

Маршрут, который продолжается

К 45-летию
АВТОБУСНОГО ПАРКА № 6 —
филиала СПб ГУП
«ПАССАЖИРАВТОТРАНС»



ПАССАЖИРАВТОТРАНС



Автобусный парк № 6
филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс»

***Маршрут,
который
продолжается***

**К 45-летию
АВТОБУСНОГО ПАРКА № 6 —
филиала СПб ГУП
«ПАССАЖИРАВТОТРАНС»**

**Санкт-Петербург
2017**

ББК 39.335.53
М30

М30 **Маршрут, который продолжается. К 45-летию Автобусного парка № 6 — филиала СПб ГУП «Пассажиравтотранс».** — СПб.: ООО «Издательско-полиграфическая компания «Коста», 2017. — 160 стр., ил.

ISBN 978-5-91258-385-8

Настоящее издание подготовлено с целью отразить многогранность автобусного парка, показать череду событий формирования предприятия и этапы становления коллектива. Издание о коллективе, для коллектива и написанное коллективом.

При подготовке издания использованы материалы и документы ликвидированного Музея автомобильного транспорта Ленинграда, архива канцелярии СПб ГУП «Пассажиравтотранс», документы ведомственного хранения автобусных парков № 1 и № 6, документы из личных архивов, а также воспоминания ветеранов и работников автобусного транспорта Санкт-Петербурга.

Авторы-составители:

Д. В. Шаляпин, Ф. Г. Черноусов, В. В. Чагчаев

Редакционная коллегия:

В. А. Молодец (председатель), К. П. Субботин, Д. А. Штырев,
Г. А. Любина, А. А. Ермилов, Л. А. Петровец, Н. Д. Бабичева,
В. М. Дмитриева, Т. В. Прокофьева, В. Ю. Сергеев

Ответственный редактор:

Ф. Г. Черноусов

Фотоматериалы Д. В. Шаляпина, если не указано иное.

Авторы выражают благодарность за помощь при работе над изданием:
Лурию Павловичу Шумилу, Сергею Васильевичу Маевскому,
Борису Павловичу Петрову, Сергею Владимировичу Смирнову,
Николаю Владимировичу Лыженкову, Николаю Фёдоровичу Гетману,
Борису Михайловичу Павличеву, Светлане Владимировне Суворовой,
Андрею Альбертовичу Башкарёву

ISBN 978-5-91258-385-8

© СПб ГУП «Пассажиравтотранс», 2017
© ООО «ИПК «Коста», оформление, 2017



ПАССАЖИРАВТОТРАНС



Уважаемые друзья, коллеги!

В 2017 году мы отмечаем сорокапятилетний юбилей нашего филиала. За эти годы Автобусный парк № 6 не постарел, а изменился. Сегодня — это современное предприятие, способное удовлетворить потребности жителей и гостей города в транспортном обслуживании. Изменения, которые произошли с парком, могут показаться незаметными, но если поставить рядом автобус, который вышел из ворот нашего парка в 1972 году, и современный городской лайнер, то различия станут ощутимыми. Множество различных систем помогают сегодня водителям легко двигаться в плотном транспортном потоке. По уровню информационной загруженности, высокой ответственности и способности быстро и правильно принимать решения можно приравнять работу водителя современного автобуса к работе пилота на борту авиалайнера. В то же время пассажиры уже забыли, что когда-то для входа в автобус надо было буквально втискиваться в узкие двери, преодолевая две-три высокие ступеньки.

Повысились производственные требования к сотрудникам предприятия.

Сегодня при эксплуатации подвижного состава и выполнении ремонта применяется компьютерная диагностика. Для обслуживания уже мало просто

«прикладывать силу», необходимы новые знания и умения. При этом условия труда стали как более комфортными, так и более безопасными.

За прошедшие 45 лет было многое: и торжества открытия, и достижения, и немалые трудности и упадок. В тяжелые времена стоял вопрос буквально о выживании предприятия, но автобусный парк выстоял, удержался на плаву, конечно же, благодаря коллективу.

Ещё несколько лет назад работу в автобусном парке нельзя было назвать престижной, но сложная экономическая ситуация показала, что работник транспортной отрасли достаточно сильно защищён. Достойный уровень заработной платы, уверенность в завтрашнем дне — это и есть повод для гордости!!!

Особого уважения заслуживают наши ветераны. Они пришли на работу еще в восьмидесятых и трудятся в парке до сих пор, пользуясь неизменным уважением коллектива. Они не оставили предприятие, когда ему было тяжело, — помогли устоять на ногах. И сегодня мы стараемся помогать им.

Не меньшим почётом пользуются люди, отдавшие много лет предприятию и ушедшие на заслуженный отдых. Радует, что сегодня значительную часть коллектива составляет молодёжь. Предприятие стало привлекательным для самореализации молодых работников, применения на деле своих знаний, сил, энергии.

Не один десяток лет наши автобусы колятся по магистралям города на Неве, став привычным элементом городского пейзажа. Миллионы людей приезжают, чтобы полюбоваться дворцами и памятниками Санкт-Петербурга. Нам с вами исключительно повезло — мы можем любоваться этой красотой, не отходя от рабочего места. Наверное, это и есть то счастье, когда работа приносит удовольствие.

Выражаю искреннее уважение и признательность всем тем, кто внёс сильный вклад в непростую, но прямую и широкую дорогу к этому юбилейному дню. И труд наш был вознаграждён — мы добились отличных показателей. Это признаёт администрация города. Убеждён, что и впредь нам будет сопутствовать успех и удача. Мы будем занимать одно из лидирующих положений в отрасли.

Коллектив Автобусного парка № 6 помнит и знает своё прошлое, твердо стоит на ногах в настоящем и уверенно смотрит в будущее.

Счастливого пути, дорогие друзья!

Директор Автобусного парка № 6
Валерий Анатольевич Молодец



Уважаемые коллеги, товарищи!

Мне предоставлена большая честь от имени территориальной организации профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства сердечно поздравить вас с 45-летним юбилеем вашего детища — Автобусного парка № 6. Это хороший повод оглянуться на пройденный путь, чтобы взять на вооружение лучшее, избежать ошибок в будущем. Многие помнят, что в своё время одной из самых распространенных моделей автобуса был «ЛиАЗ-677», обслуживающий практически все маршруты в нашем городе. Под этот «ЛиАЗ» и был открыт 6-й парк. Автобусы медленно разгонялись, плохо тормозили, их сильно кренило на поворотах, в салоне стоял специфический запах бензина вперемешку с моторным маслом, который ни с чем не спутаешь.

В то же время они были очень тёплыми, потому что обдув от двигателя шел прямо в салон, уютными, достаточно просторными по тем временам.

В числе других на этом самом распространенном и знаменитом автобусе начинал свой путь в профессию и Председатель ППО Андрей Аркадьевич Ермилов (с 1984 года).

Но вернемся к автобусам. В народе 677-й ЛиАЗ прозвали «Луноходом». Возможно, потому, что годы появления этой модели совпали с годами активного развития космической промышленности в СССР. За последние два десятка лет практически все «Луноходы» ушли с улиц нашего города.

Сегодня городской пассажирский транспорт является не только «визитной карточкой» нашего города, но и важной частью жизни петербуржцев.

ГУП «Пассажиравтотранс» особое внимание уделяет внедрению инновационных разработок в отрасль, обеспечению города новым подвижным составом, поощрению труда работников предприятий, популяризации профессии водителя.

Празднование славного юбилея парка — это признание огромного труда всего коллектива водителей, кондукторов, диспетчеров, ремонтных рабочих, инженеров, специалистов и руководителей, которые своим самоотверженным трудом обеспечивают качество, оперативность и безопасность пассажирских перевозок.

Опыт и знание всего коллектива, умение трудиться с полной отдачей сил помогут вам в дальнейшем с честью справляться с самыми сложными задачами. Водитель — это больше, чем профессия, водитель — это призвание.

Сердечно поздравляю вас с юбилейной датой. Желаю вам и вашим родным и близким крепкого здоровья, личного счастья и реализации всех намеченных планов. Особые слова благодарности ветеранам автобусного транспорта, которые своим честным трудом исторически заслужили признание города не только на общероссийском, но и на международном уровне.

С юбилейным праздником, дорогие друзья!

Председатель территориальной Санкт-Петербурга и Ленинградской области организации профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Российской Федерации
Галина Александровна Любина

Часть I Страницы истории

История автобусного предприятия, о котором ниже пойдёт речь, началась в 1972 году, когда приказом начальника Главленавтотранса В. В. Полозова № 166 от 8 июля в городе-герое Ленинграде было введено в эксплуатацию новое предприятие, получившее название «Ленинградское пассажирское автобусное предприятие № 6» (ЛПАП № 6). Директором Шестого парка был назначен А. А. Андреев.

Аркадий Андреевич родился в Ленинграде в 1925 году. Участник Великой Отечественной войны. В 1970 окончил факультет Автомобильного транспорта СЗПИ по специальности «инженер-механик».

Однако первый автобус вышел на линию из ворот парка несколько раньше официальной даты открытия. Случилось это событие в 5 часов утра 16 июня 1972 года. Именно эту дату и следует считать началом работы автобусного предприятия. В тот день из парка первой выехала машина марки ЛАЗ-695Е с бортовым номером 6119 под управлением



*Аркадий Андреевич Андреев —
первый директор Автобусного
парка № 6
(хранение — Автобусный парк № 6)*

водителя Анатолия Захаровича Хохлова и отправилась на обслуживание городского маршрута № 105, проходившего от улицы Коммуны до Заневского проспекта.

«В тот день мы все очень спешили на работу, чтобы своими глазами увидеть, как первая машина выходит из ворот парка, — вспоминает Л. П. Шумилов, директор Шестого парка в 1983–1988 годах, а на момент открытия — руководитель службы технического контроля. — Я вышел из дома рано, автобусы ещё не ходили, увидел поливомоечную машину, двигавшуюся по проспекту Энергетиков. Махнул ей. Шофёр остановился. Я ему всё объяснил, и он согласился меня подвезти до парка, ему это было по дороге. Так и доехал»¹.

¹ Интервью с Л. П. Шумиловым [Аудиозапись]. СПб., 2017 // Автобусный парк № 1 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».



Страница альбома «История создания и развития Ленинградского производственного объединения пассажирского автобусного транспорта № 6». Том I, стр. 1
(хранение — Автобусный парк № 6)



Страница альбома «История создания и развития Ленинградского производственного объединения пассажирского автобусного транспорта № 6». Том I, стр. 2
(хранение — Автобусный парк № 6)



Торжественный митинг и выпуск первого автобуса из ворот предприятия
16 июня 1972 года
(хранение – Автобусный парк № 6)

Выпуск первого автобуса из ворот предприятия
16 июня 1972 года
(хранение – Автобусный парк № 6)

АВТОБУСНЫЙ «ПАНСИОН»

ВЧЕРА, рано утром, перед выходом на линию водитель автобуса А. З. Хохлов присел на минутку в светлой комнате диспетчерской да и другим сказал:

— Присядьте, друзья. На дорогу. Ведь будет она у нас длинной-длинной, а начинается сегодня...

Все молча, как полено, посидели, а потом Анатолий Захарович встал, подошел к автобусу с маршрутным номером 105, посмотрел на часы и в 5 часов 10 минут его машина вышла из ворот парка...

Это был первый автобус, который вышел на городскую линию из нового, шестого в нашем городе пассажирского автобусного предприятия Глававто-

транса. Его строительство завершилось на пересечении проспекта Энергетиков и улицы Стасовой. На территории в семь гектаров возведен крытый, размерами с два футбольных поля, парк, вокруг расположены открытые стоянки, административно-производственный корпус, складские помещения.

Автобусный «пансион» рассчитан на обслуживание 500 автобусов городских и пригородных маршрутов. Под одной крышей, собранной из не имеющих прожегочных внутренних опор перекрытий, одновременно могут разместиться 240 машин. В парке высокопроизводительные и удобные для механиз-

мов и водителей транспортные ленты, моечные машины, другие производственные участки, где любые неполадки будут устраняться быстро и квалифицированно.

— Больше всего от вклада в действие нашего парка выиграют жители Калининского и Выборгского районов, — рассказывает директор предприятия А. А. Андреев. — Автобусы прямо

из ворот будут выходить на пролегающие рядом маршруты и сделают путь новоселов к дому и местам работы быстрым и удобным. Воспользовавшись случаем, я хочу пригласить водителей, механиков, специалистов-ремонтников: приходите к нам работать. Кадры нам нужны!

В. БЕРЕСЛАВСКИЙ

Редактор А. К. ВАР...

Статья об открытии парка
(Ленинградская правда от 17 июня 1972 г.)



Подвижной состав парка 16 июня 1972 года
(хранение — Автобусный парк № 6)



Фото работников предприятия 16 июня 1972 года
(хранение — Автобусный парк № 6)



Субботник, расчистка территории парка
(хранение — Автобусный парк № 6)



*Общий вид предприятия, 1970-е гг.
(хранение — Автобусный парк № 6)*

Вновь открытый автобусный парк был возведён на северо-восточной окраине города и предназначался в основном для обслуживания населения Выборгского и Калининского районов Ленинграда². На территории в 70 000 м², сопоставимой с размерами десяти футбольных полей, были сооружены открытые стоянки, административно-производственный комплекс и складские помещения. Предприятие было рассчитано на обслуживание 500 автобусов городских и пригородных маршрутов. Под крышей комплекса ремонтных мастерских одновременно могли разместиться 240 машин.

В конце 1960-х годов в одном из кварталов городских новостроек был образован проезд, соединивший проспект Энергетиков и улицу Маршала Тухачевского, ничем не выделявшийся среди прочих дворовых проездов ни по ширине, ни по протяжённости. Однако в юбилейном 1967 году³ проезд обрёл статус улицы и получил название в честь Елены Дмитриевны Стасовой (1873–1966) — революционерки, советского деятеля международного коммунистического и антифашистского движения. В силу своей небольшой протяжённости улица так и осталась бы извест-

² В 1973 году из состава Калининского района был выделен Красногвардейский район.

³ В 1967 году в Советском Союзе праздновалось 50-летие Великой Октябрьской социалистической революции.

ной лишь узкому кругу местных жителей, если бы не автобусная остановка с таким же названием.

Продолжением улицы Стасовой, восточнее проспекта Энергетиков, стал маленький участок, пересекающий Салтыковскую дорогу и упирающийся прямо в главные ворота автобусного парка. Именно по улице Стасовой и получило свой адрес новое автобусное предприятие.

Всего на момент организации предприятия подвижной состав состоял из 35 машин марки ЛиАЗ-677 производства Ликинского автобусного завода г. Ликино-Дулёво Московской области и 20 машин ЛАЗ-695 модификаций «Е» и «М», изготовленных на Львовском автобусном заводе в г. Львове УССР.

На предприятии работали 771 водитель, 198 ремонтных рабочих, 114 служащих и ИТР, 195 сотрудников прочих специальностей⁴. Весь же коллектив составлял 1278 человек⁵.

В 1973 году А. А. Андреева на посту директора парка сменил Евгений Александрович Данилин. С именем этого человека тесно связаны годы становления и развития Автобусного парка № 6.

⁴ Численность персонала указана в соответствии со штатным расписанием, утвержденным на момент образования ЛПАП № 6.

⁵ История и развитие ЛПОПАТ № 6. Т. 1. (1972–1982 гг.) [Фотоальбом].



АВТОБУСНАЯ СЕТЬ ЛЕНИНГРАДА



Автобусная маршрутная сеть г. Ленинграда по состоянию на 1975 год
(хранение — Автобусный парк № 1)



Евгений Александрович Данилин
(хранение — Автобусный парк № 6)

Евгений Александрович Данилин родился в 1926 году в Московской области. Участник Великой Отечественной войны. Полковник. Закончил Академию тыла и транспорта. До 1970 года служил в Советской армии.

С 1970 по 1973 год занимал должность главного инженера в Автобусном парке № 3 Ленинграда. С 1973 по 1983 год трудился на посту директора Автобусного парка № 6.

С открытием Автобусного парка № 6 была организована партийная ячейка, избран Партком автобусного предприятия. Секретарем первичной организации был выбран Алексей Васильевич Шишков.

По сей день на предприятии работает Профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

С самого основания в парке уделялось особое внимание истории развития пред-

приятия. Результатом стали не только почётные книги, в которых отмечались заслуги выдающихся работников парка (аналогичные книги существовали во многих автотранспортных предприятиях Ленинграда), но и несколько оригинально оформленных томов (альбомов), кратко повествующих о становлении и формировании предприятия.

Уже через год после открытия подвижной состав автобусного парка насчитывал 254 машины марки ЛиАЗ-677 и 46 машин ЛАЗ-695 различных модификаций. Коллектив предприятия вырос до 1845 работников, из которых 1154 были водителями.

В 1975 году список подвижного состава дополнили первые пять машин венгерского производства. Это были «мягкие» (предназначенные для заказной работы) автобусы машиностроительной компании «Икарус» (Ikarus)⁶ 200-й серии различных модификаций.

⁶ Здесь и далее в написании названия венгерского машиностроительного предприятия, являющегося одновременно и маркой автобуса, используется кириллица, поскольку во всех производственных документах ленинградских (петербургских) автобусных предприятий как технического, так и финансового характера использовалось русское написание марки, а также общепринятое сокращение «Ик.».

1972
Год

**Руководство
и общественные организации**

Начальник ЛПАП № 6 Андреев Аркадий Андреевич
Пр. инженер Темкин Борис Абрамович
Зам. по экпл. Кудряшов Юрий Александрович
Секретарь П/б Шишков Алексей Васильевич
Предс. Месткома Васильева Алла Георгиевна
Секр. ком. ВЛКСМ Михайлов Анатолий Алексеевич.

**Сведения о подвижном составе
ЛПОПАА № 6 на 1.07. 72 г.**

АВТОБУСЫ			ГРУЗОВЫЕ	ЛЕГКОВЫЕ И ПИКАПЫ	СПЕЦ. МАШИ- НЫ	ИТОГО
ЛИАЗ 677	ЛАЗ 695	ИТОГО				
35	20	55	2	2	2	6

Количество работающих

ВОДИТЕЛИ	РЕМОНТНЫЕ РАБОЧИЕ	ИТР И СЛУЖАЩ.	ПРОЧИЕ	ВСЕГО
771	198	114	195	1278

**Показатели
РАБОТЫ объединения за 1972 г.**

	ЕД.ИЗМ.	ПЛАН	ФАКТ	%
Среднесписочн. колич. автобусов	ЕД.	99	88	88,9
выпуск на линию	ЕД.	80	72	90,0
коэф. выпуска	—	0,803	0,818	101,9
Пассажиры	Т. ПАС.	3236,9	33720,5	104,2
Пассажиро К/м.	ТП К/М	145629,4	147334,2	101,2
ДОХОД	Т. РУБ.	1336,9	1342,1	100,4

Страница альбома «История создания и развития Ленинградского производственного объединения пассажирского автобусного транспорта № 6». Том I. 1972 г.
(хранение — Автобусный парк № 6)

**1973
ГОД**

Руководство и общественные организации

Начальник ЛПАП №6... *ДАНИЛИН Евгений Александрович*
 Гл. инженер... *КАЗАКОВ Владимир Григорьевич*
 Зам. по эксплуатации... *КУДРЯШОВ Юрий Александрович*
 Зам. по общ. вопросам... *РЫЖОВ Николай Григорьевич*
 Секретарь П/Б... *ШИШКОВ Алексей Васильевич*
 Предс. Месткома... *ВАСИЛЬЕВА Алла Георгиевна*
 Секр. Ком. ВЛКСМ... *МИХАЙЛОВ Анатолий Алексеевич*

Сведения о подвижном составе ЛПОПАА №6 на 1.07.73г.

АВТОБУСЫ			ГРУЗОВЫЕ	ЛЕГКОВ. И ПИКАПЫ	СПЕЦ. МАШИНЫ	ИТОГО
ЛИАЗ	ЛАЗ	ИТОГО				
677	695	300	3	3	12	21

Количество работающих

ВОДИТЕЛИ	РЕМОНТНЫЕ РАБОЧИЕ	ИТР И СЛУЖАЩИЕ	ПРОЧИЕ	ВСЕГО
1154	290	114	287	1845

Показатели работы объединения за 1973 год

	ЕДИЗМ.	ПЛАН	ФАКТ	%
СРЕДНЕСПИСОЧНОЕ КОЛИЧ. АВТОБУСОВ	ЕД.	402	336	83,6
ВЫПУСК НА ЛИНИЮ	ЕД.	366	292	79,8
КОЭФ. ВЫПУСКА	—	0,837	0,838	88,2
ПАССАЖИРЫ	Т. ПАС.	131300	133300,3	101,5
ПАССАЖИРО К/М	Т. П. К. М.	581000,0	599145,0	96,2
ДОХОД	Т. РУБ.	5,875	5,436	92,5

Страница альбома «История создания и развития Ленинградского производственного объединения пассажирского автобусного транспорта № 6». Том I. 1973 г. (хранение — Автобусный парк № 6)

**1978
ГОД**

Руководство и общественные организации

Начальник ЛПАП №6... *ДАНИЛИН Евгений Александрович*
 Секретарь парткома... *ШИШКОВ Алексей Васильевич*
 Гл. инженер... *ШУМИЛОВ Лурий Павлович*
 Зам. по эксплуатации... *КУКУШКИН Ростислав Евгеньевич*
 Зам. по кадрам и восп. рте... *ГОЛОСУН Прокопий Павлович*
 Зам. по общим вопросам... *ЭПЕЛЬБАУМ Лев Зиновьевич*
 Председатель месткома... *ПРЕДИТ Владимир Эдуардович*
 Секретарь К-та ВЛКСМ... *БРОННИКОВ Владимир Георгиевич*

Сведения о подвижном составе ЛПОПАТ №6 на 1.01.78 г.

АВТОБУСЫ				ИТОГО	ГРУЗ.	ЛЕГКИ ПИКАПЫ	СПЕЦ.	ИТОГО
ЛИАЗ	ЛАЗ	ИКАРУС	ЛАЗ					
677	695	13	672	667	15	14	15	44

Количество работающих

ВОДИТЕЛИ	РЕМОНТНЫЕ РАБОЧИЕ	ИТР И СЛУЖАЩИЕ	ПРОЧИЕ	ВСЕГО
1770	456	210	357	2793

Показатели работы объединения за 1978 г.

	ЕДИЗМ.	ПЛАН	ФАКТ	%
ВЫПУСК НА ЛИНИЮ	ЕД.	572	579	101,2
КОЭФ. ВЫПУСКА	—	0,858	0,871	101,5
ПАССАЖИРЫ	Т. ПАС.	174550	182316	104,4
ПАССАЖИРО КМ.	Т. П. К. М.	89000	898996	101,0
ДОХОД	Т. РУБ.	9579	9821,7	102,5

Страница альбома «История создания и развития Ленинградского производственного объединения пассажирского автобусного транспорта № 6». Том I. 1978 г. (хранение — Автобусный парк № 6)



Площадка отстоя парка с газовой системой подогрева автобусов,
1970-е гг.
(хранение – Автобусный парк № 6)



Мойка автобуса в парке, 1970-е гг.
(хранение – Автобусный парк № 6)



Водители парка, 1970-е гг.
(хранение – Автобусный парк № 6)



Техническое обслуживание автобусов (ТО-2), 1970-е гг.
(хранение – Автобусный парк № 6)



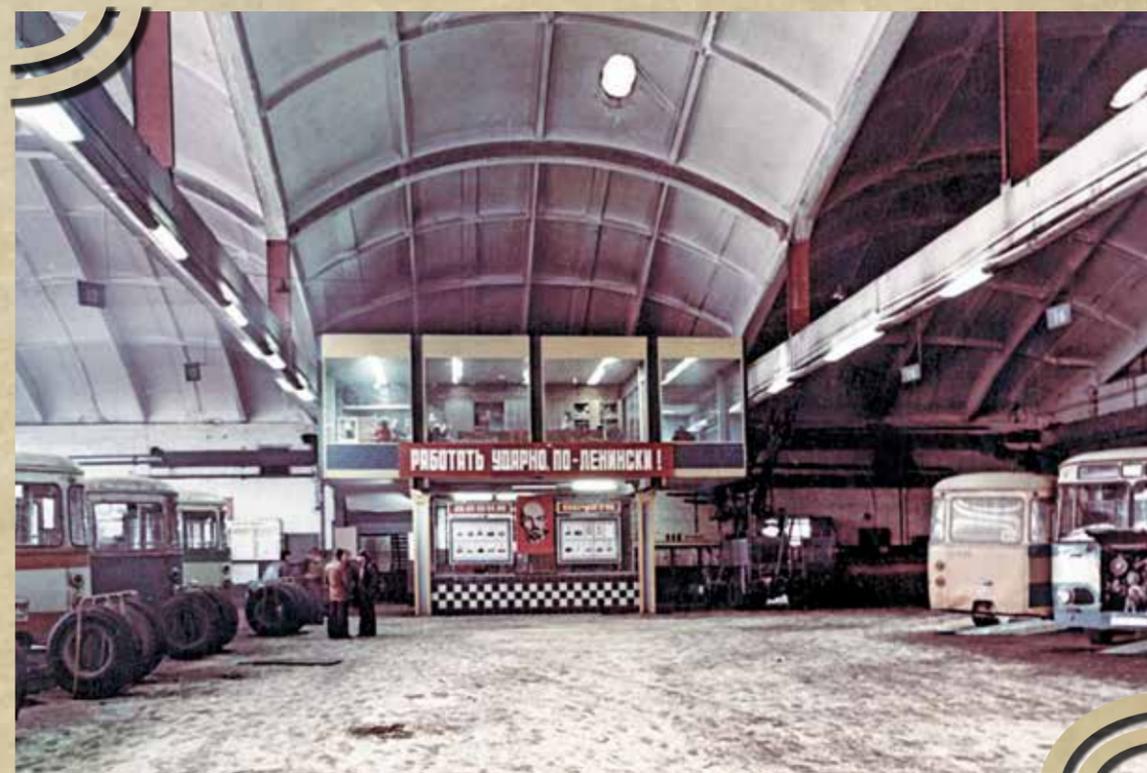
Участок ТО-2, 1970-е гг.
(хранение – Автобусный парк № 6)



Административное здание, 1970-е гг.
(хранение – Автобусный парк № 6)



Техническое обслуживание автобуса (ТО-1), 1970-е гг.
(хранение – Автобусный парк № 6)



Производственный комплекс, ЦУП, 1970-е гг.
(хранение – Автобусный парк № 6)



Мойка автобусов, 1970-е гг.
(хранение — Автобусный парк № 6)



Слева — Василий Владимирович Марченко, генеральный директор Главнавтотранса, справа — Евгений Александрович Данилин, 1977 г.
(фото из личного архива Л. П. Шумилова)



Диспетчерская, 1970-е гг.
(хранение — Автобусный парк № 6)

Во второй половине 1970-х годов парк техники постоянно пополняется. К 1980 году в парке эксплуатировалось 539 машин марки ЛиАЗ-677 различных модификаций, 140 машин марки ЛАЗ-695 серий «Е», «М» и «Н», а также 13 Икарусов.

За тот же 1980 год, согласно статистике предприятия, было перевезено 200 млн пассажиров, доход предприятия составил 11155,8 тысяч рублей, что превышало плановые показатели на 4,3%.

В 1979 году на головном предприятии было 6 автоколонн. Автобусы объединения обслуживали в основном центр, север и северо-восток города. Для обслуживания пригородных маршрутов была специально выделена 1 автоколонна. Основными направлениями были Всеволожское и Токсовское. Также работали на пригородных маршрутах машины третьей колонны.

Значительное место отводилось и заказным перевозкам. Поскольку основной моделью парка были машины ЛиАЗ-677, эти автобусы также





Фрагмент страницы альбома «История создания и развития Ленинградского производственного объединения пассажирского автобусного транспорта № 6» (хранение — Автобусный парк № 6)

использовались для заказных перевозок. Специально предназначенных для работы в заказах «мягких» машин в парке было очень мало⁷.

Поставки новой техники на предприятие шли очень активно, 100–120 машин в год. И такой уровень обеспечения техникой был оправдан. Активно развивающиеся новые городские районы, в первую очередь — район Ржевка-Пороховые, чрезвычайно нуждались в автобусном сообщении. Парком обслуживались маршруты, на которых было от 30 до 40 нарядов. Интервалы между машинами в час «пик» не превышали одной минуты. При этом машины постоянно «давили»⁸.

Однако, несмотря на столь значительную загрузку, автобусы работали практически без простоев, во многом благодаря грамотной организации планово-предупредительного ремонта.

⁷ Интервью с Б. П. Петровым [Аудиозапись]. СПб., 2017 // Автобусный парк № 1 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

⁸ Водительский жаргонизм «давить» или «подавить» означает загрузку автобуса не предусмотренным техническими нормами количеством пассажиров (перегрузку автобуса).



Фрагмент страницы альбома «История создания и развития Ленинградского производственного объединения пассажирского автобусного транспорта № 6» (хранение — Автобусный парк № 6)

В Шестом парке существовало специальное подразделение — лаборатория надёжности. Это была группа людей, занимавшихся ведением статистики по всем системам и агрегатам автобусов. Основной маркой для исследований был ЛиАЗ-677. На основании этой статистики готовились планово-предупредительные ремонты, а также снабжение парка запасными частями. Выкладками лаборатории надёжности пользовались и представители других парков, в списке подвижного состава которых имелись соответствующие модели автобусов⁹.

⁹ Интервью с Н. В. Лыженковым [Аудиозапись]. СПб., 2017 // Автобусный парк № 1 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

Коллектив ЛПОПАТ №6
1979 год

Занял I^{ое} место в социалистическом соревновании за звание "лучший коллектив по изобретательству и рационализации Главленавтотранса" награжден грамотой и денежной премией.

Лучшие рационализаторы:

		
М. А. Т. Р. С. С. Ф. С. Р. НЕПОСТАЕВ В. И.	ГЛАВЛЕНАВТОТРАНСА СМИРНОВ В. И.	ЛПОПАТ №6 КУРОЧКИН О. А.

				
Измайлов Е. А.	Градусов И. Н.	Канавин Е. И.	Шутов Н. А.	Смирнов В. Н.

НАГРАЖДЕННЫЕ МЕДАЛЯМИ ВДНХ

Золотой медалью **КРЮКОВ Виктор Вячеславович** - Слесарь
 Серебряной медалью **МИЛЮТИН Виктор Алексеевич** - Инженер
 Бронзовой медалью **НЕПОСТАЕВ Валентин Иванович** - Слесарь
 Бронзовой медалью **ИСТОМИН Валентин Алексеевич** - Слесарь
 Бронзовой медалью **ФОКИН Константин Иванович** - Инженер
 Бронзовой медалью **МОЗОЛЕВ Геннадий Николаевич** - Слесарь
 Бронзовой медалью **КАНАВИН Евгений Иванович** - Слесарь

Фрагмент страницы альбома «История создания и развития Ленинградского производственного объединения пассажирского автобусного транспорта № 6»
(хранение — Автобусный парк № 6)

Лучший рационализатор ЛПОПАТ №6

МЫШКИН
Михаил Ильич

в 1983 году разработал и внедрил 20 рац. предложений с годовой экономией 7.500 руб.



Лучший рационализатор ЛПОПАТ №6

БУДАЕВ
Валентин Николаевич

в 1983 году разработал и внедрил 24 рац. предложения с годовой экономией 8300 руб.



Фрагмент страницы альбома «История создания и развития Ленинградского производственного объединения пассажирского автобусного транспорта № 6»
(хранение — Автобусный парк № 6)

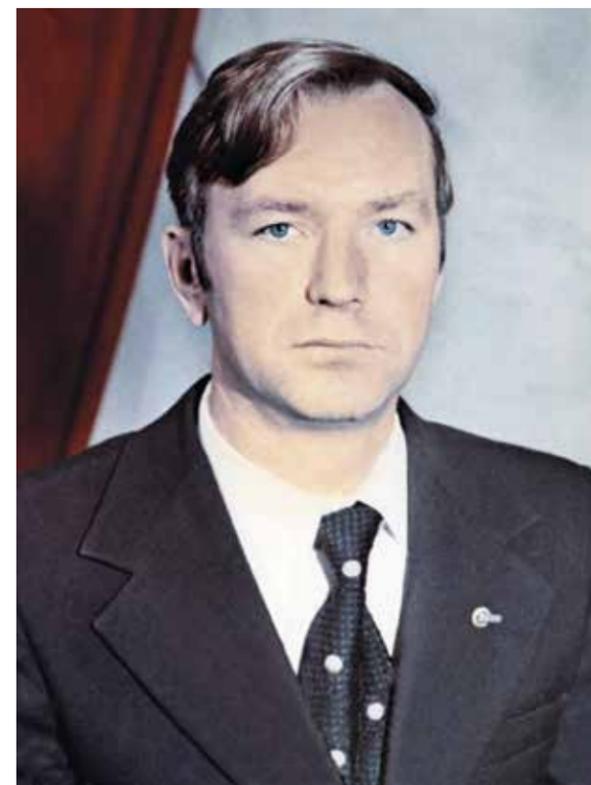


Собрание коллектива изобретателей и рационализаторов парка
(хранение — Автобусный парк № 6)

В 1960-х–1980-х годах в комплекте с новым подвижным составом в автобусные парки поставлялась с заводов-изготовителей документация с подробным описанием техники. Это были инструкции по ремонту, инструкции по эксплуатации, наглядные плакаты для обучения и чертежи. Были отлажены взаимодействия с заводами-изготовителями и профильными институтами. В дальнейшем инструкции по эксплуатации значительно уменьшились содержательно, а инструкций по ремонту не поступало вообще.

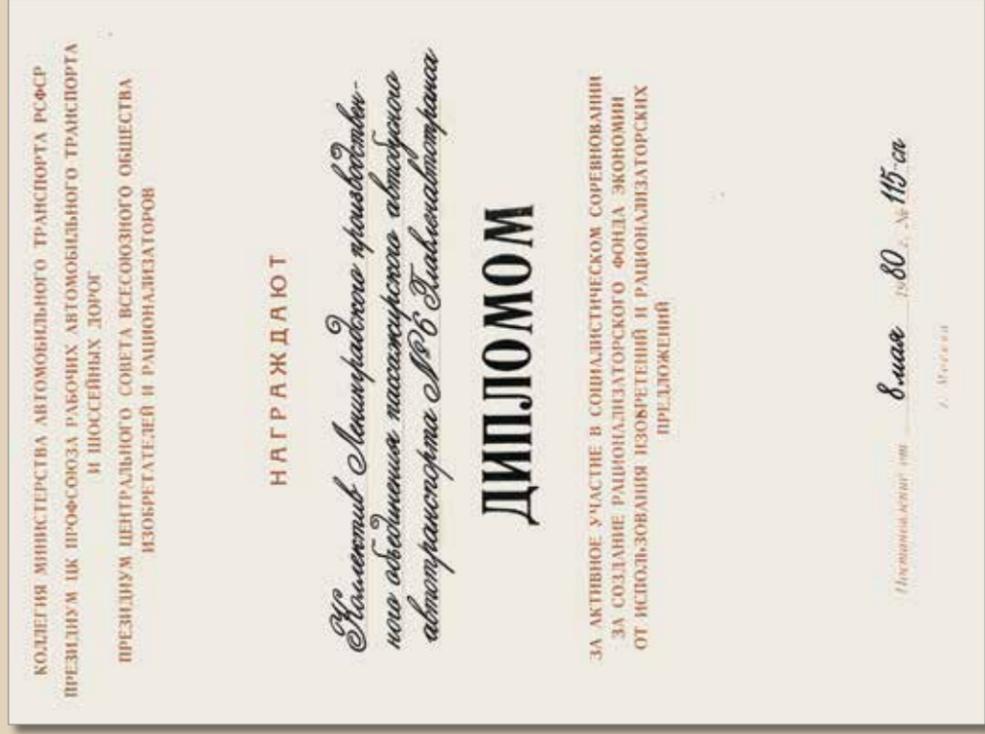
Если какая-либо документация или технологии отсутствовали на предприятии или вообще не существовали, работники парка создавали их своими силами. Для этого в парке создавались *творческие комплексные бригады*, в которые входили как слесари по ремонту, так и инженеры предприятия. Внедрение рационализаторских предложений коллективов таких бригад сэкономило парку, а следовательно, и государству значительные суммы. Изобретатели неоднократно выходили победителями социалистического соревнования и получали заслуженные награды.

Лучший рационализатор
Главленавтотранса,
мастер цеха ГМП
Е. А. Измайлов
(хранение — Автобусный парк № 6)

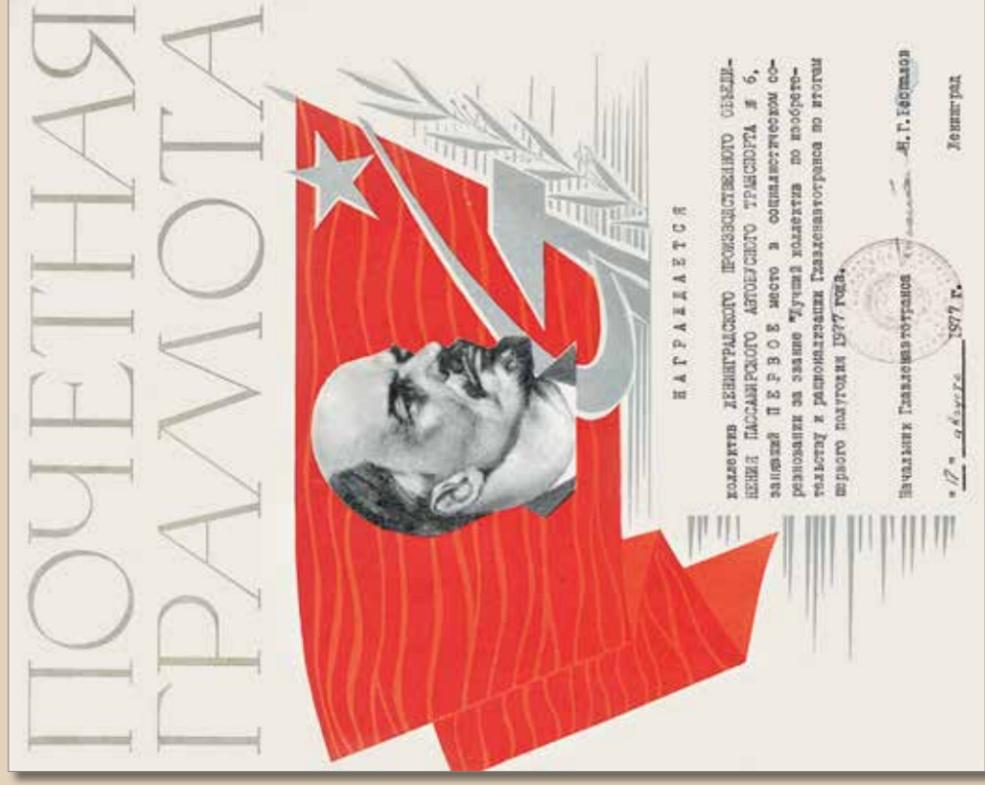


Лучший рационализатор
ЛПОПАТ № 6,
фрезеровщик ОГМ
В. И. Смирнов
(хранение — Автобусный парк № 6)

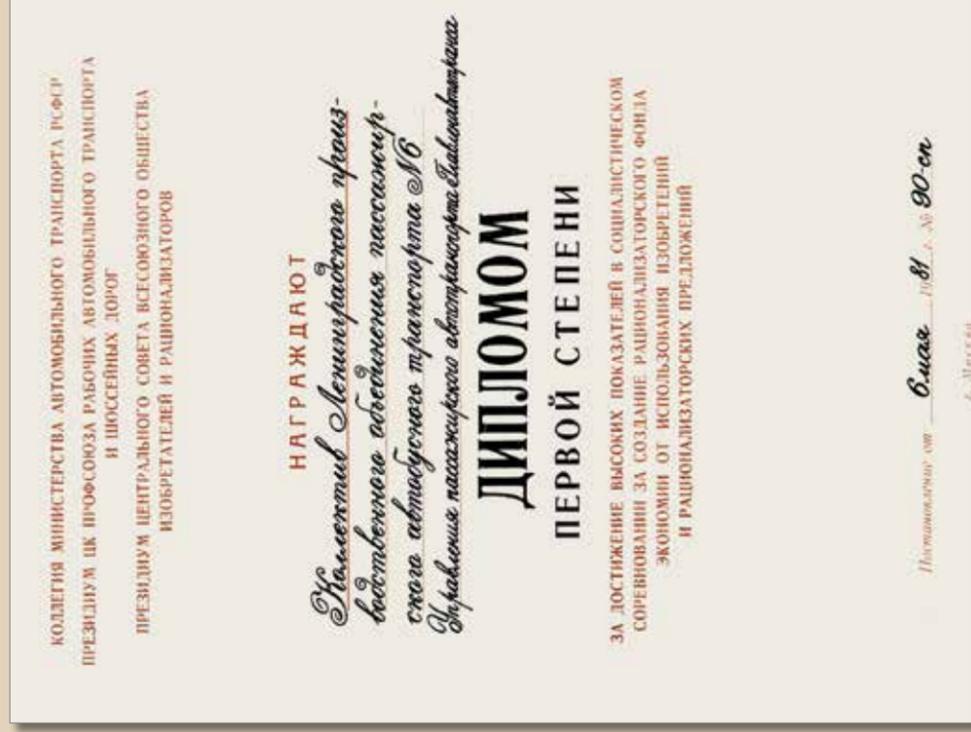




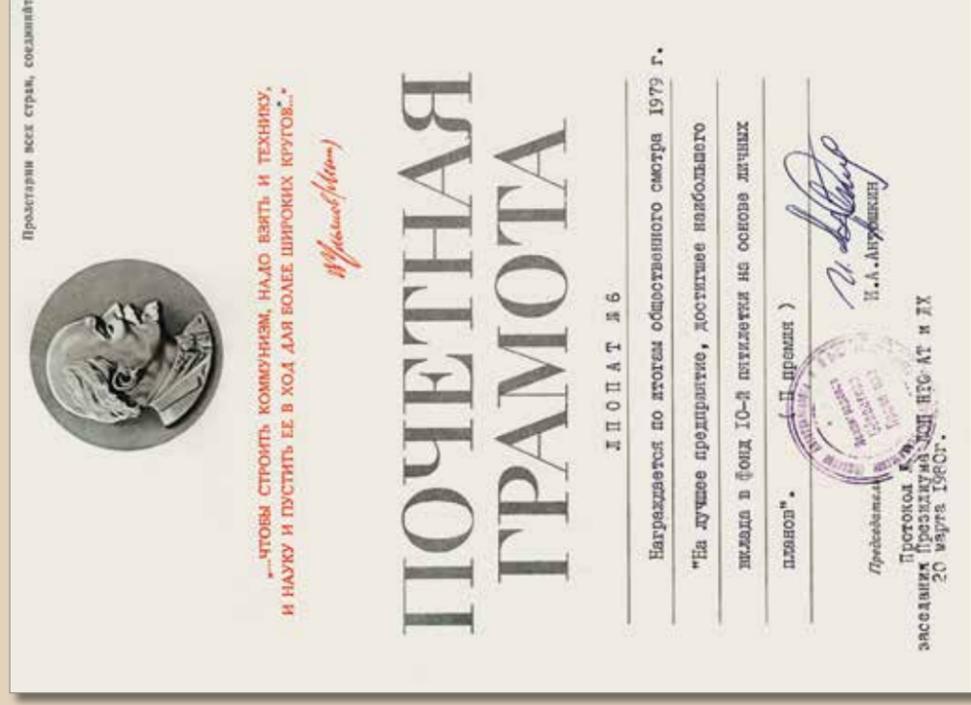
Диплом Министерства
автомобильного транспорта РСФСР
(хранение — Автобусный парк № 6)



Почётная грамота
Главного управления
(хранение — Автобусный парк № 6)



Диплом Министерства автомобильного
транспорта РСФСР
(хранение — Автобусный парк № 6)



Почетная грамота Всесоюзного
научно-технического общества
работников автомобильного
транспорта и дорожного хозяйства
(хранение — Автобусный парк № 6)

Помимо активной изобретательской деятельности, в парке сложились традиции культурно-массовых мероприятий. На предприятии существовал самодеятельный оркестр под руководством А. М. Макарова, регулярно выступавший на праздничных и торжественных мероприятиях. Кроме того, администрацией регулярно приглашались песенные и танцевальные коллективы (профессиональные и самодеятельные), которые устраивали выступления прямо в ремонтной зоне в обеденное время. Следует отметить, что оркестр Шестого парка также проводил выступления в других автобусных предприятиях.

При парке существовали клубы картингистов и даже дельтапланеристов. Проводились спортивные соревнования, а также смотры профессионального мастерства.



*Клуб картингистов автобусного парка № 6, 1970-е гг.
(хранение — Автобусный парк № 6)*



*Выступление танцевального коллектива в ремонтной зоне
во время обеденного перерыва, 1976 г.
(хранение — Автобусный парк № 6)*



*Сотрудники парка пришли на выступление танцевального коллектива, 1976 г.
(хранение — Автобусный парк № 6)*



Выступление оркестра автобусного парка № 6
перед торжественным собранием, 1970-е гг.
(хранение – Автобусный парк № 6)



Выступление оркестра Автобусного парка № 6
на субботнике, 1970-е гг.
(хранение – Автобусный парк № 6)



Субботник на территории парка, 1970-е гг.
(хранение – Автобусный парк № 6)



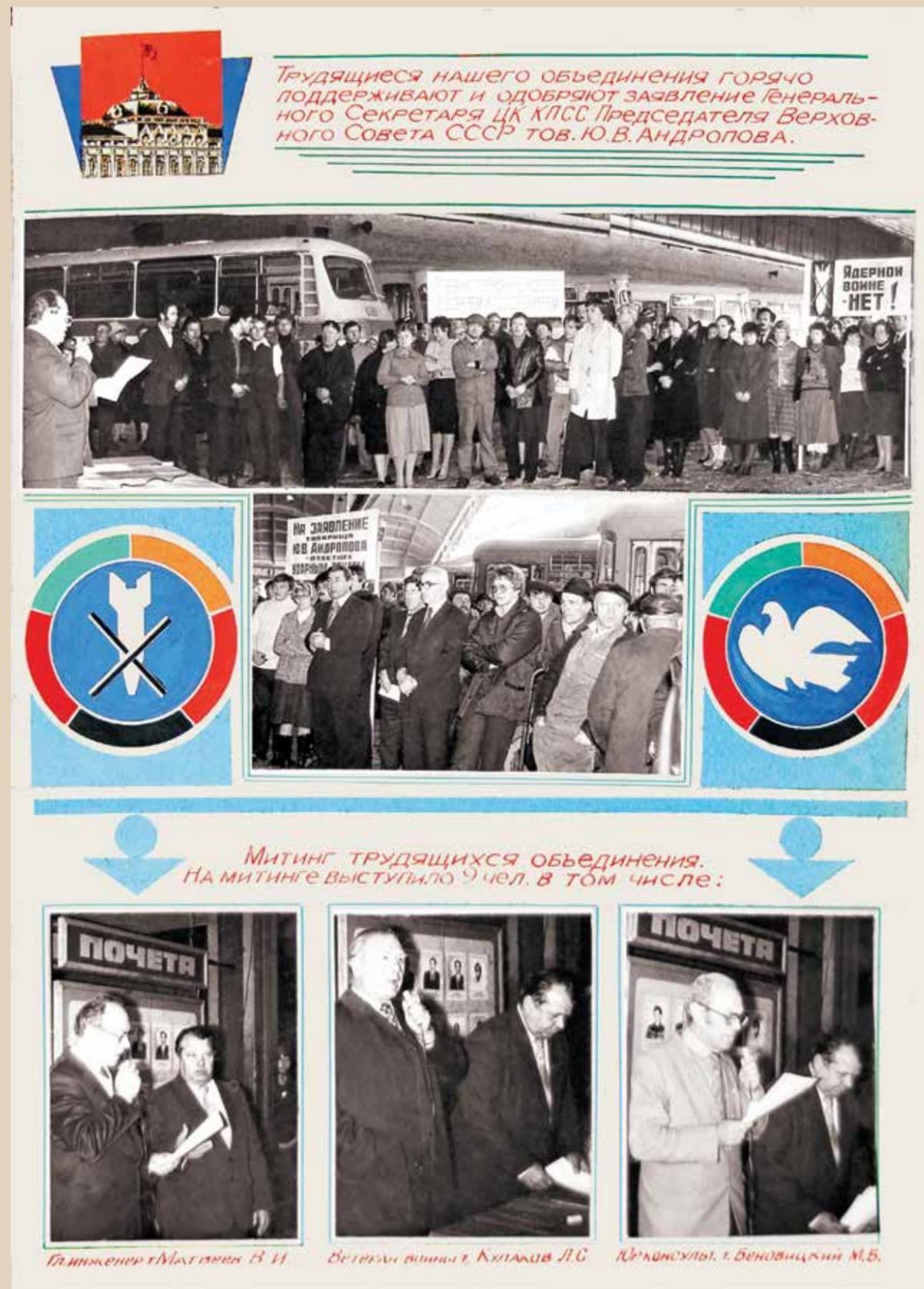
Собрание коллектива бригады 106 маршрута, 1980 г.
(хранение – Автобусный парк № 6)



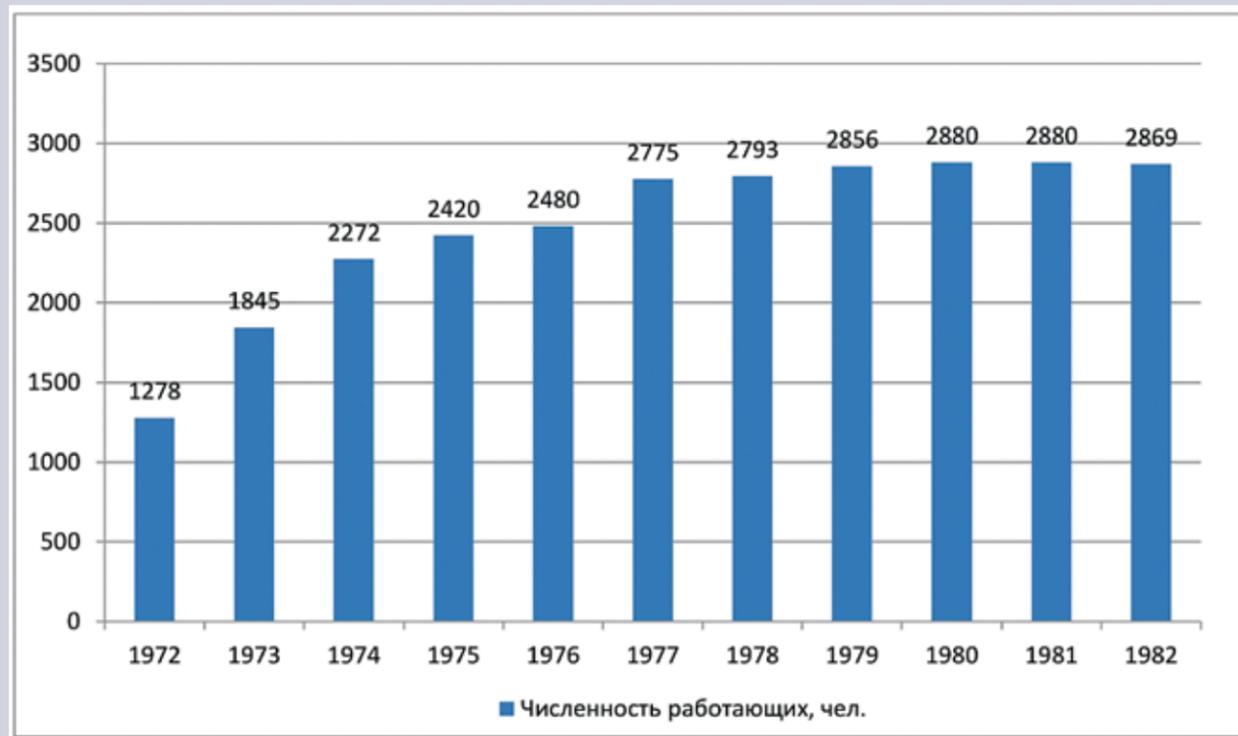
Собрание коллектива предприятия, 1982 г.
(хранение — Автобусный парк № 6)



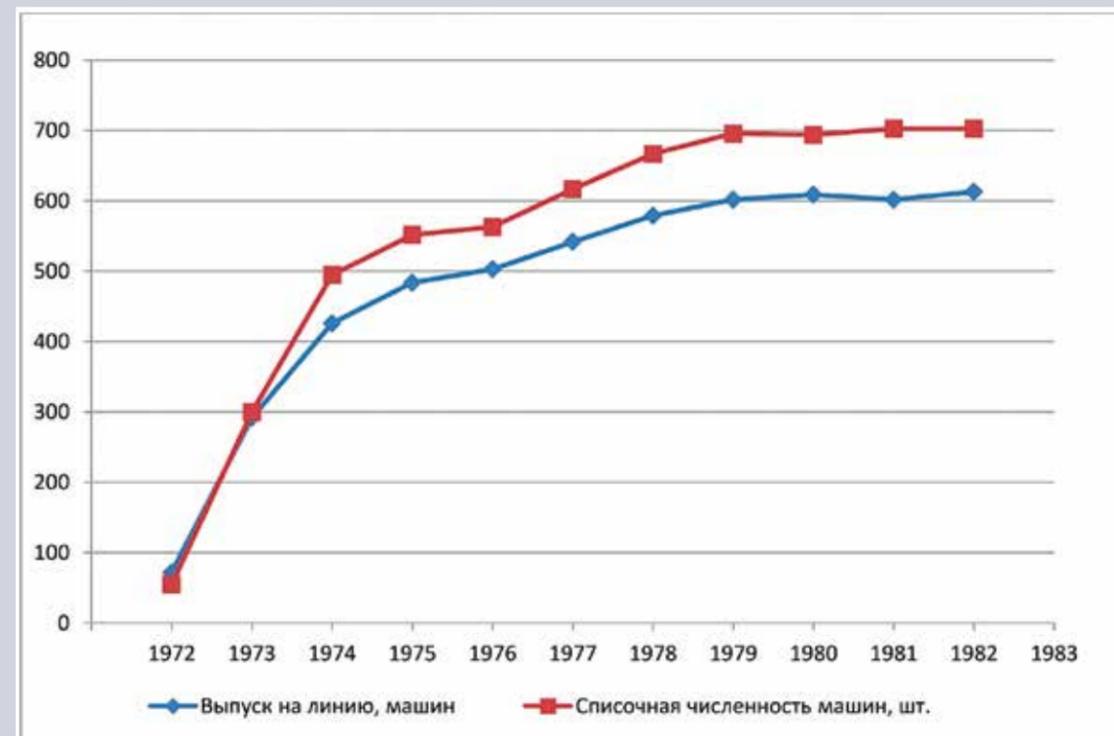
Собрание коллектива предприятия, 1982 г.
(хранение — Автобусный парк № 6)



Фрагмент страницы книги об истории Автобусного парка № 6
(хранение — Автобусный парк № 6)



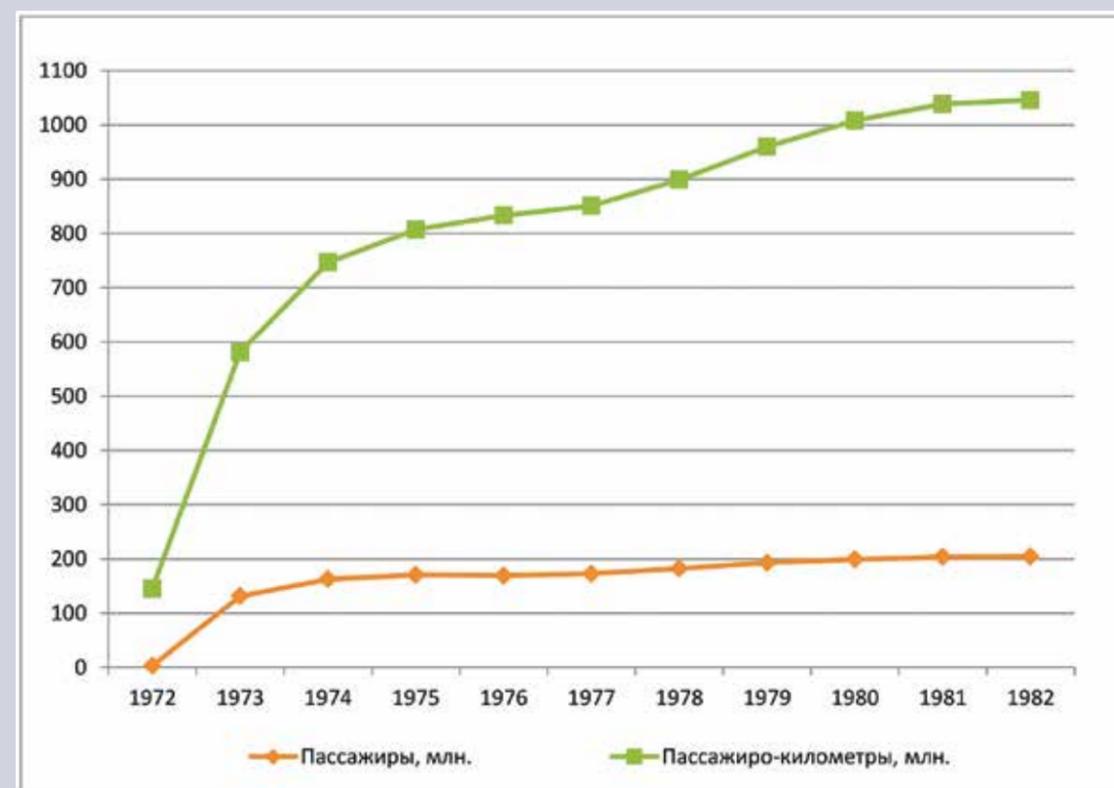
Динамика численности сотрудников Автобусного парка № 6 за период 1972–1982 гг.



Динамика численности подвижного состава Автобусного парка № 6 за период 1972–1982 гг.



Празднование 10-летия предприятия
(хранение — Автобусный парк № 6)



Динамика выполнения транспортной работы Автобусным парком № 6 за период 1972–1982 гг.

В 1974 году у парка появился филиал в посёлке Сосново Приозерского района Ленинградской области¹⁰. Автобусное предприятие, таким образом, было преобразовано в Ленинградское производственное объединение пассажирского автобусного транспорта (ЛПОПАТ № 6)¹¹.

Сосновская автоколонна была основана ещё в 1959 году на базе складов Райпотребсоюза на железнодорожной станции Сосново и, как это часто бывало, занималась не только пассажирскими, но и грузовыми перевозками (грузотакси).

Колонна располагалась в посёлке Сосново, по адресу: улица Механизаторов, дом 2. При образовании филиала в Сосново были отправлены автобусы ЛАЗ-695 различных модификаций.

В конце 1970-х в филиал из головного предприятия стали поступать машины ЛиАЗ-677 и ЛАЗ-699Р, в 1980-х — Икарусы модели 260. В 1977 году в филиале насчитывалось 40 машин, в 1985–1988 годах — уже 82. Маршруты, обслуживаемые филиалом, проходили по северной части Всеволожского и южной части Приозерского района Ленинградской области.

В 1979 году в Сосновском филиале был введён бригадный подряд, при этом было сформировано 3 бригады: городских, пригородных и междугородных маршрутов, а в 1981 году появилась ещё одна автобусная бригада.

Суть этого метода заключается в том, что определенная бригада водителей с закрепленными за ней автобусами обслуживает один или несколько маршрутов и на основании заключенного с администрацией

¹⁰ Л.П. Шумилов, Выпускная работа на тему: Разработка и обобщение предложений по переходу ЛПОПАТ № 6 на новые условия труда. С. 3. Л. ЛИМТУ. 1987. Хранение оригинала — Автобусный парк № 1 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

¹¹ Корректное название предприятия — Ленинградское производственное объединение пассажирского автобусного транспорта (ЛПОПАТ). Название «Ленинградское производственное объединение пассажирского автобусного автотранспорта» (ЛПОПАА), иногда встречающееся в документах, неверно. Приказ Главного Ленинградского управления автомобильного транспорта от 07.01.1977 № 4 «Об организации Ленинградского управления пассажирского автомобильного транспорта в составе Главного Ленинградского управления автомобильного транспорта», приложение 4 [Электронная копия] // Автобусный парк № 1 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».



предприятия договора и принятых обязательств несёт ответственность за своевременное и качественное выполнение перевозок.

Повышение материальной заинтересованности водителей, применение прогрессивных форм оплаты труда, в том числе коэффициентов трудового участия в бригаде, позволило добиться улучшения основных показателей работы филиала.

В 1985–1988 гг. Сосновский филиал насчитывал 82 автобуса.

На 1 января 1991 г. предприятие располагало 60 автобусами и обслуживало маршруты от станций Сосново, Лосево, Громово, отправлявшиеся по Мичуринскому, Запорожскому и Приозерскому направлениям. Пригородные и междугородные маршруты, обслуживаемые предприятием, связывали Сосново с Зеленогорском, Рошино, Выборгом, Приозерском и Владимирской Бухтой¹².

В 1992 году Сосновский филиал был выделен из состава объединения и переведён в муниципальную собственность, преобразовавшись в Сосновское ПАТП.

¹² Э. Лотоцкий. Пассажирский транспорт Ленинградской области [Электронный ресурс]. URL: <http://www.lenobltrans.narod.ru> (дата обращения: 14.01.2014).



Схема маршрутной сети филиалов ЛПОПАТ № 6 по состоянию на 1990 г.
(подготовлена А. А. Башкарёвым)



Автобусный остановочный анилаг Сосновского филиала ЛПОПАТ № 6
(из личной коллекции А. А. Башкарёва)



Автобус ЛиАЗ-677М, ранее принадлежавшие филиалам ЛПОПАТ № 6, начало 2000-х гг.
(фото Э. Лотоцкого)



*Автобус ЛАЗ-695Н, ранее принадлежавший филиалу ЛПОАТ № 6, п. Сосново, 2006 г.
(фото В. В. Валдина)*

В апреле 1983 года на базе Всеволожского АТП в посёлке Грузино была создана автоколонна Сосновского филиала ЛПОПАТ № 6 (ранее колонна подчинялась Сосновской АТК). Колонна располагалась по адресу: деревня Куйвози, улица Автоколонная, дом 8.

В 1992 году Грузинская колонна была выделена в самостоятельный филиал ЛПОПАТ № 6 и находилась в этом статусе до апреля 1999 г.

В филиале эксплуатировались машины ЛиАЗ-677М. Маршруты, по которым возили пассажиров автобусы филиалов Автобусного парка № 6, были переданы Сосновскому ПАТП, МТП «Грузино» и другим перевозчикам¹³.

¹³ Л. П. Шумилов. Выпускная работа на тему: Разработка и обобщение предложений по переходу ЛПОАТ № 6 на новые условия труда. С. 3. Л. ЛИМТУ. 1987. Хранение Автобусный парк № 1 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».



*Лурий Павлович Шумилов, фото 1980-х гг.
(фото из личного архива Л. П. Шумилова)*

В 1983 году пост директора автобусного объединения занял Л. П. Шумилов.

Лурий Павлович родился в Ленинграде в 1941 году. В 1968 году окончил факультет автомобильного транспорта Ленинградского инженерно-строительного института. С 1968 по 1972 год работал начальником ОТК в Автобусном парке № 2.

Перейдя в новый парк, с 1972 по 1983 год возглавлял службу технического контроля.

В 1989–2002 годах занимал пост главного инженера Ленпассажиравтотранса, впоследствии — ГП и ГУП «Пассажиравтотранс».



Слева направо: М. Ю. Эскин, Л. П. Шумилов, А. В. Шишков, А. А. Банин, 1986 г.
(фото из личного архива Л. П. Шумилова)

**1980
ГОД**

Руководство и общественные организации

Начальник ЛПОПАА _____ Данилин Евгений Александрович
 Секретарь парткома _____ Шишков Алексей Васильевич
 Гл. инженер _____ Шумилов Лурый Павлович
 Зам. по эксплуатации _____ Ашихмин Борис Михайлович
 Зам. по кадрам и восп. р-те _____ Голосун Прокопий Павлович
 Зам. по общим вопросам _____ Эпельблум Лев Зиновьевич
 Председатель месткома _____ Банин Александр Антонович
 Секретарь ком-та ВЛКСМ _____ Зенина Татьяна Евгеньевна

Сведения о подвижном составе ЛПОПАА № 6 на 1.01.80г.

АВТОБУСЫ					ГРУЗОВ.	ЛЕГКОВ. и ПКЛПЫ	СПЕЦ.	ИТОГО
ЛИАЗ-677	ЛАЗ-695	ИКАРУС	ПАЗ-672	ИТОГО				
539	140	13	2	694	11	19	18	48

Количество работающих

ВОДИТЕЛИ	РЕМОНТН. РАБОЧИЕ	ИТР и СЛУЖАЩИЕ	ПРОЧИЕ	ВСЕГО
1857	424	221	378	2.880

Показатели работы объединения за 1980г.

	ЕДИЗМ. ЕД.	ПЛАН	ФАКТ.	%
ВЫПУСК НА ЛИНИЮ		601	609	101,3
КОЭФ. ВЫПУСКА	—	0,865	0,878	101,5
ПАССАЖИРЫ	Т.ПАС.	193112	199001	103,0
ПАССАЖИР. КМ.	Т.П.КМ.	985800	1008000	102,3
Д О Х О Д	Т.РУБ.	10,694	11155,8	104,3

Страница альбома «История создания и развития Ленинградского производственного объединения пассажирского автобусного транспорта № 6». Том I. 1980 г.
(хранение — Автобусный парк № 6)



**1983
год**

Руководство и общественные организации

Нач. ЛПОПАТ №6 _____ ШУМИЛОВ Лурий Павлович
 Секретарь парткома _____ ШИШКОВ Алексей Васильевич
 Гл. инженер _____ МАТВЕЕВ Владимир Николаевич
 Зам. по эксплуатации _____ САРКСЯН Александр Суренович
 Зам. по кадрам и восп. р-те _____
 Зам. по коммерческой части _____ ЦОГЕЛЬСОН Терасим Исаакович
 Председатель месткома _____ БАНИН Александр Антонович
 Секретарь к-та ВЛКСМ _____ БАБЯК Игорь Петрович

**Сведения о подвижном составе
ЛПОПАТ №6 на 1.01.83.**

А В Т О Б У С Ы				Вспомогательные машины				
ЛИАЗ	ЛАЗ	ИКАРУС	ПАЗ	Итого	ГРУЗ.	ЛЕГК.	СПЕЦ.	Итого
677	696	18	672	701	20	13	20	53
576	105	18	2					

Количество работающих

ВОДИТЕЛИ	РЕМОНТН. РАБОЧНЕ	ИТР и СЛУЖАЩИЕ	ПРОЧИЕ	ВСЕГО
1828	469	205	411	2913

**Показатели
работы объединения за 1983 год.**

	ЕД. ИЗМ.	П Л А Н	Ф А К Т.	% выполнения
СРЕДНЕСУТОЧНОЕ КОЛ-ВО АВТОБ-В КОЭФФИЦИЕНТ АМП. НА ЛИНИЮ	ЕД.	714		
КОЭФ. ТЕХНИЧЕС. ГОТОВНОСТИ	АВТОБ.	0,864		
ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ	МЛН ПАССАЖИР.	2039		
ПАССАЖИРО-КИЛОМЕТРЫ	МЛН КИЛОМЕТР.	1053,2		
ДОХОД РЕГУЛЯРНОСТЬ	Т. РУБ.	11384		

Страница альбома «История создания и развития Ленинградского производственного объединения пассажирского автобусного транспорта № 6». Том II. 1983 г. (хранение — Автобусный парк № 6)



Иванов
Алексей Иванович

*Водитель автобуса 4 колонны, член КПСР.
 Работает в объединении с 1972г. В течение коммунистического труда, Водитель обслуживает население Луриний населенной молодежи Луриний водителем Ленинград. В 1980г. награжден орденом Знания объединением.
 За добросовестный труд Алексей Иванович награжден орденом Знания 10 ноября 1982г.
 В 1977-78г. награжден Знаком «Водитель социалистического обслуживания». Официально в 21 лет 22.10.58 закончил Книгу почета объединением.*

Страница Книги Почёта предприятия (хранение — Автобусный парк № 6)



*Шадринов
Геннадий Александрович*

*Водитель - бригадир 107 маршрута
в колонны в объединении работает с 1972.
Уроженец коммунистического труда, ударник
100й пятилетки лучший наставник объеди-
нения, лучший водитель глававтоотраса
лучший бригадир объединения, в 1981г. на-
гражден орденом "Знак Почета"*

*В 1984г. приказом по объединению
за № 433 от 23 октября занесен в
Книгу Почета объединения*

Страница Книги Почёта предприятия
(хранение — Автобусный парк № 6)

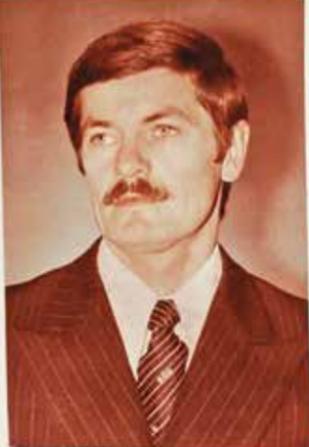


*Шшиков
Михаил Васильевич*

*Секретарь парткома в объединении
работает с 1972г. В 1981г. награжден
орденом "Дружбы народов"*

*В 1984г. приказом по объединению
№ 433 от 23 октября занесен в Книгу
Почета объединения*

Страница Книги Почёта предприятия
(хранение — Автобусный парк № 6)



Шерединой
Борис Иванович

Водитель 7 колонны, в объединении работает с 1975 г. Участник коммунистического труда. Водитель городского обслуживания пассажирских машин. Водитель объединенной откидной спортивной. За добросовестный труд, заслуженную трудовую дисциплину Борису Ивановичу объявлено 23 поощрения.

В 1981 г. приказом по объединению № 359 от 23 октября он записан в Книгу Почета объединения.

Страница Книги Почета предприятия
(хранение — Автобусный парк № 6)



Тыдасва
Мирина Александровна

Диспетчер 5 колонны. В объединении работает с 1976 г. Уроженка коммунистического труда. Записана на Доску Почета объединения.

В 1984 г. приказом по объединению № 433 от 23 октября записана в Книгу Почета объединения.

Страница Книги Почета предприятия
(хранение — Автобусный парк № 6)



Центр управления производством (ЦУП) и вид на ремонтную зону, 1980-е гг.
(хранение — Автобусный парк № 6)



Автобус ЛиАЗ-5256.00 на испытаниях (1987 г.)
в Ленинграде. А/С «Пискарьёвка»



Автобус ЛиАЗ-5256.00 на испытаниях (1987 г.)
в Ленинграде. Площадь Александра Невского

(фото В. В. Валдина)



Информационный стенд на территории
производственного комплекса, 1980-е гг.
(хранение — Автобусный парк № 6)



Действующий фонтан на территории
производственного комплекса, 1980-е гг.
(хранение — Автобусный парк № 6)

В 1985 году в парк на испытания поступили первые машины нового поколения ЛиАЗ-5256. Стоит отметить, что ответственная задача проведения испытаний автобусов новой конструкции была поручена именно коллективу Шестого парка.

За машинами на завод в город Ликийо-Дулёво ездили водители парка. Экспериментальные машины получили передовики производства В. А. Батюта, А. В. Смолин, Г. А. Шадров и другие. Новые автобусы ранее не эксплуатировались на линии, но обкатывались на предприятии-изготовителе с нагрузкой, в качестве которой были использованы мешки с песком. По прибытии в Ленинград автобусы сохранили регистрационные номера Московской области и работали в основном на маршрутах № 100, 107, 174. Всего было получено 11 новых ЛиАЗов.

В испытании новой модели автобуса принял участие Ленинградский инженерно-строительный институт (кафедра «Автомобиль и автомобильное хозяйство»). Совместными усилиями учёных ЛИСИ и специалистов ЛПОПАТ № 6 проводились исследования по ходу опытной эксплуатации новых автобусов. Впоследствии институтом был подготовлен отчёт, где подробно описывался процесс эксплуатации с замечаниями и предложениями. Также был подготовлен пакет рекомендаций для завода-изготовителя¹⁴.

¹⁴ Интервью с Н. В. Лыженковым [Аудиозапись]. СПб., 2017 // Автобусный парк № 1 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».



*Владимир Николаевич Попов
(кадр из фильма «К 70-летию
автобусного движения в Санкт-
Петербурге», Леннаучфильм,
1996 г.)*

Проведённые исследования помогли специалистам конструкторского бюро автобусостроения и завода-изготовителя модернизировать конструкцию автобуса ЛиАЗ-5256, которые в последующие годы в большом количестве поступали в автобусные парки города на Неве. Работают эти автобусы на городских магистралях и в наши дни.

В 1986 году предприятие слегка изменило название. Теперь оно стало именоваться «Ленинградское производственное объединение автобусного транспорта (ЛПОАТ)»¹⁵.

С 1987 года объединение возглавлял В. Н. Попов. Владимир Николаевич родился в Ленинграде в 1950 году. В 1973 году окончил кафедру автомобильного транспорта Ленинградского инженерно-строительного института, получив квалификацию «инженер-механик». С 1973 года занимал различные должности в Автобусном объединении № 3. Кандидат экономических наук (1995).

1987 год ознаменовался пополнением предприятия прежде нехарактерными для него моделями. Это были новые сочленённые автобусы особо большого класса Икарус 280. Большинство из них прослужило

¹⁵ Приказ Главного Ленинградского управления пассажирского автомобильного транспорта от 27.06.1986 № 18 «Об упорядочении наименований автобусных и таксомоторных объединений и предприятий Главнавтотранса», приложение. [Электронная копия] // Автобусный парк № 1 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

до середины 1990-х годов. Появление таких машин создало неожиданные проблемы при обслуживании. Ремонтные посты парка не были предназначены для автобусов подобного класса, поэтому техническое обслуживание проводили в два этапа: сперва загонялся на яму тягач, а после окончания ремонта тягача машину разворачивали и ставили на тот же пост прицепом. Впоследствии для исключения подобных трудностей использовались подкатные подъёмники.

1994 год запомнился проведением в нашем городе летних Игр Доброй Воли. Эти игры стали третьими по счёту и проходили в Санкт-Петербурге с 23 июля по 7 августа.

Проведение Игр Доброй Воли явилось большим благом для города. В рамках подготовки к Играм городом были выделены средства на закупки большой партии автобусов различных марок, как городских (одиночных и сочленённых), так и междугородных («мягких»).

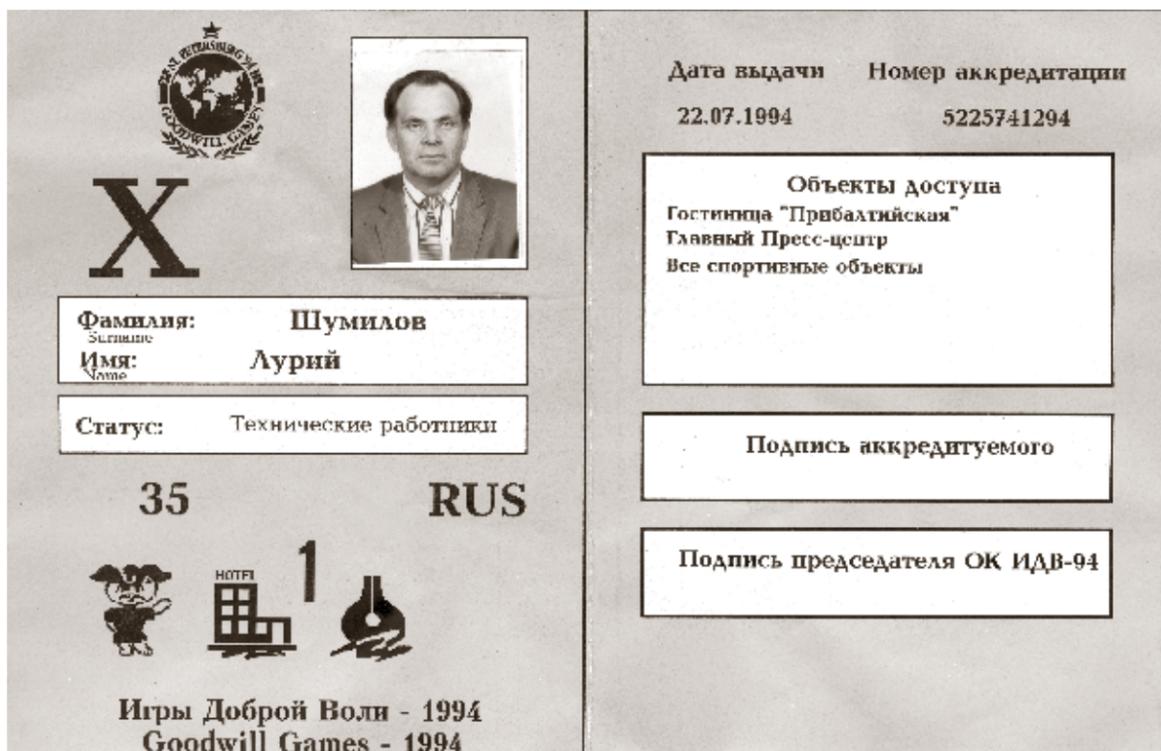
Основной задачей предприятия в рамках данного события было обеспечение перевозок зрителей к спортивным сооружениям во все дни соревнований, а в дни открытия и закрытия — к стадиону им. С. М. Кирова.

Основная нагрузка по обслуживанию спортивного праздника легла на плечи ЛПОАТ № 1 и ЛПАТ № 4, однако представители Шестого парка также приняли активное участие в обеспечении качественными услугами по перевозке зрителей.

В 1990-е годы Автобусное объединение № 6 было крупнейшим автобусным предприятием нашего города по количеству автобусов и сотрудников. В парке работали 9 автоколонн. Однако устроиться в парк на работу было не так уж и просто. Благодаря престижу профессии и грамотной организации производства текучка кадров была незначительной.



Логотип и символ Игр Доброй Воли в Санкт-Петербурге



Удостоверение Л. П. Шумилова — участника организации обслуживания Игр Доброй Воли (хранение — Автобусный парк № 1)

«В 1990 году я заканчивал Учебно-курсовой комбинат и был единственным учеником в группе от Шестого парка, хотя людей на обучение в те годы отправляли очень много» — вспоминает С. В. Смирнов, за 20 лет прошедший в Автобусном парке № 6 путь от линейного водителя до заместителя директора по перевозкам.

Молодым водителям нередко давали старую машину «от забора», не налаженную, не отрегулированную. И водитель с помощью слесарей должен был довести автобус до приличного рабочего состояния. Это была нормальная практика, в результате которой молодой водитель осваивал технику и впоследствии легко мог устранить большинство мелких неисправностей лично, не прибегая к помощи специалистов.

Практика участия водителя в ремонте автобуса была обычным явлением. Ведь никто лучше «закреплённого» водителя не знает все особенности и недостатки конкретной машины. Поэтому привлечение водителей к ремонту приносило положительные результаты. Порой



Автобус Икарус 280.33, 1990 г. (фото А. В. Суханова)



Автобус Икарус 256.74, 2005 г. (фото С. В. Мурашова)



Автобус Икарус 280.33 — техническая помощь Т-61, 2004 г. (фото Л. А. Евдокимова)



Автобус Икарус 280.33О, 2006 г. (фото С. В. Мурашова)

водители сами занимались регулировками карбюратора, ГМП и прочих агрегатов¹⁶.

В конце 1990-х годов в парк вновь поступили сочленённые Икарусы, но на сей раз это были машины модификации 280.33О, переведённые из Автобусного парка № 1. Внешне они не сильно отличались от пред-

¹⁶ Интервью с С. В. Смирновым [Аудиозапись]. СПб., 2017 // Автобусный парк № 1 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».



Автобус ЛАЗ-695Н — киоск по продаже талонов, 2003 г.
(фото Л. А. Евдокимова)

шественников, но имели более мощный двигатель с турбонаддувом и ряд других модернизаций.

Последние из них были списаны в 2010 году. Однако ещё некоторое время оставались на ходу машины технической помощи, переоборудованные из «гармошек» Икарус 280 путём отделения прицепа и переноса салона.

Традиционные для Шестого парка автобусы ЛиАЗ-677М поставлялись на предприятие вплоть до прекращения их производства на основном конвейере в 1994 году. Курьёзным случаем можно назвать приход в парк девяти машин ЛиАЗ-677М с установленными на них двумя передними мостами. Надо ли говорить, что собранные таким образом автобусы самостоятельно двигаться не могли. Для их перегона на завод-изготовитель в Московскую область были отправлены парковые машины технической помощи. После доставки сотрудники автобусного парка своими силами доводили автобусы до состояния, пригодного к эксплуатации.

Последний автобус ЛиАЗ-677М Шестого парка был списан в 2005 году. В том же году списали и последнюю машину марки ЛАЗ-695Н. Стоит заметить, что ЛАЗы к этому времени уже не эксплуатировались на линии. Последний из них использовался в качестве передвижного киоска по продаже проездных документов.



Сергей Васильевич Маевский

В 1999 году парк возглавил С.В. Маевский. Сергей Васильевич родился в 1954 году. Окончил Ленинградский политехнический институт, Энергомашиностроительный факультет, кафедру «Двигатели внутреннего сгорания». Получил специальность «инженер-механик». С 1980 по 1990 год прошёл трудовой путь от мастера до начальника филиала в Автобусном парке № 2. С 1990 по 1999 год занимал пост главного инженера Автобусного парка № 1. Впоследствии, с 2002 по 2011 год занимал пост главного инженера СПб ГУП «Пассажиравтотранс». Ныне является советником генерального директора СПб ГУП «Пассажиравтотранс» по техническим вопросам. Заведует базовой кафедрой в Санкт-Петербургском государственном архитектурно-строительном университете (СПб ГАСУ).

В 1999 году работа парка была в значительной степени перестроена. Больше внимания стало уделяться дисциплине и заинтересованности в добросовестной работе. Были введены, в частности, премии за перевыполнение плана и за экономию топлива. Была установлена Доска почёта предприятия. Впервые были введены коммерческие автобусные ночные маршруты. Уже в 2000 году парк вышел на третье место по вы-



Юбилейный календарь 2002 г.
(из личной коллекции С. В. Маевского)



Получение новых автобусов марки Ford Transit, 2001 г.
(хранение — Автобусный парк № 6)



Автобус
Волжанин 5270-10-01,
2007 г.
(фото С. В. Мурашова)

полнению плана среди автобусных предприятий — филиалов ГП «Пассажиравтотранс»¹⁷.

В 1998–1999 годах парк пополнили машины ПАЗ-3205 и Hyundai Chorus, а в 2001 году — четырнадцатиместные длиннобазные автобусы Ford Transit. Эти автобусы были задействованы на коммерческих маршрутах. Специально для работы на «коммерции» была выделена 8-я автоколонна парка, просуществовавшая в статусе коммерческой до 2008 года.

На городских маршрутах впервые стали появляться автобусы марки «Волжанин» производства одноимённого автобусостроительного завода в городе Волжский Волгоградской области. Первые машины марки «Волжанин» 5270-10-01 поступили в парк в 1999 году.

С 2002 по 2003 год пост директора парка занимал Владимир Анатольевич Михайлов. Впоследствии, с 2003 по 2008 год Владимир Анатольевич занимал пост генерального директора СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

В 2003–2004 годах предприятием руководил Юрий Павлович Горностаев.

С 2004 года управление автобусным парком было возложено на Н. В. Лыженкова. Свою трудовую деятельность Николай Владимирович начал в 1971 году во Втором автобусном парке, будучи студентом Ленинградского автодорожного техникума, располагавшегося в то время на набережной р. Мойки, д. 108. После окончания срочной службы в 1976 году вернулся во Второй автобусный техникум технического отдела. В 1986 году окончил Ленинградский инженерно-строительный институт. Занимал в Автобусном парке № 2 должности начальника колонны, начальника отдела эксплуатации, ряд других должностей.

¹⁷ Интервью с С. В. Маевским [Аудиозапись]. СПб., 2017 // Автобусный парк № 1 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».



Владимир Анатольевич
Михайлов
(фото из брошюры «70 лет
Автобусному парку № 2», СПб., 2004 г.)



Юрий Павлович Горностаев
(фото из брошюры «70 лет Автобусному
парку № 2», СПб., 2004 г.)



*Николай
Владимирович
Лыженков*

С 2002 по 2003 год — заместитель директора по перевозкам в Автобусном парке № 6. Ветеран труда. Ветеран СПб ГУП «Пассажиравтотранс». В 2003 году был награждён почётной медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», вручённой лично губернатором Санкт-Петербурга В. И. Матвиенко.

При оптимальном количестве автобусов в автоколонне порядка 70–80 единиц к концу первого десятилетия XXI века сложилась ситуация, когда в колоннах было по 50 автобусов и даже менее. Поэтому было

принято решение сократить количество автоколонн с пяти до четырёх, увеличив количество машин в каждой. Таким образом, с начала 2010-х годов в парке осталось 4 колонны: вторая, третья, восьмая и девятая¹⁸.

Кроме привычных всем «Луноходов», «Львов» и Икарусов появлялись в парке и экзотические машины. Так, с 2005 по 2008 в парке базировалась голландская машина Van Hool T8 Alizée 260, а с 1994 по 2010 год эксплуатировался автобус Neoplan N316L.

В 2009 году в парке проходил испытания сочленённый автобус Ikarbus IK-218NC. По окончании испытаний машина была передана в город Ульяновск. В 2015 году в парке проходил испытания автобус Mercedes-Benz Türk O345, впоследствии переданный в Москву. В настоящее время в парке эксплуатируется автобус МАЗ-215.069, успешно прошедший цикл испытаний на маршрутах города и включённый в списочный состав предприятия, а также новейший автобус ЛиАЗ-525110-10.

Основными моделями, работающими в парке в настоящее время, являются Волжанин-5270-10-05, Волжанин-6270.06, ЛиАЗ-5256 (разл. модификации), ЛиАЗ-5292 (разл. модификации), НефАЗ-5299-30-32, Scania OmniLink CL94UB, Volgabus-5270.05, Volgabus-6271. Имеются также и другие модели, менее многочисленные. В целом в парке эксплуатируется 13 различных моделей автобусов, не считая единичных и проходящих испытания образцов.

¹⁸ Интервью с Н. В. Лыженковым [Аудиозапись]. СПб., 2017 // Автобусный парк № 1 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».



*Автобус Van Hool T8 Alizée 260, 2006 г.
(фото С. В. Мурашова)*



*Автобус Neoplan N316L, 2009 г.
(фото С. В. Мурашова)*



*Икарбус ІК-218NC, 2009 г.
(фото Е. С. Буюкли)*



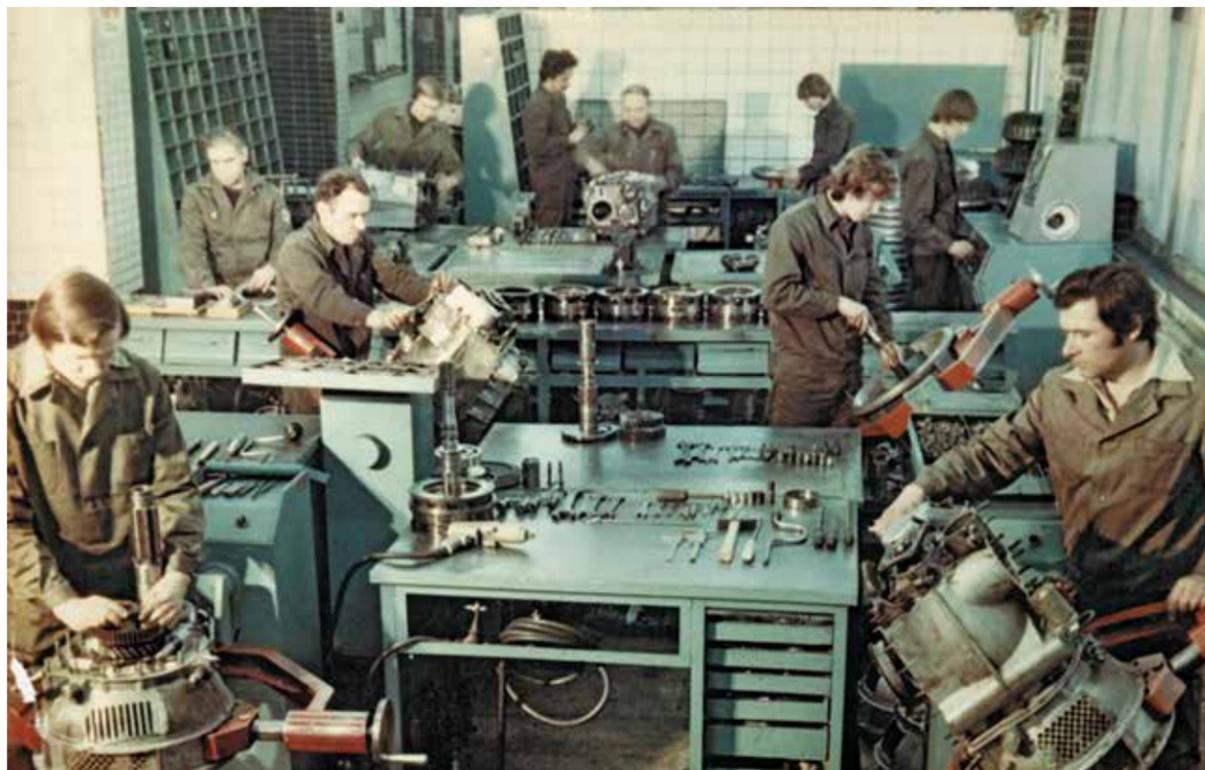
*Mercedes-Benz Türk O345 Conecto LF.
Выставочный комплекс «Ленэкспо», 2015 г.
(фото К. Чистякова)*



*Автобус МАЗ-215.069 на маршруте, 2016 г.
(фото К. Чистякова)*



Автобус ЛиАЗ-525110-10 на территории предприятия, 2017 г.



*Участок ремонта ГМП, 1980-е гг.
(хранение — Автобусный парк № 6)*



Участок ремонта АКПП, 2015 г.



Смотровые канавы



Осмотр автобуса механиком ОТК при въезде в парк

С самого основания предприятия основной моделью автобусов были ЛиАЗ-677 и его модификации, которые оснащались (впервые в Советском Союзе) гидромеханической коробкой переключения передач (ГМП). Важное значение в производственном комплексе занимал ремонт этих агрегатов, поэтому в парке был создан отдельный цех по ремонту ГМП.

Ныне все модели современных городских автобусов имеют автоматическую коробку переключения передач. Работы у специалистов цеха значительно прибавилось. В парке производят диагностику и ремонт автоматических коробок передач не только собственных машин, но и автобусов других парков СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

Поменялся и характер работы: если раньше для ремонта ГМП было достаточно специализированного инструмента, то теперь диагностика и настройка коробки передач проводится при помощи современных компьютеризованных стендов.

Автобусный парк № 6 имеет один из самых оснащённых производственных комплексов в системе СПб ГУП «Пассажиравтотранс». Программное обеспечение позволяет отслеживать не только движение автобусов по маршрутам, но и степень готовности ремонтируемых машин.

Круглосуточно несут вахту работники диспетчерской, билетной группы, предрейсового медицинского кабинета, центра управления производством и некоторых других служб. И, конечно же, охрана предприятия.

С 2009 года на территории предприятия располагается автобусная станция «Улица Стасовой», обслуживающая маршруты № 22, 61, 138 и 185. Маршрут № 22 — один из самых протяжённых и загруженных в нашем городе. Он проходит по центральной магистрали Петербурга — Невскому проспекту. В настоящее время на маршруте эксплуатируются машины Шестого и Седьмого автобусных парков.

В соответствии с внутренними правилами, при въезде в парк по окончании смены механик ОТК обязан проверять фактическое состояние автобуса. Однако в Шестом парке общий осмотр подвижного состава работниками отдела технического контроля проводится не только по окончании работы, но также и при выезде из парка. Эта особенность заметно выделяет предприятие среди прочих.

В 2011 году предприятием руководил Олег Вячеславович Кузьминов. На этом посту его сменил Вячеслав Станиславович Зинченко, возглавлявший Автобусный парк № 6 до 2013 года. В 2013 году парк возглавлял А.И. Ишутин.

В настоящее время все эти люди занимают ответственные посты в структуре СПб ГУП «Пассажиравтотранс». Олег Вячеславович является начальником Управления безопасности СПб ГУП «Пассажиравтотранс», Вячеслав Станиславович руководит Вторым автобусным парком, а Алексей Иванович возглавляет Автобусный парк № 5.



**Олег Вячеславович
Кузьминов**
(фото из личного архива
О. В. Кузьминова)



**Вячеслав Станиславович
Зинченко**



**Алексей Иванович
Ишутин**

В 2012 году Автобусный парк № 6 отметил свой юбилей — 40-летие. К памятной дате были приурочены награждения отличившихся работников.

2014 год ознаменовался для нашей страны проведением XXII зимних Олимпийских игр, а также XI зимних Паралимпийских игр в г. Сочи. Активное участие в транспортном обслуживании Олимпиады приняли работники Шестого парка. Вместе с делегациями других парков — филиалов СПб ГУП «Пассажиравтотранс» — они были откомандированы для работы на маршрутах города Сочи в период проведения игр.



*Празднование 40-летия парка
(хранение — Автобусный парк № 6)*



Работа СПб ГУП «Пассажиравтотранс» была высоко оценена заместителем председателя Правительства Российской Федерации Д. Н. Козаком и Департаментом транспорта АНО «Оргкомитет “Сочи 2014”».

Благодарности министра транспорта Российской Федерации получили работники Автобусного парка № 6: А. В. Бохнов, А. В. Лукашин, А. А. Песьяков, И. В. Тюрин.

С 2014 года предприятием руководит В. А. Молодец. Валерий Анатольевич родился в Казахской ССР в 1971 году. В 1993 году закончил Ленинградское высшее командное училище железнодорожных войск им. М. В. Фрунзе. В 2004 году закончил Военную академию тыла и транспорта имени А. В. Хрулёва. В 2013–2014 годах работал советником вице-губернатора Санкт-Петербурга.

В настоящее время в парке занято 1536 человек. Предприятие обслуживает 23 маршрута, протяженность маршрутной сети — 370 км. Суммарный пробег за 2016 год составил 14 911 тыс. км. Подвижной состав насчитывает 342 автобуса различных марок, включая последнее поступление автобусов особо большой вместимости.



*Группа работников СПб ГУП «Пассажиравтотранс» — участников транспортного обслуживания
XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских игр в г. Сочи
(хранение — Автобусный парк № 6)*



*Награждение работников Автобусного парка № 6 — участников транспортного обслуживания
XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских игр в г. Сочи. Санкт-Петербург, 2014 г.
(фото Е. С. Рудницкого)*



Министр транспорта Российской Федерации М. Ю. Соколов награждает водителя Автобусного парка № 6 А. В. Лукашина Благодарностью за проведение и обслуживание XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских игр.
17.03.2014, г. Сочи
(хранение — Автобусный парк № 6)



Памятная медаль «Участнику транспортного обслуживания XXII Олимпийских и XI Паралимпийских игр»
(хранение — Автобусный парк № 1)

Руководители предприятия за все годы его существования:

Аркадий Андреевич Андреев	1972–1973 гг.
Евгений Александрович Данилин	1973–1983 гг.
Лурий Павлович Шумилов	1983–1987 гг.
Владимир Николаевич Попов	1987–1999 гг.
Сергей Васильевич Маевский	1999–2002 гг.
Владимир Анатольевич Михайлов	2002–2003 гг.
Юрий Павлович Горностаев	2003–2004 гг.
Николай Владимирович Лыженков	2004–2011 гг.
Олег Вячеславович Кузьминов	2011 г.
Вячеслав Станиславович Зинченко	2011–2013 гг.
Алексей Иванович Ишутин	2013 г.
Валерий Анатольевич Молодец	с 2014 г. по настоящее время

Уже нет среди работников тех, кто защищал нашу Родину в годы Великой Отечественной. Но об их подвиге знают и помнят. В канун Дня Победы выставка кубков и грамот предприятия на первом этаже уступает место артефактам времён Великой Отечественной, фотографиям фронтовиков и рисункам на военную тему.

За прошедшие годы имена многих передовиков производства были занесены в книги почёта предприятия. Почётные книги бережно хранятся в профсоюзном комитете предприятия.

Стенд, посвящённый Дню Победы, и выставка рисунков, 2015 г.
(хранение — Автобусный парк № 6)





Доска почёта Автобусного парка № 6

В 2000 году у входа в административное здание была установлена Доска почёта. Фотографии самых уважаемых сотрудников парка встречают всех входящих в административный корпус.

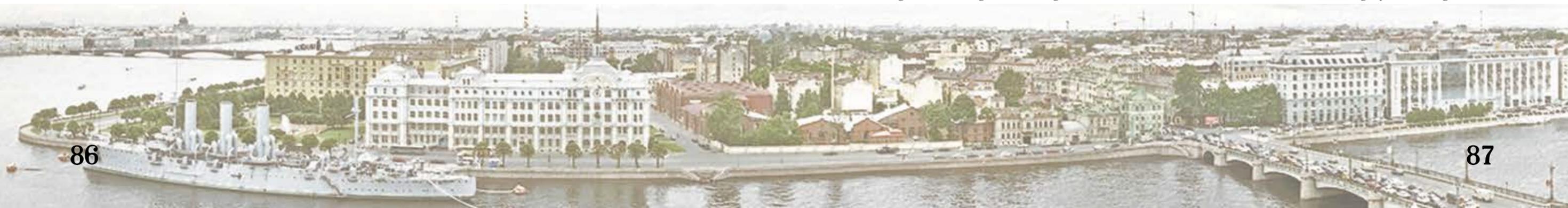
Несмотря на то, что многие ветераны уже вышли на заслуженный отдых и не работают в парке, они не потеряли связь с родным коллективом. Ветеранов нередко приглашают на предприятие поделиться опытом и побеседовать с молодёжью. Важную роль в деле передачи опыта играет профсоюзный комитет предприятия.

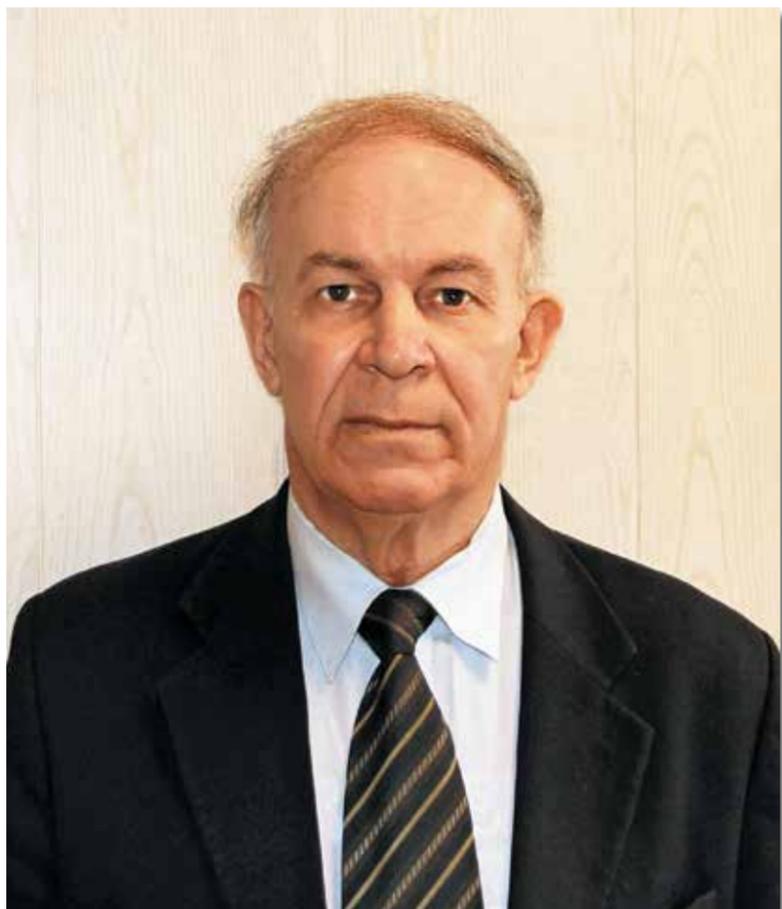


Встреча руководителей парка с ветераном автобусного транспорта Л. П. Шумиловым



Встреча с ветеранами парка Н. Ф. Гетманом и Б. М. Павличевым в профкоме парка





Николай Фёдорович Гетман

Николай Фёдорович Гетман — почётный ветеран Автобусного парка № 6. С 1973 по 1985 год работал в парке линейным водителем. Впоследствии занимал должности начальника 4 и 7 колонн, начальника производства. До 2015 года трудился на посту инженера по охране труда. Общий стаж работы в Шестом парке — 42 года.



Борис Михайлович Павличев

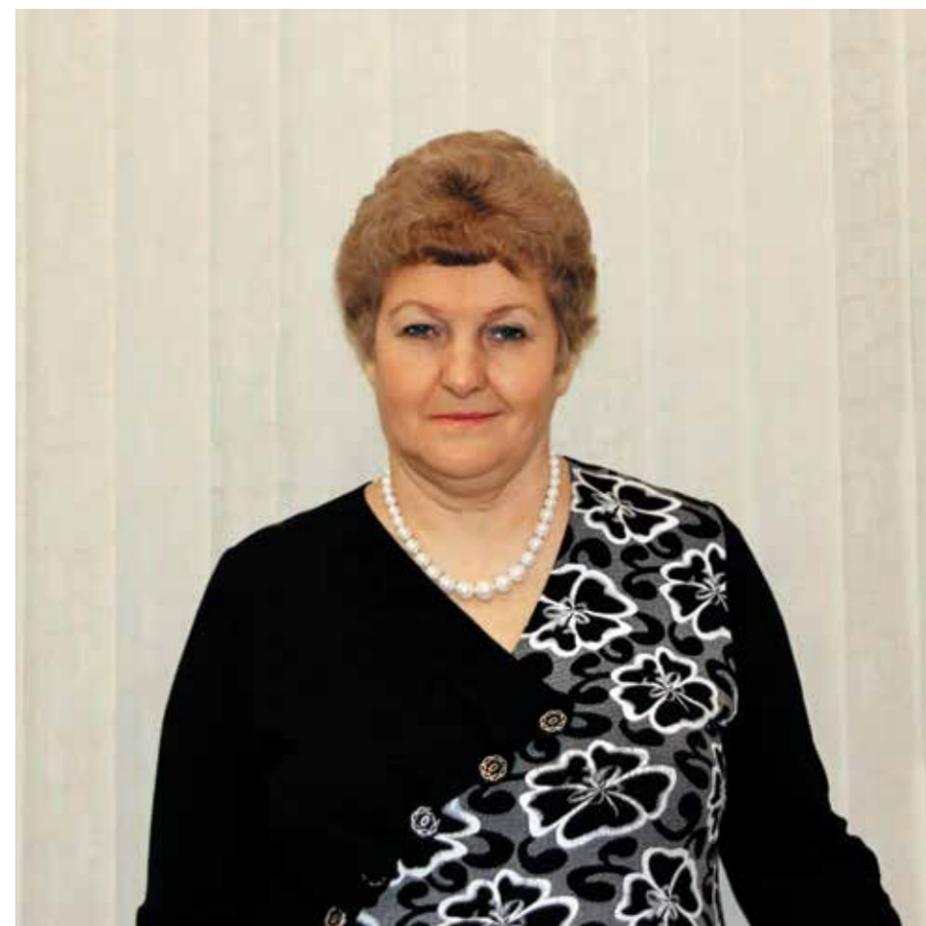
Борис Михайлович Павличев родился в 1943 году. С 1973 года работал шофёром на линии в Автобусном парке № 5. В 1975 году перешёл в Шестой парк водителем автобуса. Борис Михайлович развозил пассажиров до 1995 года. Затем работал диспетчером, старшим диспетчером, дежурным по парку. Кроме прочего известен тем, что стал последним секретарём партийной организации парка. Вышел на заслуженный отдых в 2010 году.



Ольга Васильевна Никитина

Ольга Васильевна Никитина родилась в 1955 году в Ленинграде. Получила среднее техническое образование. С 1977 года работает в Автобусном парке № 6. Занимала различные должности в структуре предприятия.

В настоящее время — ведущий инженер экономической службы парка. Награждена почётным знаком «Ветеран автобусного транспорта», многочисленными почётными грамотами Комитета по транспорту и СПб ГУП «Пассажиравтотранс».



Софья Сергеевна Доморенко

Софья Сергеевна Доморенко родилась в 1952 году в Казахстане. С 1970 года проживает в Ленинграде. С 1971 года работала в Автобусном парке № 2 в билетной группе. В Шестом парке работает с 1973 года. 17 лет трудилась в контрольно-ревизорском отделе, ныне является оператором отдела эксплуатации. Награждена почётным знаком «Ветеран автобусного транспорта», грамотой парка в честь 40-летнего юбилея. Имеет медаль «80 лет автобусному движению в Санкт-Петербурге» и многочисленные благодарности администрации парка.



Анатолий Иванович Леонтьев

Анатолий Иванович Леонтьев родился в 1941 году в Колтушах Ленинградской области. С 1972 года работал в Автобусном объединении № 3 линейным водителем. С 1974 по 2016 год работал за рулём маршрутного городского автобуса в Автобусном парке № 6. Начинал работу на машинах марки ЗИЛ-158, впоследствии водил автобусы ЛиАЗ-677, ЛиАЗ-5256.

Житель блокадного Ленинграда, ветеран труда, ветеран автобусного транспорта. Портрет А.И. Леонтьева размещён на Доске почёта предприятия.



Зяги-Дулла Ибрагимович Кутуев

Зяги-Дулла Ибрагимович Кутуев родился в посёлке Павлово Ленинградской области в 1946 году. С 1969 года работал в Автобусном объединении № 3 линейным водителем. С 1974 по 2007 год работал на городских маршрутах в Автобусном парке № 6. С 2007 года по настоящее время работает водителем технической помощи. Ветеран труда. Награждён тремя степенями значка «За работу без аварий», почётной медалью «80 лет автобусному движению в Санкт-Петербурге», почётной медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», благодарностями администрации парка.





Кирилл Николаевич Богданов

Кирилл Николаевич Богданов родился в 1947 году в Ленинграде. С 1972 по 1974 работал во Втором автобусном парке линейным водителем. С 1974 по 2004 год работал на городских маршрутах в Автобусном парке № 6. С 2004 года по настоящее время — механик ОТК. Ветеран автобусного транспорта. Почётный автотранспортник. Награждён тремя степенями значка «За работу без аварий», почётной медалью «80 лет автобусному движению в Санкт-Петербурге», почётной медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга». Занесён на Доску почёта парка.



Кирилл Владимирович Любимиров

Кирилл Владимирович Любимиров работает в Автобусном парке № 6 почти с самого открытия — с 1973 года. Ещё ранее, с 1967 года, Кирилл Владимирович трудился водителем в Автобусном объединении № 3. Работал на линии вплоть до 2012 года, когда перешёл на работу водителем по перегону. Ветеран труда. Ветеран автобусного транспорта. Награждён тремя степенями значка «За работу без аварий», почётной медалью «80 лет автобусному движению в Санкт-Петербурге», почётной медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», благодарностями администрации парка. В 2004 году был занесён на Доску почёта предприятия.



Борис Иванович Бережной

Борис Иванович Бережной пришёл в парк в 1975 году. Работал линейным водителем до 1986 года. С того же времени работает водителем по перегону. За время работы получал неоднократные благодарности администрации парка. В 1981 году был занесён в Почетную книгу объединения. В 2004 и 2012 годах был занесён на Доску почёта предприятия. Ветеран автобусного транспорта. Награждён памятной медалью «80 лет автобусному движению в С.-Петербурге».



Ольга Евгеньевна Данилина

Ольга Евгеньевна Данилина — представитель трудовой династии, дочь Е. А. Данилина, руководителя парка в 1973–1983 годах. Родилась в 1961 году в Горьковской области, где в то время служил её отец. В Ленинграде с 1966 года. В 1985 году закончила Институт культуры. С того же года по настоящее время работает в парке заведующей профсоюзной библиотекой.



Денис Алексеевич Шты́рев

Не только Ольга Евгеньевна является продолжателем трудовой династии. Таких людей на предприятии немало. Одним из них является Д. А. Шты́рев.

Денис Алексеевич — сын Алексея Ивановича Шты́рева, водителя 4 колонны, работавшего в парке со дня открытия до 2003 года и занесённого в Почётную книгу предприятия (см. стр. 57).

Денис Алексеевич родился в 1971 году в Ленинграде. С 1991 до 2004 года работал водителем в Автобусном парке № 6. Закончил Санкт-Петербургский инженерно-экономический университет по специальности «Экономика и управление на транспорте».

С 2004 года занимал посты заместителя начальника колонны, начальника колонны, начальника отдела эксплуатации. В 2011 году был назначен на должность заместителя директора Автобусного парка № 6 по перевозкам. В 2013–2014 гг. являлся исполняющим обязанности директора парка.

Работники предприятия, как ветераны, так и молодёжь, активно участвуют в спортивных соревнованиях. И тут тон задаёт директор парка. Будучи незаурядным спортсменом, он уверенно ведёт коллектив от победы к победе.

Об успехах коллектива ярко свидетельствует внушительных размеров стенд с кубками, грамотами и медалями, размещённый в холле административного здания парка.

Хотя выигрыш — это не главное. Большинство работников парка придерживаются олимпийского принципа, который гласит: «Главное — не победа, а участие». И это правильно. Общеизвестно, физическая нагрузка благотворно влияет на самочувствие человека, а следовательно, и на производительность труда, люди просто меньше болеют. Совместные командные выступления способствуют взаимопониманию, сплачивают коллектив, улучшают моральный климат.



Стенд на первом этаже административного здания



Волейбольная команда Автобусного парка № 6, 2016 г.
(хранение — Автобусный парк № 6)



Команда Автобусного парка № 6 на соревнованиях по кросс-эстафете спартакиады СПбГУП, 2015 г.
(хранение — Автобусный парк № 6)



Футбольная команда Автобусного парка № 6, 2014 г.
(хранение — Автобусный парк № 6)



Команда Автобусного парка № 6 на соревнованиях по плаванию, 2014 г.
(хранение — Автобусный парк № 6)



Тренажёрный зал

Для тренировок используется специальное помещение на территории парка. Здесь, в доступности для всего коллектива, установлены тренажёры и спортивные снаряды, предназначенные для физических упражнений, а также столы для любителей игры в бильярд.

Но главное в любой работе — это профессионализм.

И в этом плане Шестому парку также есть чем гордиться. Стенды предприятия регулярно пополняются многочисленными кубками и грамотами, завоёванными коллективом на конкурсах профессионального мастерства.



Зал для игры в бильярд



*Команда Автобусного парка № 6 на соревнованиях по профессиональному мастерству, 2014 г.
(хранение — Автобусный парк № 6)*





*Команда Автобусного парка № 6 на соревнованиях по профессиональному мастерству, 2015 г.
(хранение — Автобусный парк № 6)*



*Экскурсия в Выборг, 2015 г.
(хранение — Автобусный парк № 6)*



*Команда Автобусного парка № 6 на соревнованиях по профессиональному мастерству, 2016 г.
(хранение — Автобусный парк № 6)*

Важную роль в работе с коллективом играет профсоюзный комитет. Возглавляет профком предприятия Андрей Аркадьевич Ермилов. Профсоюзный комитет занимается не только защитой интересов работников предприятия — вопросами труда и заработной платы коллектива парка, но и организацией полноценного и насыщенного отдыха работников парка. Увлекательные экскурсии по России, ближнему и дальнему зарубежью пользуются популярностью у коллектива.



*Экскурсия в Хельсинки и Стокгольм, 2014 г.
(хранение — Автобусный парк № 6)*



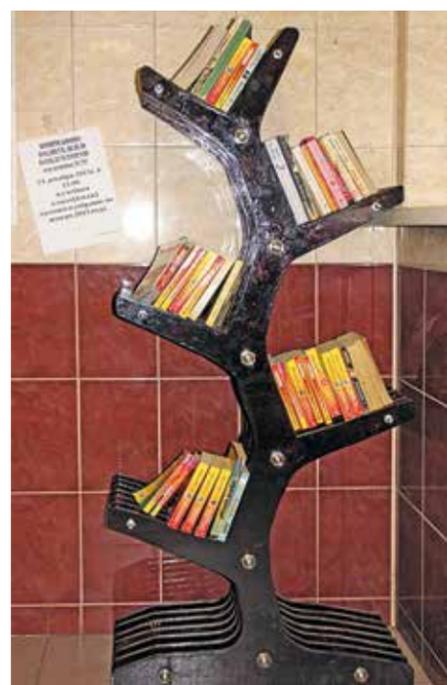
Административный корпус, общее фото, 2015 г.



*Празднование 44-летия Автобусного парка № 6, общее фото, 2016 г.
(хранение — Автобусный парк № 6)*



Фонды библиотеки Автобусного парка № 6



Стойка с книгами
в зале у диспетчерской

Интересную традицию поддерживает заведующая профсоюзной библиотекой парка Ольга Евгеньевна Данилина.

В зале у диспетчерской размещена специальная полка, на которой уложены книги.

Каждый работник парка, желающий ознакомиться с содержанием выставленной литературы, может взять любое издание без записи и каких-либо ограничений.



Автобус-библиотека, 2017 г.
(фото А. В. Суханова)

Другим неординарным явлением без сомнения может быть назван автобус-библиотека. С 2015 года один из самых новых автобусов производства Ликинского завода ЛиАЗ-5292.60 с бортовым номером 6983 был оборудован специальной полкой для книг. Литература предназначена для пассажиров.

Инициатором такого почина выступил кондуктор Автобусного парка № 6 Михаил Борисович Ушинский. Автобус-библиотека неизменно пользуется популярностью у пассажиров. Автобус «заряжен» на 106 маршруте — одном из самых загруженных и протяжённых маршрутов парка.



Леонид Иванович Мосоров, победитель конкурса



*Обсуждение макета юбилейного значка
в профсоюзном комитете парка*



Утверждённый макет юбилейного значка

В канун празднования 45-летия в парке был проведён конкурс на создание проекта памятного значка, в котором приняло участие более дюжины работников предприятия. Компетентное жюри, состоящее из руководителей служб и подразделений, выбрало наиболее достойный эскиз, предложенный Леонидом Мосоровым, столяром, работником отдела главного механика.



Часть II Наши дни



Кадр из фильма об Автобусном парке № 6



Автобусный парк № 6,
главная проходная

Другим подарком коллективу парка стал небольшой документальный фильм, созданный силами работников предприятия. Работа над этим произведением явилась одним из этапов подготовки к празднованиям 45-летия предприятия. Съёмки проводились в 2016 году.

О чём этот фильм? О парке и о людях, являющихся членами дружного коллектива. Собственно, работники парка и являются рассказчиками. В фильме снялись все, кто хотел. Это и представители администрации, и водители, и слесари. По мнению создателей фильма, каждый вносит свою лепту в развитие парка и вполне достоин того, чтобы его размышления и пожелания были сохранены для потомков.



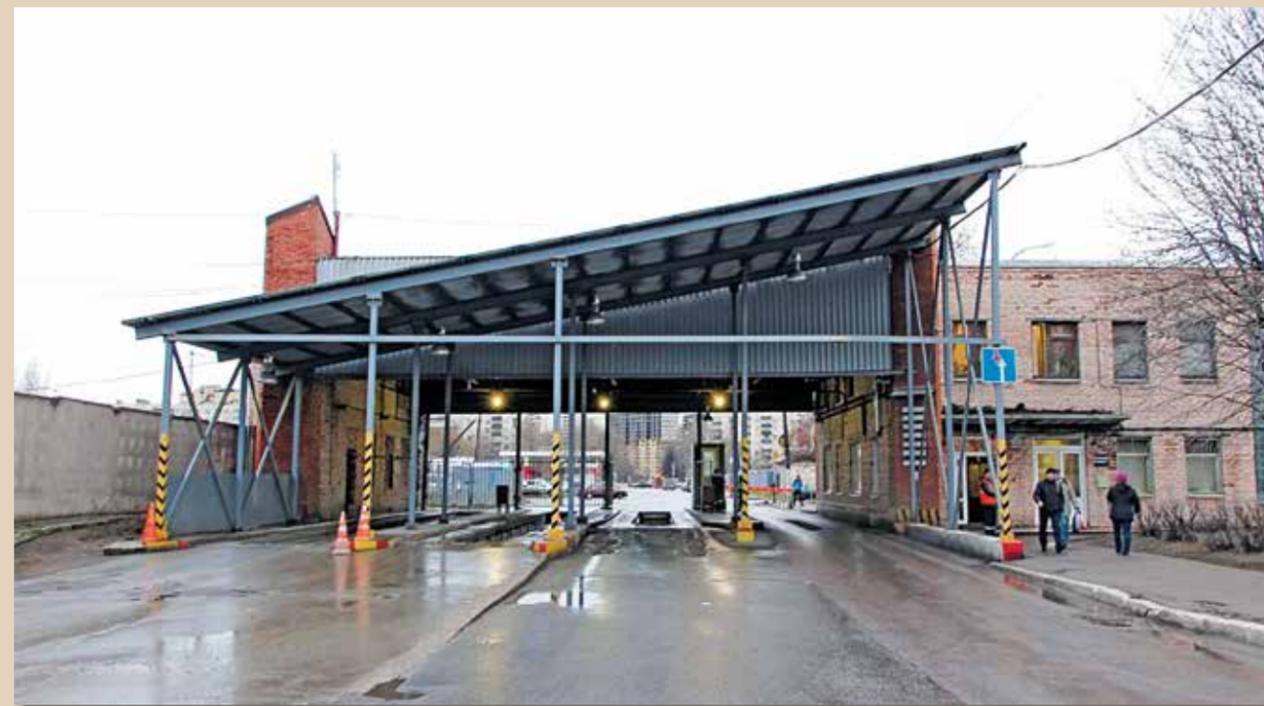
Автобусный парк № 6,
исторический адресный указатель



Автобусный парк № 6,
официальная вывеска



*Площадки отстоя, общий вид
(хранение — Автобусный парк № 6)*



Главный въезд в парк, смотровые канавы ОТК



Площадки отстоя, общий вид

Автобусы в ожидании времени выезда



Медицинский предрейсовый осмотр



Диспетчерская



Зал у диспетчерской



Производственно-технический отдел



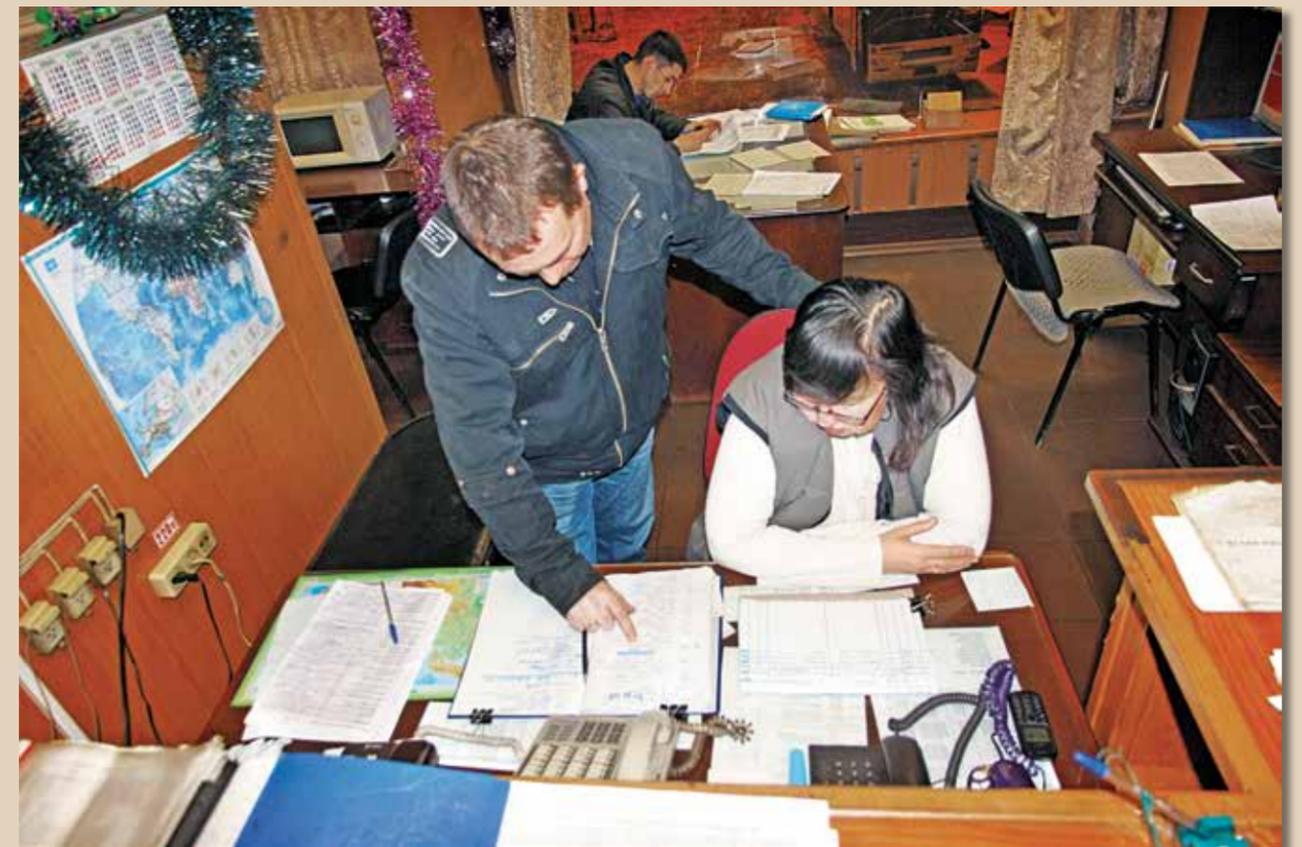
Билетная группа



Центр управления производством



Основной производственный комплекс





Отметка строителей нового покрытия пола



Новые автобусы на территории парка



Участок текущего ремонта

Часть III
Лица парка



*Константин Петрович Субботин,
первый заместитель директора*



*Владимир Константинович Хохлов,
главный инженер*



*Денис Алексеевич Штёрнев,
заместитель директора по перевозкам*



*Людмила Анатольевна Петрова,
заведующий канцелярией*



*Надежда Дмитриевна Бабичева,
помощник директора по правовым вопросам*



*Александр Семёнович Гончаренко,
инженер по транспортной безопасности*



*Андрей Аркадьевич Ермилов,
председатель профсоюзного комитета парка*



*Рашида Фаридовна Гулевская,
руководитель службы охраны труда*



*Валентина Михайловна Дмитриева,
начальник отдела кадров*



*Татьяна Викторовна Прокофьева,
главный экономист*



Коллектив отдела кадров



Коллектив экономической службы



*Андрей Игоревич Букин,
начальник отдела материально-технического снабжения*



*Наталья Михайловна Клименко,
главный бухгалтер*



Коллектив отдела материально-технического снабжения



Коллектив бухгалтерии



*Николай Алексеевич Забара,
начальник производственно-технического отдела*



*Алексей Станиславович Карелин,
начальник отдела эксплуатации*



Коллектив производственно-технического отдела



Коллектив отдела эксплуатации



*Виктор Николаевич Сильченков,
начальник автоколонны № 2*



*Дмитрий Викторович Воронов,
начальник автоколонны № 3*



Руководители и водители автоколонны № 2



Руководители автоколонны № 3



*Игорь Николаевич Щербонос,
начальник автоколонны № 8*



*Сергей Александрович Рябченко,
начальник автоколонны № 9*



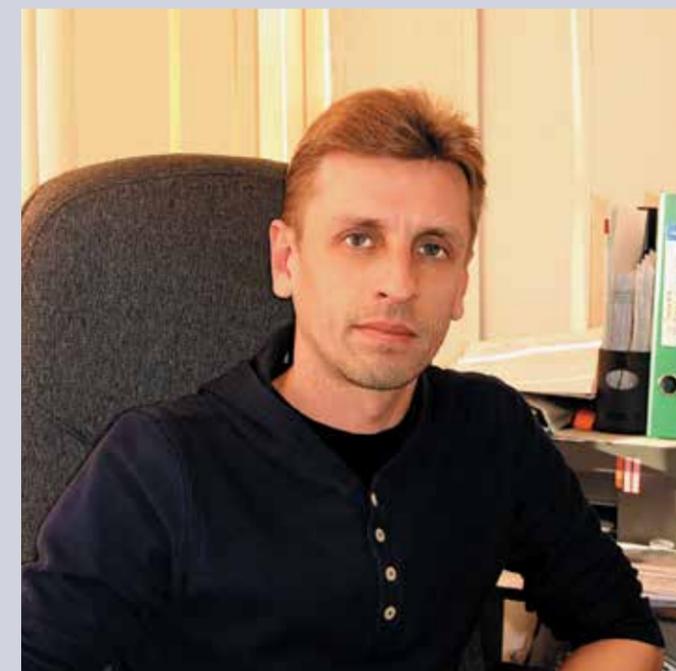
Руководители автоколонны № 8



Руководители автоколонны № 9



*Вячеслав Юрьевич Сергеев,
начальник отдела информационных технологий*



*Юрий Владимирович Ступин,
начальник эксплуатационной службы бортового оборудования*



Коллектив отдела информационных технологий



Коллектив эксплуатационной службы бортового оборудования



*Александр Алексеевич Базанов,
начальник отдела безопасности движения*



*Раиса Викторовна Мухутдинова,
ведущий бухгалтер (билетная группа)*



Коллектив отдела безопасности движения



Коллектив бухгалтерии (билетная группа)



*Татьяна Владимировна Харитоновна,
руководитель медицинской службы*



*Нонна Леонидовна Крыгина,
начальник службы инспекционного контроля*



Коллектив службы предрейсового контроля



Коллектив службы инспекционного контроля



*Ольга Фёдоровна Богданова,
начальник административно-хозяйственного отдела*



*Светлана Владимировна Суворова,
архивариус*



Группа учёта и анализа отдела эксплуатации



Коллектив отдела ГО и ЧС



Бригада слесарей текущего ремонта



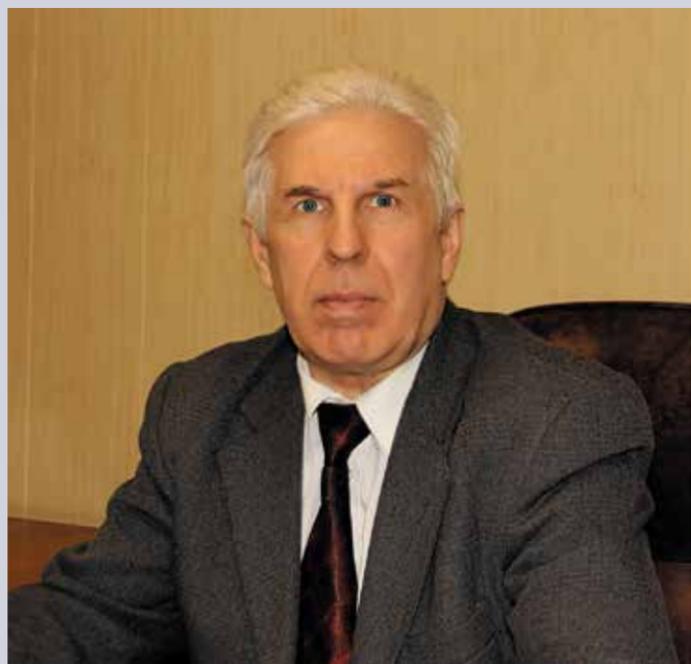
*Антон Борисович Петров,
начальник комплекса мастерских*



Бригада слесарей текущего ремонта



*Юрий Алексеевич Чернышов,
начальник смены*



*Анатолий Фёдорович Бочков,
начальник отдела технического контроля*



*Сергей Владимирович Фёдоров,
начальник участка по ремонту электрооборудования и топливной аппаратуры*



Коллектив отдела технического контроля



Коллектив участка по ремонту электрооборудования и топливной аппаратуры



*Пётр Геннадьевич Михайлов,
мастер участка технического обслуживания и диагностики*



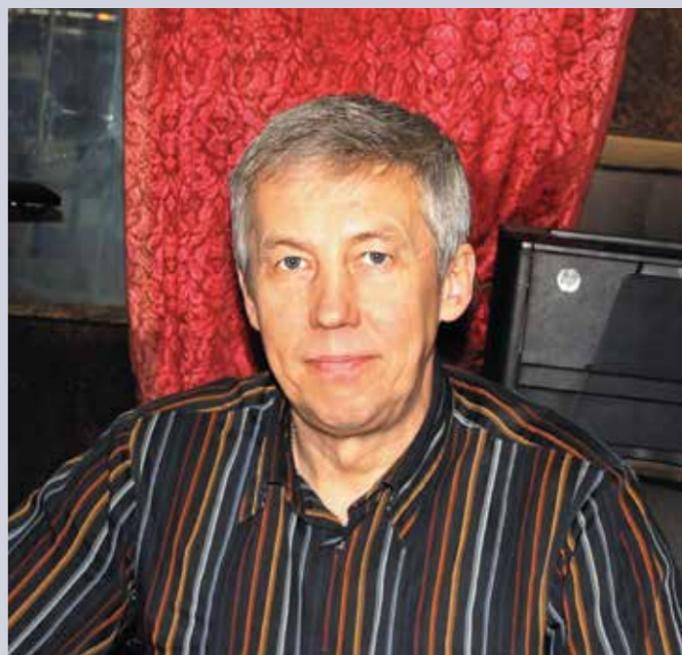
Коллектив участка технического обслуживания и диагностики



*Михаил Степанович Смалько,
начальник моторно-агрегатного участка*



Коллектив моторно-агрегатного участка



*Юрий Александрович Юнцов,
начальник службы подготовки производства*



*Владимир Александрович Цубикс,
начальник кузовного участка*



Коллектив участка службы подготовки производства



Коллектив кузовного участка



*Алексей Николаевич Журавлёв,
начальник цеха ГМКП*



*Юрий Михайлович Зевакин,
главный механик*



*Игорь Петрович Громов,
главный энергетик*



Коллектив участка ГМКП



Коллектив отдела главного механика



*Валентина Анатольевна Степанова,
заведующая столовой*



Группа водителей автобусов



Коллектив столовой



Группа водителей и кондукторов



Группа водителей автобусов



Руководители парка и председатель профкома предприятия

Современность Шестого парка — это обновлённый подвижной состав, грамотный персонал и умелое руководство. Поддержка отечественных производителей и предоставление рабочих мест соотечественникам. И это давняя традиция. Когда в ряде других автобусных предприятий города являлось нормой принятие на работу иностранных граждан, Шестой парк всегда опирался исключительно на граждан Российской Федерации.

Практика обезличивания автобусов постепенно уходит в прошлое. Зарекомендовавшая себя годами методика закрепления водителя за конкретной машиной снова вводится на предприятии. Это делается для того, чтобы вызвать чувство ответственности за вверенный водителю автобус.

Сегодня снова поднимается престиж профессии водителя автобуса, значительно утраченный за прошедшие годы. За руль современных комфортабельных машин с удовольствием садится молодёжь. Причём как мужчины, так и женщины.

В этом смысле символично то, что на территории парка ныне расположен Учебный комбинат СПб ГУП «Пассажиравтотранс». Молодые люди, обучающиеся профессии, могут свободно пройти по территории парка и получить представление о собственных перспективах.

В настоящее время на территории парка можно увидеть много новых автобусов. Это сочленённые машины особо большого класса, которые будут обслуживать гостей Кубка конфедераций 2017 — футбольного турнира среди национальных сборных, проводимого под эгидой ФИФА, в частности, в Санкт-Петербурге на стадионе «Зенит Арена».

Так получилось, что спортивный праздник всей страны стартует 17 июня, то есть на следующий день после 45-летия Автобусного парка № 6. Как неоднократно уже доказывали работники парка и на Олимпиаде 1980 года, и на Играх Доброй Воли 1994 года, и на Сочинской Олимпиаде 2014 года, коллектив Автобусного парка № 6 может провести обслуживание участников и гостей спортивных состязаний на уровне, за который никому не будет стыдно.

Праздники заканчиваются, но работа коллектива автобусного парка будет востребована всегда. Мы привыкли рассматривать общественный транспорт как нечто, само собой разумеющееся, присутствующее в нашей жизни постоянно. Попробуйте лишить современный мегаполис транспорта — и остановится жизнь. Поскольку жизнь — это и есть движение. Движение по маршруту, который продолжается.



Список использованных материалов

1. История создания и развития Ленинградского производственного объединения пассажирского автобусного транспорта № 6. В 2-х томах // Автобусный парк № 6 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

2. Шумилов Л. П. Выпускная работа на тему: Разработка и обобщение предложений по переходу ЛПОАТ № 6 на новые условия хозяйствования. Л., ЛИМГУ, 1987 // Автобусный парк № 1 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

3. 70 лет Автобусному парку № 2. СПб, 2004.

4. 90 лет Автобусному парку № 1. СПб, 2016.

5. 90 лет с любимым городом: К юбилею регулярного автобусного движения в Санкт-Петербурге. СПб, 2016.

6. Интервью с Л. П. Шумиловым [Аудиозапись]. СПб, 2017 // Автобусный парк № 1 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

7. Интервью с Б. П. Петровым [Аудиозапись]. СПб, 2017 // Автобусный парк № 1 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

8. Интервью с Н. В. Лыженковым [Аудиозапись]. СПб, 2017 // Автобусный парк № 1 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

9. Интервью с С. В. Смирновым [Аудиозапись]. СПб, 2017 // Автобусный парк № 1 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

10. Интервью с С. В. Маевским [Аудиозапись]. СПб, 2017 // Автобусный парк № 1 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

11. К 70-летию автобусного движения в Санкт-Петербурге [Кинофильм]. СПб, Леннаучфильм, 1996 // Автобусный парк № 1 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

12. Автобусный транспорт: Объединенная фотогалерея [Электронный ресурс] // URL: <http://www.fotobus.msk.ru> (дата обращения: 20.03.2017).

13. Лотоцкий Э. Пассажирский транспорт Ленинградской области [Электронный ресурс] // URL: <http://www.lenobltrans.narod.ru> (дата обращения: 14.01.2014).

14. Приказ № 4 Главного Ленинградского управления автомобильного транспорта от 07.01.1977 «Об организации Ленинградского управления пассажирского автомобильного транспорта в составе Главного Ленинградского управления автомобильного транспорта», приложение 4 [Электронная копия] // Автобусный парк № 1 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

15. Приказ Главного Ленинградского управления пассажирского автомобильного транспорта от 27.06.1986 № 18 «Об упорядочении наименований автобусных и таксомоторных объединений и предприятий Главленавтотранса», приложение. [Электронная копия] // Автобусный парк № 1 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

**Маршрут, который продолжается.
К 45-летию
Автобусного парка № 6 —
филиала СПб ГУП
«Пассажиравтотранс»**

Корректор *С. Н. Павлюченкова*

Оригинал-макет подготовлен
ООО «Издательско-полиграфическая компания «КОСТА»
Санкт-Петербург, Новочеркасский пр., 58, офис 413
Тел.: (812) 445-10-02

Подписано в печать 12.05.2017. Формат 100 × 70 ¹/₁₆.
Бумага офсетная. Печать офсетная. Гарнитура Minion Pro.
Объем 10 п. л. Тираж 500 экз. Заказ № 35

Отпечатано в типографии ООО «ИПК БИОНТ»
199026, Санкт-Петербург, В.О., Средний пр., д. 86

ISBN 978-5-91258-385-8



9 785912 583858