсии 12 лет осталось, вместе и уйдем, – отшутился Королев.

— Вот уж не знаю, – признался Козелков. – Выдержал бы мой «компьютер», – он поглядил себя по голове. – Правда, физкультурой много лет занимался – держал форму, иначе нельзя.

Он встает в четыре утра каждый рабочий день. Говорит, привык. Первый рейс – в начале седьмого. Спозаранку сподручнее – еще пробок нет. А вечером не может себе позволить уйти с работы, не вычистив машину после рейса. Когда муковоз в ремонте – Козелков тут как тут: в каждую мелочь вникает, слесарям покоя не дает. Как же, повторяет, работа халтуры не уважает. Я должен быть уверен: машина меня не подведет.

Мы прощались. Шел мелкий скучный дождик. Стояли, разглядывали огромный муковоз.

— Не было желания сменить работу, Николай Иванович? – спросил я.

— Да ведь каждому свое, – заметил человек-бренд. – Один в космос летает, другой муку возит. Без хлебушка-то невозможно, а? И то правда...