

Содержание журнала «Автомобильный транспорт» № 1, 2023 г.

Журналу «Автомобильный транспорт» – 100 лет!

Журнал «Автомобильный транспорт» является единственным периодическим изданием по автотранспортной тематике, перешагнувшим в январе 2023 года вековой рубеж.

Первоначально журнал для профессионалов автомобильного транспорта назывался «Мотор», первый номер которого вышел в январе 1923 года. В 1941 году он был переименован в «Автомобиль», а с 1953 года стал носить свое нынешнее название – «Автомобильный транспорт».

К 100-летию юбилею подготовлено уникальное издание, где размещены материалы, опубликованные в журнале «Автомобильный транспорт» несколько десятков лет назад. Поскольку история нашей страны неразрывно связана с развитием транспортной сферы, то, ознакомившись со статьями в юбилейном номере, читатели смогут окунуться в атмосферу прошлых лет, узнать о важных отраслевых событиях, нашедших свое отражение на страницах журнала «Автомобильный транспорт».

Одной из постоянных рубрик журнала «Автомобильный транспорт» на современном этапе развития транспортной отрасли является рубрика «По колее былых времен». Несмотря на то, что в этом юбилейном издании все опубликованные материалы можно смело отнести к данному разделу, было принято решение напечатать статьи прошлых лет под тематическими рубриками, ставшими уже привычными для нынешнего поколения читателей журнала «Автомобильный транспорт».

Однако с полным правом к рубрике «По колее былых времен» относится статья под названием «Историю свою надо знать». В публикации говорится, что всенародное признание значения и успехов выполняемой автотранспортниками работы пришло не сразу, а в процессе многолетней истории развития автомобильного транспорта, которую следует знать и помнить. Автор статьи предлагает мысленно как бы перелистать отдельные пожелтевшие от времени страницы летописи развития автомобильного транспорта, начав свое повествование с 1855 года.

Исходя из первоначально установленных перед редакционным коллективом журнала задач, в отраслевом издании постоянно размещаются материалы, в которых говорится о состоянии и развитии транспортной сферы за определенный период времени. Один из таких материалов посвящен основным задачам автотранспортников, поставленных перед

ними пятьдесят лет назад. Об этом рассказал Министр автомобильного транспорта РСФСР Евгений Георгиевич Трубицын, руководивший ведомством с 1967 по 1983 гг.

Несмотря на прошедшие десятилетия, многие публикации актуальны и сегодня. Это касается ранее используемых технологий при перевозках грузов, включая использование контейнеров, перевозки между терминалами, комплексное обслуживание транспортных узлов. Вызывает интерес развитие пассажирских перевозок автобусами, включая обслуживание населения в сельских районах. Не осталась без внимания и таксомоторная деятельность. Размещена информация об истории становления международных перевозок грузов и пассажиров.

Международные автомобильные перевозки грузов и пассажиров – это та сфера транспортной отрасли, где перевозчикам нужно приобретать высокоэкологичный подвижной состав, тщательно следить за его техническим состоянием, допускать до перевозочного процесса сотрудников и водителей, безусловно владеющих правовыми знаниями, обязательными для успешного выполнения международных рейсов. Первый такой рейс был совершен в 1963 году по маршруту Ленинград – София. К первопроходцам в сфере международных перевозок относятся автотранспортные предприятия «Совавто-Москва» и «Совавто-Ленинград». О том, как все начиналось, представители этих компаний рассказали в журнале «Автомобильный транспорт» более пятидесяти лет назад.

Одним из прогрессивных видов перевозочного процесса является использование контейнеров. Широкое распространение перевозок грузов в контейнерах получили в начале восьмидесятых годов прошлого столетия. Об этом свидетельствует статья, в которой говорится об опыте контейнерных перевозок в Горьковской области.

Перевозка тяжеловесных и крупногабаритных грузов всегда требует особого внимания, особенно с точки зрения обеспечения безопасности дорожного движения по маршруту следования. Для осуществления таких перевозок необходим специализированный подвижной состав, который порой отсутствует либо не подходит в силу особенностей доставляемого груза. Тогда на помощь приходят рационализаторы, предлагая свой вариант решения проблемы, как это произошло в 1971 году при перевозке металлических опор предприятием, занятым строительством и монтажом линий электропередач.

Значительный вклад автотранспортников в освоение месторождений на территории нашей страны сомнению не подлежит. Работать приходится в условиях полного бездорожья и даже сильных морозов, порой достигающих более 50°. О том, как в 1978 году начинали складываться трудовые традиции автомобилистов Смотлорского нефтяного района, рассказывается в юбилейном издании журнала «АТ».

Кроме того, ознакомившись еще с одной статьей под названием «Вахтовые перевозки нефтяников», можно узнать об особенностях использования более 40 лет назад вахтовых автобусов как для перевозки работников непосредственно к местам нефтегазодобычи, так и в межрейсовое время.

О развитии перевозок пассажиров автобусами в Северной столице нашей страны, начиная с начала XX века, рассказывается в статье «Автобусный транспорт Ленинграда».

Сегодня одной из актуальных тем на транспорте являются перевозки пассажиров в сельской местности. В центре внимания эти вопросы стояли и в XX веке. Предлагаем ознакомиться, как обстояли дела с перевозками сельского населения в Курганской области пятьдесят лет назад.

В 1980 году впервые в нашей стране были проведены XXII Летние Олимпийские игры. Про обеспечение транспортного обслуживания крупнейшего спортивного мероприятия рассказал в год проведения олимпиады в журнале «Автомобильный транспорт» зам. Министра автомобильного транспорта РСФСР А. Васильев.

О том, по какому принципу развивались таксомоторные перевозки в нашей стране, можно узнать из статьи, подготовленной к 50-летию московского такси и напечатанной в журнале «Автомобильный транспорт» в 1975 г.

Об экономическом эксперименте в области дальнейшего совершенствования планирования, экономического стимулирования и управления, проводимым с 1971 года Главмосавтотрансом – крупным транспортно-производственным объединением, куда в том числе входил Автокомбинат № 1, рассказал изданию «АТ» в 1974 году его директор Г.Л. Краузе – человек-легенда автотранспортной отрасли, посвятивший свою полувековую трудовую деятельность только этому предприятию.

Еще один материал под названием «Как это было», опубликованный в журнале «Автомобильный транспорт» всего лишь менее двух десятков лет назад, в 2005 году, безо

всякого сомнения было решено напечатать в юбилейном издании именно под рубрикой «По колее былых времен». Речь идет о воспоминаниях первого Министра транспорта России Виталия Борисовича Ефимова, занимавшего эту должность с 1991 по 1996 гг. 1990-е годы – непростое время в истории нашей страны – период распада Советского Союза и перехода экономики на рыночные отношения. Немногие автотранспортные предприятия и автохозяйства выстояли в те годы.

Статья о подготовке к приему в эксплуатацию автопоездов КамАЗ была написана в 1973 году, когда Камский автозавод только готовился к их производству и проводил широкие всесторонние испытания нового подвижного состава. Вместе с тем автор статьи – А. Зарубин, заместитель главного конструктора ЗИЛ – наряду с описанием технических особенностей, готовящихся к выпуску трех семейств автомобилей, призвал автотранспортные предприятия заранее готовиться к приему их в эксплуатацию, предлагая провести для этого широкий комплекс мероприятий.

В последнее время в нашей стране все большее применение находит автотранспорт, работающий на газомоторном топливе. Примечательно, что массовый промышленный выпуск автомобилей, работающих на сжиженном газе, начался в 1954 г. Думается, что читателям будет интересно узнать об опыте эксплуатации газобаллонных автомобилей, которые использовались в системе Главмосавтотранс более 40 лет назад.

Статья под названием «Автоматизация вождения и активная безопасность» была напечатана в журнале «Автомобильный транспорт» в 1979 году. В ней автор излагает свое видение на конструирование устройств для автоматического управления автомобилем, которые смогли бы повысить уровень безопасности движения на дорогах. С тех пор прошло более 40 лет, но обсуждаемая тема является актуальной и по сей день. Ознакомившись с данной публикацией, автомобилисты смогут самостоятельно определить, удалось ли предложенные идеи реализовать на современном этапе развития автомобильной промышленности.

Сегодня оснащение грузовых автомобилей и автобусов тахографами стало обыденным делом. Вместе с тем первые испытания тахографов в нашей стране, причем иностранного производства, проходили в начале семидесятых годов прошлого века. Проведение опытной эксплуатации показало исключительную роль тахографов в повышении качества транспортной работы и снижении уровня аварийности на

автомобильном транспорте. В то время выбор тахографов зарубежных производителей был достаточно широк. Однако, несмотря на отсутствие препятствий для их приобретения, в статье «Качество работы, эффективность и контроль на автомобильном транспорте», опубликованной в журнале «Автомобильный транспорт» в 1976 году, говорится о необходимости массового выпуска автомобильных тахографов отечественного производства, тем более что на тот момент для локомотивного парка Министерства путей сообщения СССР отечественная промышленность уже около 20 лет выпускала тахографы типа ЛС-2М, а специальное конструкторское бюро тахометрии заканчивало разработку конструкции автомобильного тахографа с устройством, позволяющим фиксировать степень загрузки автомобиля.

В настоящее время остро стоит вопрос, связанный с обеспечением автокомпонентами подвижного состава, возникший из-за прекращения деятельности ряда зарубежных автопроизводителей на территории нашей страны. В связи с этим на Всероссийской конференции на тему «О проблемах, связанных с импортозамещением и параллельным импортом в сфере транспорта и транспортной инфраструктуры, организованной Союзом транспортников России и прошедшей летом 2022 года, было высказано предложение о создании промышленного сектора индустрии по восстановлению утилизированных компонентов с максимальным привлечением малого и среднего бизнеса. А как был обеспечен процесс восстановления автомобильных деталей в нашей стране во второй половине XX века? Об этом рассказывается в статье «Технический прогресс в ремонтном производстве», напечатанной в журнале автомобильный транспорт в 1975 году.

Чуть более года назад журнал «Автомобильный транспорт» информировал читателей о запуске в районе Новой Москвы пилотного проекта транспортного обслуживания населения – сервиса перевозок по требованию «По пути». Это цифровая платформа, позволяющая пассажиру в условиях низкой плотности застройки, по сути, заказывать автобус туда, где он ему нужен. Данный сервис предоставляет возможность перевозчику исключать перепробеги, экономить средства и при этом не снижать качество транспортного обслуживания. Первоначально Мосгортранс, запустивший этот эксперимент, использовал импортную цифровую платформу, но отечественные IT-компании смогли создать достойную альтернативу, которая позволила полностью переключиться на российский софт без ущерба качеству обслуживания пассажиров.

Сервис «По пути» занял место между классическим регулярным наземным транспортом и такси. В нем имеются не только стационарные объекты остановок, но и виртуальные остановки. Приложение «Московский транспорт» позволяет «заказать» автобус и доехать до места назначения с другими попутчиками. Решение о подаче транспортного средства принимается в режиме реального времени. Сегодня это достаточно известный мировой тренд, который применяется во многих государствах. Но вот что интересно, почти пятьдесят лет назад про аналогичную систему – «дайэл-э-райд» – в статье «Автобус – по телефону» рассказали сотрудники Научно-исследовательского института автомобильного транспорта, взяв за ее основу зарубежный опыт. В материале, опубликованном в журнале «Автомобильный транспорт» в 1976 году, рекомендовалось внедрять эту систему в некоторых городах СССР с учетом местных особенностей наряду с дальнейшим развитием обычных и маршрутных таксомоторных перевозок, что могло бы способствовать повышению качества транспортного обслуживания населения.

Проведение ралли – захватывающее спортивное состязание, где проверяются на выносливость и автомобили, и члены экипажей. В статье, опубликованной в журнале «Автомобильный транспорт» в 1971 году, рассказывается о ралли «Тур де Европ», которое закончилось победой советских команд. Примечательно, что в отличие от автомобилей «Москвич-412», «Жигули» ВАЗ-2101 были представлены на международных соревнованиях впервые.

Об этом и многом другом рассказывается в юбилейном издании, которое посвящается всем автотранспортникам, внесшим своим повседневным трудом неоценимый вклад в становление и развитие транспортной сферы, всем поколениям работников журнала, которые на его страницах отразили вековую историю нашей страны сквозь призму важнейших событий транспортной отрасли.