



РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



№ 1 Март 2006 г.

**Информационному бюллетеню
«Российские Автобусные Линии»
3 года!**

№ 21 Март 2009 г.



К исполнению обязанностей Президента Российского автотранспортного союза приступил Павел Андреевич Златин в соответствии с решением Правления Российского автотранспортного союза №6 (45) от 5 февраля.

За прошедшие годы союз решал многие вопросы совершенствования деятельности автотранспортного комплекса. В том числе, активно участвовал в разработке законодательной, нормативной правовой базы функционирования автомобильного транспорта, а также в организации практической работы автотранспортных предприятий.

В тоже время, автомобильный транспорт наиболее чувствителен к изменениям в экономическом и финансовом положении страны.

ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА

Деловые встречи руководства Некоммерческого Партнерства..... 4

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ПАРТНЕРСТВА

Открыто Представительство Партнерства в Ярославской области.....4

РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

Биография Президента Российского автотранспортного союза Златина П.А.....5

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОВОКЗАЛОВ

Членам Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов.....6

Положение об общественном совете по совершенствованию деятельности автовокзалов.....6

Основные направления деятельности Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском автотранспортном союзе на 2009 г.....8

Протокол совещания по вопросам взаимодействия автовокзалов и автостанций г. Москвы, Ивановской, Ярославской и Владимирской областей..... 10

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ

Смоленский автовокзал: чем лучше, тем хуже? или Новое обострение старого конфликта..... 12

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ

Дерипаска увольняет..... 14

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: МОСКВА

Межрегиональные и международные автобусные перевозки..... 15

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: АЛТАЙСКИЙ КРАЙ

Нелегальные перевозчики покидают Барнаульский автовокзал 16

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: УКРАИНА

Министерский план. Возле центрального ж\д вокзала хотят построить автостанцию..... 17

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: УКРАИНА

Окраинный удел..... 18

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: КАЗАХСТАН

Не по той колее..... 19

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 №112

«Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».....21

ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕВОЙ БЕСПЛАТНОЙ РАССЫЛКИ..... 38

Информационный бюллетень Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»

Распространяется бесплатно в различных регионах России, странах СНГ и дальнего зарубежья.

Редакция издания не всегда разделяет мнение авторов публикуемых статей.

Экспертный Совет:

П.А. Златин - Президент Российского автотранспортного союза

Б.А. Винокуров - Президент Российской транспортно - экспедиционной компании «Росстранссервис»

Президент Московского Областного Транспортного Союза.

С.А. Жарков - Первый заместитель Президента - Председателя Совета директоров ООО «Управляющая компания «АВТОЛАЙН-ТРАНСЛАЙТ»

А.С. Таксер - Советник Префекта ЮЗАО г. Москвы, Председатель наблюдательного совета НП

«ЕТС«Российские Автобусные Линии»

Ю.Ю. Свешников - Исполнительный директор Московского Транспортного Союза

Б.О. Лоран - Руководитель проекта «Русские Автобусные Линии»

А.В. Галкин - Исполнительный директор НП«ЕТС«Российские Автобусные Линии»

Над номером работали:

Б.О. Лоран, А.В. Галкин, П.А. Кошкин, Г.Д. Шахматов, И.В. Садыкова, А.В. Кузин, А.И. Левятов, В.Г. Игнатов, С.А. Сидоров, А.С. Яровенко, М.Т. Тедорадзе, А.А. Голощук, С.Н. Маракулин, Ж.Е. Жаринова, Е.О. Хвостенко, Ю.Н. Акимова, С.А. Дубовицкая, М.С. Сорокина, Н.В. Разумова

Адрес Правления Партнерства:

115419, г. Москва, 4-й Верхний Михайловский пр-д., д. 1

Тел./факс: (495) 633-12-89

E-mail: info@rosbuslines.ru

www.rosbuslines.ru

Деловые встречи руководства Некоммерческого Партнерства

В марте 2009 года состоялась встреча нового руководителя Российского Автотранспортного Союза **Златина Павла Андреевича** с председателем Общественного Совета по совершенствованию деятельности автовокзалов **Лораном Борисом Олеговичем**, заместителем исполнительного директора по развитию Некоммерческого Партнерства Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» **Кошкиным Павлом Анатольевичем** и первым заместителем руководителя Группы компаний «Русские Автобусные Линии» **Кузиным Андреем Владимировичем**. От Российского Автотранспортного Союза во встрече приняли участие вице-президент РАСа **Михаил Иванович Козлов** и руководитель научно - методического центра на автомобильном транспорте, начальник отдела научно-методического обеспечения и технического регулирования на автомобильном транспорте **Гацулов Виктор Васильевич**.

На встрече обсуждались проблемы рынка междугородных автобусных перевозок и пути их решения.

Особое внимание было уделено участию организаций в разработке законодательной, нормативно-правовой базы функционирования автовокзалов России.

Также в марте состоялись встречи с руководителями автовокзальных сетей Ярославской области **Шитовым Александром Юрьевичем** и Саратовской области **Большаковым Алексеем Андреевичем** по вопросу создания представительств Некоммерческого Партнерства Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» в этих регионах для ускорения решения задач Транспортной Стратегии Российской Федерации и, в первую очередь, на территории указанных регионов.

Пресс-служба
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»

От редакции:

Распад Советского Союза привел к тому, что автотранспортные комплексы бывших союзных республик стали развиваться обособленно друг от друга.

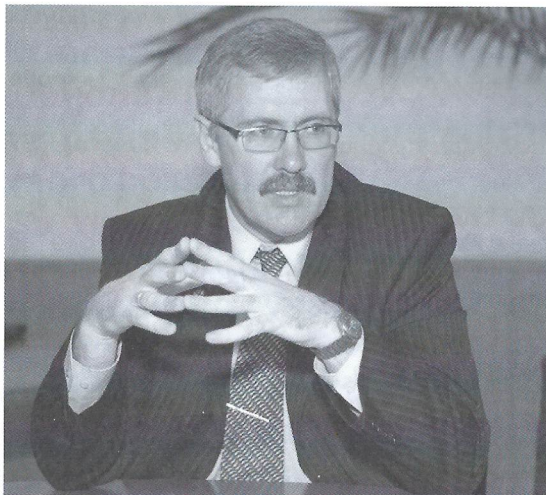
Но, как показывает практика, проблемы и трудности, возникающие при организации междугородных автобусных перевозок, общие, как в России, так и в других государствах СНГ.

Сегодня мы представляем Вашему вниманию материалы об автобусных перевозках в Казахстане и Украине в разделах «**АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: УКРАИНА**», «**АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: КАЗАХСТАН**».

И если не обращать внимания на упоминаемые географические названия, можно подумать, что речь в них идет о наших российских проблемах...

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ПАРТНЕРСТВА

Открыто Представительство Партнерства в Ярославской области



Шитов Александр Юрьевич
Глава Представительства НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» в Ярославской области

На заседании Правления Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» 13 марта 2009 года было принято решение об открытии Представительства Партнерства в Ярославской области.

На заседании Правления было утверждено положение о Представительстве Партнерства в этом регионе. Его главой назначен директор Государственного автономного учреждения Ярославской области «Яроблтранском» **Александр Юрьевич Шитов**.

К исполнению обязанностей президента Российского автотранспортного союза приступил Павел Златин в соответствии с решением правления Российского автотранспортного союза № 6 (45) от 5 февраля текущего года.

Биография

Павел Андреевич Златин родился 22 апреля 1949 г.

Трудовую деятельность начал в 1968 г. грузчиком в 5-й погрузочно-разгрузочной конторе, где проработал до 1986 г., пройдя путь от рабочего до начальника ПРК № 5 управления «Мосгормехпогруз» Главмосавтотранса.

С сентября 1986 г. – начальник управления «Мосгормехпогруз» Главмосавтотранса,

С 1987 г. – генеральный директор МПО «Мострансмехпогруз».

С конца 1989 г. – генеральный директор Московского межотраслевого транспортно-производственного объединения «Мосавтотранс», которым руководил в этом качестве при всех изменениях его организационных форм (Комитет грузового транспорта, ОАО, ГУП) до 2002 г.

С 2002 г. – генеральный директор ГУП «Мосгортранс».

С мая 2004 г. – руководитель Департамента транспорта и связи г. Москвы.

С 2006 г. – заместителя префекта Северо-Западного административного округа города Москвы по вопросам жилищно-коммунального хозяйства, благоустройства, транспорта и связи, экологии.

Павел Андреевич Златин окончил два высших учебных заведения, доктор технических наук.

За заслуги перед государством, высокие достижения и многолетнюю плодотворную работу в транспортной системе города Москвы Павел Златин отмечен правительственными наградами: в 1999 г. – Орденом Дружбы, в 1981 г. – Орденом «Знак Почета», медалями. В 1998 г. на Российском конкурсе «Менеджер года» был награжден дипломом победителя. Удостоен званий «Заслуженный работник транспорта РФ», «Почетный работник транспорта России», «Почетный работник автомобильного транспорта».

Павел Андреевич является профессором Московского государственного индустриального университета, вице-президентом Академии промышленности и менеджмента, действительным членом Российской академии транспорта и Международной академии менеджмента.

Жизненный путь Павла Андреевича Златина не был безоблачным: от мечты о факультете журналистики МГУ после окончания школы Павлу пришлось отказаться – решение продиктовала непререкаемая логика выживания вместе с матерью. Днем – грузить и разгружать в конторе, вечером – слушать лекции в МАДИ. Но и эта суровая стабильность длилась недолго: повестка из военкомата, Северодвинск, стройбат. После возвращения со службы ему удалось закончить МАДИ только в 1975 г. Но к этому моменту у него за плечами уже были курсы Госгортехнадзора, работа в качестве мастера и начальника производственного отдела ПРК № 5, Высшие курсы для руководящих работников при Госкомитете СМ СССР по делам открытий и изобретений. Закономерно, что после получения диплома Златин назначается заместителем начальника своей конторы. И так было на каждом этапе его служебного продвижения. Он получил второе высшее образование в Московском институте управления, закончил факультет хозяйственных руководителей Академии народного хозяйства, стал кандидатом экономических наук и доктором технических наук.

И когда в 1989 г. перестройка достигла своей критической температуры, Златин возглавил «Мосавтотранс», он уже был достаточно опытен, интеллектуален и силен, чтобы не просто выстоять, но и победить. В трудные для всех 90-е годы ему удалось не только сохранить уникальное транспортное предприятие Москвы, но и сообщить его деятельности новые импульсы. Под непосредственным руководством Златина и при его активном участии была проведена реорганизация структурных звеньев управления транспортом. Ее цель состояла в том, чтобы, с одной стороны, объединить владельцев грузового транспорта, независимо от форм собственности, с другой – стать рабочим органом Правительства Москвы. Его заслуга состоит в обеспечении мягкого, щадящего перехода в отрасли от максимально жесткой административной, централизованной системы работы к рыночным методам управления.

Обретенный в ту пору бесценный опыт, безусловно, сказался на успешной работе Павла Андреевича Златина в качестве руководителя Департамента транспорта и связи города Москвы.

За время работы в должности руководителя Департамента Павел Андреевич смог начать реформирование рынка столичного такси, благодаря чему он стал превращаться в цивилизованный. Был ограничен въезд грузо-



**Президент
Российского автотранспортного союза
Златин П.А.**



вого транспорта в центральную часть города, что позволило разгрузить сложную обстановку в центре столицы. При нем началось обновление парка подвижного состава наземного городского транспорта, стали закупаться низкопольные автобусы и троллейбусы, открываться маршруты автобусов для перевозки инвалидов.

У станции метро «Калужская» был открыт первый транспортно-пересадочный терминал в Москве, в настоящее время идет проектирование ТПУ возле других станций метро. Павел Андреевич добился того, что в городе стали обсуждать проекты скоростного трамвая и выделенных полос для движения общественного транспорта. По этим направлениям идут сейчас предпроектные работы.

Кроме того, резко сократилась очередь на телефонное обслуживание и началось уверенное развитие телекоммуникационных услуг в столице. У Департамента транспорта и связи города Москвы появился свой информационный ресурс. Это лишь небольшая часть того, что сумел сделать Павел Златин будучи руководителем Департамента.

Павел Андреевич Златин имеет множество публикаций, научных трудов и работ.

Пресс-служба
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОВОКЗАЛОВ

Членам Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов

Публикуем для сведения и учета в работе материалы, связанные с деятельностью Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском автотранспортном союзе:

- Положение об Общественном совете по совершенствованию деятельности автовокзалов;
- Основные направления деятельности Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов на 2009 год;
- Протокол совещания по вопросам взаимодействия автовокзалов и автостанций Москвы, Ивановской, Ярославской и Владимирской областей.

Вместе с тем сообщаем, что постановлением Правительства Российской Федерации № 112 от 14.02.09 утверждены «Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

В рамках работы Общественного совета будет проводиться работа по рассмотрению вопросов, связанных с внедрением указанных Правил и обмену опытом по их реализации.

В целях проведения такой работы просим Вас направлять в адрес Общественного совета актуальную информацию о вопросах, возникающих при реализации Правил, и опыте их решения.

Почтовый адрес Совета: 115419, г. Москва, 4-й Верхний Михайловский проезд, д. 1, тел: (495) 506-89-29, факс: (495) 633-12-83

Председатель Общественного совета
Б.О. Лоран

Утверждаю
Президент Российского
автотранспортного союза
И.Д. Марчук

ПОЛОЖЕНИЕ ОБ ОБЩЕСТВЕННОМ СОВЕТЕ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОВОКЗАЛОВ

1. Общие положения

1.1. Общественный совет по совершенствованию деятельности автовокзалов (далее – Совет) является коллегиальным совещательным органом, созданным при Российском автотранспортном союзе.

1.2. Совет осуществляет свою деятельность в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации, Уставом Российского автотранспортного союза, а также настоящим Положением.

1.3. Деятельность Совета осуществляется на постоянной основе, срок деятельности Совета не ограничен.

1.4. Участие в работе Совета осуществляется на принципах добровольности, гласности, самостоятельности его членов в принятии решений в рамках компетенции, установленной настоящим Положением.

1.5. Совет не является вышестоящим органом по отношению к своим членам.

1.6. Участие в работе Совета осуществляется на общественных началах.

2. Основные цели и направления деятельности Совета

2.1. Основные цели Совета:

а) обеспечение доступности, необходимого объема и качества услуг по перевозке пассажиров автобусами в пригородном, междугородном и международном сообщении;

б) развитие объектов транспортной инфраструктуры (автовокзалов, пассажирских автостанций и др.), предназначенных для организации автобусных перевозок;

в) повышение производительности и рентабельности функционирования транспортной инфраструктуры;

г) повышение уровня транспортной безопасности и безопасности дорожного движения при эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры.

2.2. Для достижения указанных целей Совет осуществляет комплекс мер, направленных на:

– формирование условий для эффективной экономической деятельности автовокзалов, автостанций и других объектов транспортной инфраструктуры;

– организацию взаимодействия, взаимовыгодного сотрудничества и обмена опытом между субъектами рынка услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом в пригородном, междугородном и международном сообщении;

– разработку и внедрение инновационных технологий и современного технического обеспечения работы автовокзалов, автостанций и других объектов транспортной инфраструктуры;

– создание условий для равноправной конкуренции на рынке услуг по перевозке пассажиров;

– подготовку предложений по совершенствованию и дальнейшему развитию нормативно-правовой базы федерального и регионального уровней в сфере услуг по перевозке пассажиров автобусами в пригородном, междугородном и международном сообщении, в том числе по вопросам работы объектов транспортной инфраструктуры;

– сбор и анализ данных о работе автовокзалов и автостанций, как в Российской Федерации, так и в других странах;

– формирование общероссийского реестра автовокзалов, автостанций и других объектов транспортной инфраструктуры;

– развитие маршрутной сети автобусных перевозок;

– повышение профессиональной квалификации персонала автовокзалов и автостанций;

– организацию взаимодействия пассажирского автомобильного транспорта с другими видами транспорта (железнодорожным, авиационным, речным, морским);

– изучение зарубежного опыта работы автовокзалов и автостанций, а также опыта организации пригородных, междугородных и международных автобусных перевозок.

2.3. Деятельность Совета осуществляется путем взаимодействия с:

– организациями, эксплуатирующими объекты транспортной инфраструктуры (автовокзалы, пассажирские автостанции и др.);

– пассажирскими автотранспортными предприятиями;

– общественными организациями в сфере транспорта;

– отраслевыми федеральными и региональными органами исполнительной власти;

– органами государственного контроля и надзора;

– средствами массовой информации;

– отраслевыми научно-исследовательскими организациями;

– общественными организациями в сфере защиты прав потребителей;

– предприятиями и организациями в сфере перевозок пассажиров другими видами транспорта (железнодорожного, авиационного, речного, морского).

3. Состав и руководство Совета

3.1. Состав Совета формируется из организаций (или их общественных объединений), эксплуатирующих объекты транспортной инфраструктуры (автовокзалы, пассажирские автостанции и др.), предназначенные для организации автобусных перевозок в пригородном, междугородном и международном сообщении.

3.2. Для участия в работе Совета организации, входящие в его состав, назначают ответственных представителей.

3.3. Организации – члены Совета, в лице своих ответственных представителей, имеют право:

а) участвовать в заседаниях Совета и в текущей работе подразделений Совета, голосовать при принятии решений;

б) избирать и быть избранным в состав руководства и подразделений Совета;

в) получать информацию, связанную с деятельностью Совета;

г) вносить предложения в план работы и повестку дня заседаний Совета, а также по другим вопросам, связанным с деятельностью Совета.

3.4. Совет возглавляет Председатель, избираемый из числа ответственных представителей организаций – членов Совета.

3.5. Председатель Совета:

– руководит текущей работой Совета, организацией и проведением заседаний Совета;

– осуществляет контроль исполнения решений Совета;

– представляет Совет в его взаимоотношениях с органами управления и контроля Российского автотранспортного союза.

3.6. Организационное и материально-техническое обеспечение деятельности Совета осуществляется Секретарем Совета.

3.7. В целях реализации своих полномочий Председатель Совета может назначать своих заместителей и других ответственных лиц, отвечающих за отдельные направления деятельности Совета.

3.8. При необходимости, в составе Совета могут создаваться региональные и профильные подразделения. Руководители указанных подразделений назначаются на заседаниях Совета, а между заседаниями – Председателем Совета.

3.9. Для вступления в состав Совета заинтересованная организация направляет на имя Председателя Совета письменное заявление.

3.10. Решения о вступлении новых членов в состав Совета принимаются на заседаниях Совета, а между заседаниями – Председателем Совета.

3.11. Для участия в работе Совета могут приглашаться представители организаций, указанных в п. 2.3 настоящего Положения.

4. Организация работы Совета

4.1. Работа Совета организуется путем:

– проведения заседаний Совета;

– осуществления текущей деятельности руководства и подразделений Совета;

– организации отдельных мероприятий по направлениям деятельности Совета.

4.2. Заседания и другие мероприятия Совета проводятся в соответствии с планом его работы, формируемым Председателем Совета с учетом предложений организаций, входящих в состав Совета.

4.3. Ведение заседаний Совета осуществляется Председателем Совета или лицом, его замещающим.

4.4. Совет принимает решения простым большинством голосов. При равенстве голосов решающим является голос Председателя Совета или лица, его замещающего. Каждая организация, входящая в состав Совета и присутствующая на заседании, обладает одним голосом.

Передача права голоса членом Совета иному лицу, в том числе другому члену Совета, не допускается.

4.5. Решения Совета оформляются в виде протоколов. Протоколы заседаний Совета утверждаются Председателем Совета.

Утверждаю
Президент Российского
автотранспортного союза
П.А. Златин

Основные направления деятельности Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском автотранспортном союзе на 2009 г.

1. Создание на сайте Российского автотранспортного союза отдельной страницы, посвященной работе Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов (далее – Совет). Организация освещения деятельности Совета в средствах массовой информации.

2. Информирование организаций, эксплуатирующих объекты транспортной инфраструктуры (автовокзалы, пассажирские автостанции и др.), о работе Совета. Привлечение новых членов в состав Совета.
3. Формирование Реестра автовокзалов и автостанций Российской Федерации.
4. Определение технической возможности совмещения диспетчерско-кассовых программ, установленных на автовокзалах и автостанциях различных регионов Российской Федерации, и создания единой системы продажи и бронирования автобусных билетов.
5. Формирование единого расписания движения междугородных автобусных маршрутов.
6. Разработка методики расчета стоимости обслуживания пассажирских автотранспортных предприятий и индивидуальных предпринимателей на автовокзалах и автостанциях.
7. Разработка единой формы договора между организациями, эксплуатирующими автовокзалы и автостанции, и перевозчиками.
8. Внедрение новых (инновационных) технологий управления автовокзалами.
9. Подготовка предложений по совершенствованию нормативно-правовой базы федерального и регионального уровней в сфере перевозок пассажиров автобусами в междугородном сообщении. Подготовка предложений по формированию требований к работе автовокзалов и автостанций, включая установление классификации.
10. Развитие автобусных перевозок между населенными пунктами Центрального федерального округа Российской Федерации и курортными городами Южного федерального округа Российской Федерации в летний период 2009 г.
11. Подготовка предложений по развитию сертификации услуг, оказываемых на автовокзалах.
12. Рассмотрение вопросов взаимодействия и сотрудничества с ОАО «Российские железные дороги» при организации перевозок пассажиров автобусным и железнодорожным транспортом:
 - организация продажи железнодорожных билетов и информационного обеспечения пассажиров о железнодорожном расписании на объектах автобусного транспорта;
 - организация продажи автобусных билетов и информационного обеспечения пассажиров об автобусном расписании на объектах железнодорожного транспорта;
 - координация расписаний движения железнодорожного и автобусного транспорта в транспортно-пересадочных узлах в целях предоставления наибольших удобств пассажирам (в частности, сокращения времени ожидания пассажирских транспортных средств);
 - рассмотрение вопроса о стыковке диспетчерско-кассовых программ, используемых на железнодорожном и автобусном транспорте;
 - организация мультимодальных перевозок «поезд-автобус» и «автобус-поезд» по единому билету;
 - координация расписаний движения пассажирских транспортных средств на маршрутах, обслуживаемых параллельно как железнодорожным, так и автобусным транспортом.
13. Поддержка автовокзалами добросовестных перевозчиков.
14. Рассмотрение вопросов, связанных с эксплуатацией несанкционированных автобусных перевозок в междугородном и международном сообщении:
 - развитие сети санкционированных пунктов отправления автобусов;
 - оказание содействия перевозчикам при оформлении маршрутной документации;
 - содействие выводу перевозчиков из нелегального рынка;
 - организация доставки пассажиров от мест формирования пассажиропотока к санкционированным пунктам отправления автобусов.
15. Проведение регулярных выездных совещаний с руководителями автовокзалов по вопросам развития автовокзальной деятельности в различных регионах Российской Федерации.
16. Подготовка отчетов о проведенных мероприятиях и проделанной работе в рамках Совета и представление их в Российский автотранспортный союз.
17. Проведение заседаний Совета для подведения текущих итогов деятельности Совета и корректировки плана работы Совета.

Примечание.

- Направления деятельности Совета могут корректироваться Председателем Совета в случаях:**
- поступления соответствующих предложений от организаций – членов Совета;
 - изменения законодательства в сфере перевозок пассажиров автомобильным транспортом.



Утверждаю
Председатель Общественного совета по
совершенствованию деятельности автовокзалов
при Российском автотранспортном союзе
Б.О. Лоран

ПРОТОКОЛ
совещания по вопросам взаимодействия автовокзалов
и автостанций г. Москвы, Ивановской, Ярославской
и Владимирской областей

г. Владимир

5 февраля 2009 г.

Присутствовали:

от организаций – членов Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском автотранспортном союзе (далее – Общественный совет):

Лоран Б.О. – генеральный директор ООО «Русские Автобусные Линии» (г. Москва), председатель Общественного Совета;

Глухов С.О. – начальник Ярославского автовокзала, филиала ГАУ «Яроблтранском» (г. Ярославль);

Каленов В.В. – директор ГУП «Владимирский автовокзал» (г. Владимир);

Левятов А.И. – директор ООО «Регион – Сервис» (г. Иваново);

Шитов А.Ю. – директор ГАУ «Яроблтранском» (г. Ярославль);

от приглашенных организаций:

Романов А.А. – заместитель генерального директора ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» (г. Иваново);

Шапошников А.Б. – президент Ассоциации предприятий автомобильного транспорта Владимирской области (г. Владимир).

Повестка дня:

1. Выработка единой стратегии и единых правил взаимодействия автовокзалов и автостанций различных регионов Российской Федерации.
2. Создание единой системы продажи и бронирования автобусных билетов на автовокзалах и автостанциях г. Москвы, Владимирской, Ивановской и Ярославской областей.
3. Вопросы, связанные с осуществлением несанкционированных автобусных перевозок в междугородном сообщении.
4. Организация автобусных перевозок между г. Москвой, Владимирской, Ивановской, Ярославской областями и курортами Южного федерального округа Российской Федерации в летний период 2009 г.
5. Обмен опытом и наработками в организации работы автовокзалов и автостанций.
6. Создание единого расписания движения междугородных автобусных маршрутов.
7. Разработка методики расчета стоимости обслуживания (размера комиссионного сбора) пассажирских автотранспортных предприятий и индивидуальных предпринимателей на автовокзалах и автостанциях.
8. Разработка единой формы договора «Автовокзал – Перевозчик».
9. Подготовка предложений по совершенствованию нормативно-правовой базы федерального и регионального уровней в сфере перевозок пассажиров автобусами в междугородном сообщении.
10. Организация и проведение совещаний в рамках Общественного совета.

Решили:

По 1-му вопросу:

Считать выработку единой стратегии и единых правил взаимодействия автовокзалов различных регионов Российской Федерации одним из основных направлений работы Общественного совета.

Участникам совещания подготовить и направить в Общественный совет предложения по рассматриваемому вопросу для обобщения и последующего направления членам Общественного Совета из других регионов Российской Федерации.

По 2-му вопросу:

Просить председателя Общественного совета сформировать рабочую группу по созданию единой системы продажи и бронирования автобусных билетов. Участникам совещания представить предложения по кандидатурам в состав рабочей группы.

Предложить рабочей группе:

1) в качестве пилотного проекта рассмотреть вопрос организации координированной продажи билетов на автовокзалах и автостанциях Владимирской и Ивановской областей через сеть Интернет с использованием Автоматизированной Системы Продажи Билетов;

2) организовать привлечение специалистов организаций-разработчиков диспетчерско-кассовых программ для проведения проверки Единой Системы Продаж Междугородных Автобусных Билетов (ЕСПМАБ) на базе Ярославской программы (Ярославский автовокзал) и Тульской программы (Владимирский, Ивановский автовокзалы и сеть автостанций в г. Москве). При положительных результатах проработать вопрос присоединения к ЕСПМАБ автовокзалов и автостанций Центрального федерального округа и других регионов Российской Федерации.

По 3-му вопросу:

Организовать мониторинг функционирования во Владимирской, Ивановской, Ярославской областях и г. Москве несанкционированных междугородных автобусных маршрутов и мест отправления и прибытия таких маршрутов.

По результатам указанного мониторинга подготовить в адрес перевозчиков, осуществляющих несанкционированные автобусные перевозки, обращения от имени Общественного совета с предложением о проведении совместных встреч по вопросам соблюдения действующего законодательства, обеспечения безопасности и качества перевозок пассажиров автобусами и формирования цивилизованного рынка автотранспортных услуг. Участникам совещания подготовить перечни пассажирских автотранспортных предприятий и индивидуальных предпринимателей, с которыми необходимо провести такие встречи.

По 4-му вопросу:

В рамках работы Общественного совета организовать встречи с руководителями автовокзалов, расположенных в курортных городах Южного федерального округа Российской Федерации, с целью:

- определения необходимых объемов автобусных перевозок в летний период 2009 г.;
- выработки единых требований к перевозчикам и подвижному составу;
- организации диспетчеризации автобусных маршрутов между населенными пунктами Центрального и Южного федеральных округов Российской Федерации;
- оказания помощи пассажирским автотранспортным предприятиям и индивидуальным предпринимателям в подготовке и согласовании маршрутной документации в соответствии с требованиями «Порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации», утвержденного приказом Минтранса России от 14 августа 2003 г. № 178.

Поручить отделам организации перевозок автовокзалов и автостанций, эксплуатируемых организациями – участниками совещания, направить в адрес Общественного совета предложения по требованиям:

- к пассажирским автотранспортным предприятиям, которые будут обслуживать автобусные маршруты в курортные города Южного федерального округа в летний период 2009 г., включая требования к квалификации и опыту работы водительского состава, требования по оформлению маршрутной документации;
- к подвижному составу, используемому на таких маршрутах (категории автобуса, укомплектованность опциями для обслуживания пассажиров и т.п.).

По 5-му вопросу:

Признать целесообразным организовать в рамках Общественного совета систему обмена актуальной информацией между руководителями автовокзалов и автостанций, а также структурными подразделениями автовокзалов и автостанций (отделами перевозок, юридическими отделами).

По 6-му вопросу:

В целях формирования единого расписания движения междугородных автобусных маршрутов участникам совещания поручить отделам организации перевозок своих предприятий направить в адрес Общественного совета следующую информацию:

- действующие расписания движения автобусов всех автовокзалов и автостанций своего региона;
- предложения по оптимизации расписания движения действующих, а также организации новых межрегиональных автобусных маршрутов в целях удовлетворения потребностей пассажиров, увеличения объемов транспортной работы и доходов перевозчиков.

В рамках Общественного совета организовать работу по обработке поступающих данных и созданию единого расписания движения междугородных автобусных маршрутов.

По 7-му вопросу:

Руководителям автовокзалов и автостанций – участникам совещания представить в Общественный совет информацию о фактически используемых механизмах определения стоимости обслуживания (размера комиссионного сбора) пассажирских автотранспортных предприятий для обобщения и подготовки предложений по выработке единой методики расчета стоимости обслуживания перевозчиков на автовокзалах и автостанциях.

По 8-му вопросу:

Участникам совещания поручить юридическим отделам своих предприятий направить в адрес Общественного совета формы договоров с перевозчиками на автовокзальное обслуживание для разработки единой формы договора.

По 9-му вопросу:

Участникам совещания подготовить и направить в адрес Общественного совета предложения по совершенствованию нормативно-правовой базы федерального и регионального уровней в сфере перевозок пассажиров автобусами в междугородном сообщении по вопросам, связанным с:

- оформлением и согласованием паспортов автобусных маршрутов и другой маршрутной документации;
- организацией и согласованием работы объектов транспортной инфраструктуры (автовокзалов, автостанций и др.), предназначенных для обслуживания автобусных маршрутов междугородного сообщения;
- участием общественных и саморегулируемых организаций в согласовании междугородных автобусных маршрутов и пунктов отправления и прибытия таких маршрутов;
- эксплуатацией несанкционированных междугородных автобусных маршрутов и несанкционированных пунктов отправления и прибытия междугородных автобусных маршрутов

для обобщения и направления в причастные организации (Государственную Думу Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральную службу по надзору в сфере транспорта, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и др.).

По 10-му вопросу:

В целях изучения существующего уровня развития и опыта работы автовокзалов и автостанций считать целесообразным проводить совещания и другие мероприятия в рамках Общественного совета в различных регионах Российской Федерации.

Председателю Общественного совета подготовить предложения по формированию плана очередных совещаний и прочих мероприятий Общественного совета.

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ

**Актуально
Смоленский автовокзал: чем лучше, тем хуже?
или Новое обострение старого конфликта**



**Директор Смоленского филиала
ООО «Русские Автобусные Линии»
Игнатов В.Г.**

Прошло всего полтора года с того момента, как автовокзал был сдан в аренду Смоленскому филиалу крупной отечественной компании ООО «Русские Автобусные Линии», специализирующейся на эксплуатации и развитии сети автовокзалов во многих регионах России.

За этот сравнительно небольшой промежуток вре-

мени на важнейшем в нашей области объекте транспортной инфраструктуры произошли кардинальные перемены: улучшились сервис и условия работы сотрудников, выросла их зарплата, более надежной стала система антитеррористической безопасности в свете требований Федерального закона «О транспортной безопасности».

Кроме того, повсеместно наведены порядок и чистота, произведен ремонт кровли, фасада и западного крыла здания. Эти и многие другие добрые дела арендаторов с благодарностью воспринимаются пассажирами, уровень обслуживания которых заметно улучшился и продолжает совершенствоваться.

Казалось бы, теперь самое время раз и навсегда закрыть вопрос об имевшихся ранее сомнениях у руководства Ассоциации автотранспортных предприятий «Смолавтотранс» относительно целесообразности сдачи в аренду автовокзала ООО «Русские Автобусные Линии», урегулировать возникшие позднее разногласия с уже работающим новым хозяйствующим субъектом. Однако ААП «Смолавтотранс» продолжает направлять в вышестоящие инстанции жалобы на деятельность дирекции Смоленского автовокзала. Один из таких документов мы попросили прокомментировать директора Смоленского филиала ООО «Русские Автобусные Линии» Вадима Геннадьевича Игнатова.

Позитивные перемены налицо

- Вадим Геннадьевич, в письме руководства ААП, которое в феврале 2009 года было адресовано губернатору Смоленской области С.В.Антуфьеву, изложены претензии к работе дирекции вашего филиала. Одно из первых обвинений: арендатор не вложил никаких средств в восстановление и развитие Смоленского автовокзала.

- Подобное утверждение, мягко говоря, не соответствует действительности. Но перед тем, как его опровергнуть, хотелось бы напомнить, что к 2004 году долги Смоленского автовокзала превысили стоимость имеющегося имущества и потому здесь была начата процедура банкротства. Впрочем, благодаря эффективным мерам, принятым областной властью, избежать окончательного краха все же удалось, и уже в 2007 год автовокзал вошел без внешнего управления, но, увы, не без многочисленных проблем.

Все помнят, в каком плачевном состоянии был Смоленский автовокзал. Обшарпанный фасад, пустовавшее долгие годы и оттого основательно запущенное западное крыло здания, текущая кровля, захламленные перроны и прилегающая территория, очереди перед кассами и т. д. и т. п. Все это уже в прошлом, но само по себе не ушло, а потребовало от нас солидных инвестиций, общая сумма которых только за первый год работы составила около семи миллионов рублей.

Кстати, мы взяли Смоленский автовокзал в аренду на пять лет, уплатив при этом вперед за три года в областной бюджет. Но несмотря на такие большие расходы, изыскивали средства как на внешний и внутренний ремонт здания, асфальтового покрытия, системы отопления, так и на реализацию своего проекта по коренному улучшению диспетчерско-кассового обслуживания, взаимодействия всех подразделений и служб, материального стимулирования добросовестной работы специалистов.

Так, за период с августа 2007 года по настоящее время создано дополнительно 36 рабочих мест, заработная плата увеличилась на 48 процентов, активно используется гибкая система премирования с учетом коэффициента личного участия. Постоянно ведется работа по улучшению условий работы персонала: отремонтированы помещения для отдыха и приема пищи, где есть кулеры, холодильники, микроволновки. В кассовом узле установлен кондиционер, проведено полное обновление компьютерной техники с переводом ее на новую версию лицензионного программного обеспечения. Это позволило пассажирам покупать билеты туда и обратно, совершать дальние поездки (например, в Краснодарский край) с пересадками на промежуточных автовокзалах по единому билету.

Заметно увеличился пассажиропоток. За первый год нашей работы он вырос на 10 процентов, а отправок стало больше на 1243. Введено 56 дополнительных рейсов, идет активная работа по от-

крытию новых международных, межрегиональных и внутриобластных маршрутов. В Смоленске открыты два кассовых пункта по предварительной продаже билетов на все направления, работает выездная касса, обслуживающая учебные заведения города, появилась возможность бронирования билетов по телефону. Вскоре такую услугу можно будет получить через Интернет, для чего создается сайт Смоленского автовокзала.

Что касается Федерального закона «О транспортной безопасности», то нами успешно реализуется комплекс антитеррористических мероприятий. С самого начала работы филиала мы заменили охранный предприятие, и с тех пор работники ЧОП «Мангуст» не раз доказывали свой высокий профессионализм по предотвращению и пресечению различного рода нарушений общественного порядка, умение организовать оперативное взаимодействие с милицией. На перроне прибытия находится кнопка для ее экстренного вызова. Кроме того, введены номерные багажные бирки, а недавно сдана в эксплуатацию современная система видеонаблюдения с круглосуточной записью происходящего в цветном изображении и за такую помощь мы очень благодарны областному департаменту дорожного хозяйства и транспорта.

Продолжается развитие инфраструктуры социально-бытовых услуг. Работают кафе, столовая, аптека, парикмахерская. На втором этаже открыт большой промтоварный магазин для всей семьи «Добрый купец», а на первом работают различные киоски, где можно приобрести все, что нужно пассажирам.

Нелегальный извоз: если деньги мимо кассы и бюджета, то в чей карман?

- А как опровергнете утверждение о том, что вот уже второй год подряд затягиваете договорную кампанию с перевозчиками, навязывая им ряд статей, которые не входят в компетенцию филиала? В частности, речь идет о контролирующих функциях.

- Сначала отвечу на первую часть поставленного вопроса. Все агентские договоры с перевозчиками на 2009 год подписаны еще в декабре. Годом раньше



было несколько «отказников», но с ними мы вскоре пришли к компромиссу. А теперь о том, что мы якобы превышаем свои полномочия, осуществляя за пределами автовокзала контроль с целью выявления и пресечения фактов проезда безбилетных пассажиров, неоплаченного провоза багажа.

Увы, нелегальный извоз с «платформы №13» (так мы называем все места в городе, где водители берут безбилетников) в Смоленске приобрел такие масштабы, что мимо касс автовокзала, автотранспортных предприятий и бюджета в карманы водителей ежедневно уходят огромные суммы.

Неужели непонятно, что эти деньги могли бы пойти на дальнейшее совершенствование сервиса, обновление автопарка, приведение в порядок основательно запущенной транспортной инфраструктуры. А почему никто из наших оппонентов, которые с таким упорством отвергают все предложения руководства Смоленского автовокзала о контроле на линиях, не думают об интересах пассажиров? Те же «зайцы» в случае аварии и получения каких-либо травм не имеют права на страховые выплаты, поскольку билеты у них отсутствуют. Те же, кто их имеют, тоже ущемлены в своих правах. Согласитесь, не очень-то приятно совершать поездку в переполненном салоне. А как в такой толчее быстро провести эвакуацию, если вдруг произойдет дорожно-транспортное происшествие?

Вот почему нам абсолютно непонятна позиция руководства ААП «Смолавотранс» и некоторых директоров автотранспортных предприятий в этом вопросе.

- А не в нем ли главная причина затянувшегося конфликта?

- Не знаю. Наша задача не домысливать, как это делают некоторые, а заниматься конкретной повседневной работой по превращению Смоленского автовокзала в современное, динамично развивающееся предприятие европейского уровня.

Слово - пассажирам

Валерий Николаевич Ефимов, пенсионер:

- О том, как раньше выглядел Смоленский автовокзал, даже вспоминать не хочется. Здание зашарпанное, на периллах мусор, бомжи спят в зале ожидания. Короче говоря, позорище да и только. Теперь здесь все иначе: повсюду чистота, кровля, фасад и западное крыло отремонтированы, в кассах нет очередей, охранники, контролеры по посадке одеты в униформу, оснащены портативными радиостанциями. Словом, навели здесь порядок, и за это от нас, пассажиров, руководству автовокзала и всему персоналу большое спасибо.

Ирина Ковалева, студентка:

- Я учусь в одном из смоленских вузов, а на выходные часто выезжаю к родителям в Ярцево. Очень довольна теми добрыми переменами, что произошли за последнее время на автовокзале нашего областного центра, где особенно меня радует отличное обслуживание: нет очередей в кассы, в зале ожидания уютно, все службы работают четко и слаженно.

Олег БЕЛОМЕСТНОВ
Газета «Рабочий Путь»
от 19.03.2009г.

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ

ДЕРИПАСКА УВОЛЬНЯЕТ

Группа ГАЗ сократила персонал на 25%, а к середине года на ее предприятия останется почти половина сотрудников, работавших до кризиса

О массовых сокращениях менеджеры группы ГАЗ рассказали на встрече с кредиторами, организованной на прошлой неделе Райффайзенбанком, сообщили «Ведомостям» два участника встречи. Если в 2008 г. среднесписочная численность сотрудников составляла 118 000 человек, то сейчас на предприятиях группы трудится 88 000 работников, а к середине года численность будет доведена до 60 000, говорят оба собеседника «Ведомостей». То есть ГАЗ уже сократил около 30 000 сотрудников, и ему предстоит уволить еще почти столько же.

Как гасить долги

Около 40 млрд руб. ГАЗ должен банкам. Группа предложила им реструктурировать долг на пять лет,



сейчас ведет переговоры о схеме погашения. Держателям облигаций (на сумму 4,88 млрд руб.) предложено подождать итогов переговоров с банками.

Группа ГАЗ

Автомобильный холдинг

Акционеры – ОАО «Русские машины» (61%), ЗАО «ГАЗ-резерв» (7,29%), ОАО «Урал» (8,86%).

Финансовые показатели (2008 г., предварительные данные группы):

выручка – 143,1 млрд руб.,

чистый убыток – 5,2 млрд руб.

Продажи – 228 523 автомобилей, грузовиков, автобусов и спецтехники; 185 895 двигателей.

Представитель группы ГАЗ не подтвердил и не опроверг эти цифры, отметив, что кредиторам было представлено несколько вариантов развития событий. Менеджер одного из дивизионов группы подтвердил, что идут увольнения, но их масштаба он не знает. В презентации ГАЗа для держателей облигаций (есть у «Ведомостей») сказано, что в 2009 г. группа сократит фонд оплаты труда на 60%. Получить комментарии профсоюзов предприятий ГАЗа не удалось.

За октябрь – февраль ГАЗ уже снизил загрузку производства до 30%, перешел на трехдневную рабочую смену и перевел часть персонала на 2/3 оклада, некоторые сотрудники ушли в административный отпуск. Персонал управляющей компании был сокращен наполовину.

По прогнозу, который приводится в презентации ГАЗа, продажи группы в 2009 г. упадут на 41% в денежном и на 50% в натуральном выражении (до 118 400 машин и 60 700 двигателей). Падение будет не только в автомобильном сегменте (-50%), но и в производстве автобусов (-34%), грузовиков (-50%), спецтехники (почти -70%), двигателей (-70%). ГАЗ уже объявил, что заморозит нерентабельные производства и перенесет их продукцию на другие заводы группы. Сейчас у ГАЗа 18 производственных площадок в Нижегородской, Московской, Ярославской, Челябинской, Ульяновской, Брянской и других областях.

До сих пор из российских автопроизводителей о массовых сокращениях заявлял только «Камаз»: в конце прошлого года объявил о сокращении 10% персонала (около 7000 человек). Другие производители, в том числе и «АвтоВАЗ», на котором работает 115 000 человек, предпочитают сокращать рабочую неделю, не увольняя сотрудников.

Размер фонда оплаты труда ГАЗ не называет, но в презентации говорится, что административные расходы группы планируется сократить наполовину до 5,9 млрд руб. Для обремененного долгами ГАЗа это одно из условий выживания. Его кредитный портфель – 44,8 млрд руб., из которых 36 млрд руб. нужно отдать в этом году. При этом в схеме реструктуризации долга банкам ГАЗ рассчитывает на госзаказ (на 39,5 млрд руб.) и на госгарантию около 10 млрд руб. Сокращение персонала, так же как и другие меры, будет работать, только если банки согласятся на реструктуризацию долга, следует из презентации.

У ГАЗа выхода нет – придется сжаться до размеров сократившегося рынка, говорит управляющий директор AG Capital Александр Агибалов, к тому же имеет смысл избавиться от излишних мощностей, сосредоточив производство в одном месте. При этом ГАЗ в отличие от «АвтоВАЗа» может себе позволить массовые сокращения – у него нет градообразующих заводов, отмечает Агибалов.

По материалам

«Ведомости»

10.03.2009, №41 (2311)

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: МОСКВА

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Во II квартале 2008 г. в соответствии с требованиями «Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами», утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 08.01.97 № 2, и распоряжением первого заместителя Мэра Москвы в Правительстве Москвы от 16.06.05 № 158-РЗМ проводились обследования трасс движения по территории г. Москвы регулярных межрегиональных автобусных маршрутов. По фактам выявления несогласованных регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, а также нелегальных пунктов отправления и прибытия автобусов таких маршрутов, соответствующая информация направлялась в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта и Центральное управление Госавтонадзора. Информация о выявленных местах отправления автобусов направлялась также в ГУВД по г. Москве с просьбой принять меры по запрещению стоянки автобусов в этих местах.

<http://www.dtis.ru/>

НЕЛЕГАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ПОКИДАЮТ БАРНАУЛЬСКИЙ АВТОВОКЗАЛ

Междугородные автобусные перевозчики-нелегалы практически перестали работать на Барнаульском автовокзале. По словам пассажиров, раньше в здании и около здания автовокзала ходили зазывалы и громко кричали: «Бийск», «Новосибирск», «Томск» и прочее. Особо наглые хватали за руку, рассказывали о «прелестях» своих услуг и чуть ли не насильно отводили в салон микроавтобуса. Теперь же в самом здании их нет, лишь у входа можно встретить 2-3 частных извозчиков, которые потихоньку приглашают доехать до какого-либо пункта назначения.

Как рассказал корреспонденту asfera.info начальник ОАО «Барнаульский автовокзал» Алексей Богданов, руководством совместно с ГИБДД была прове-

дена мощная работа по устранению нелегальных перевозчиков. Причиной послужили произошедшие еще в 2008 году на трассах крупные аварии с несколькими погибшими и ранеными пассажирами, включая детей.

«После комплексной работы нам удалось избавиться от 60 нелегальных «газелей». Барнаульский автовокзал – пока единственный в крае, где удалось навести порядок в части нелегальных перевозок», - отметил Алексей Богданов.



<http://www.asfera.info/news/>

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: УКРАИНА

МИНИСТЕРСКИЙ ПЛАН. ВОЗЛЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО Ж/Д ВОКЗАЛА ХОТЯТ ПОСТРОИТЬ АВТОСТАНЦИЮ

Возле Центрального железнодорожного вокзала могут построить автобусную станцию. Во всяком случае на это надеется Министерство транспорта и связи Украины, где полагают, что ее сооружение позволит вытеснить с Привокзальной площади нелегальных междугородних перевозчиков. Тем временем Киевской горгосадминистрации (КГГА) не спешит выделять под нее участок, объясняя свою позицию отсутствием свободной земли и тем, что дополнительное количество автобусов окончательно загромоздит территорию возле вокзала.

Как утверждают в Минтрансе, на площади, прилегающей к Центральному железнодорожному вокзалу, ежедневно промышляют около 1 тыс. междугородних перевозчиков, у которых отсутствует лицензия министерства на перевозку пассажиров. Следовательно, их клиенты рискуют своей безопасностью, а за их здоровье и жизнь никто не отвечает. «В большинстве случаев эти автобусы не пригодны для дальних перевозок. В этом году уже была страшная авария с одним из нелегалов, когда погибли около 20 чел. По данным экспертизы, жертв могло быть меньше, но ситуацию усугубило то, что салон кустарным образом переделали и многие сиденья просто оторвались», — сетует начальник пресс-службы Минтранса Виктория Яковлева. По ее словам, сотрудники транспортного ведомства и МВД периодически проводят рейды возле вокзала и за одну такую операцию отлавливают от 60 до 100 нелегалов, а сумма штрафов, которые накладывают на них, достигает 100 тыс. грн. Всего за восемь месяцев текущего года здесь оштрафовали около 20 тыс. перевозчиков.

Вытеснить их с Привокзальной площади, по мнению Минтранса, можно только одним способом: построить в этом месте автостанцию, которая будет работать на законных основаниях. Это позволит установить технический и санитарный контроль за транспортом, который там будет останавливаться. Дело за малым — выделить земельный участок для ее сооружения. Но в министерстве жалуются, что КГГА и Киеврада не хотят идти им навстречу. «Ответы формальные: минимально необходимая территория отсутствует, в районе железнодорожного вокзала наблюдается неудовлетворительная экологическая ситуация и строительство автостанции существенно ее ухудшит», — говорит г-жа Яковлева. Более того, по ее словам, городская власть косвенно стимулирует работу нелегальных перевозчиков, выдавая им разрешения на парковку возле вокзала.

В самой мэрии об автостанции и слышать не хотят. Как рассказал начальник ГУ транспорта, связи и информатизации КГГА Иван Шпилевой, столичное руководство принципиально против ее сооружения в центральной части города, поскольку такие объекты надо выносить на окраины. «Ежедневно в Киев из других населенных пунктов приезжают около 15 тыс. автобусов разной вместимости. И весь этот поток ни в коем случае нельзя пускать в центр, который и так перегружен», — считает он, добавляя, что это только затруднит движение возле вокзала. К тому же надо вытеснять мелкие и средние автобусы, заменяя их крупногабаритным автотранспортом. «Люди едут с сумками, чемоданами. Попробуйте с багажом проехать 300 километров на «Богдане» или «Газели», — возмущается Иван Федорович.



Сейчас в столице работают семь автостанций (Центральный автовокзал, «Дарница», «Подол», «Южная», «Дачная», «Полесье» и «Выдубичи»), возможностей которых хватает на отправку всего лишь 2,9 тыс. автобусов в сутки. Правда, киевские власти планируют к 2011 г. построить еще шесть («Бориспольская», «Броварская», «Вышгородская», «Гостомельская», «Житомирская» и «Одесская»), которые смогут обслуживать как междугородних, так и пригородных перевозчиков. Но к тому времени, по мнению экспертов, количество прибывающих в столицу автобусов может превысить 15 тыс.

<http://www.dsnews.ua/>

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: УКРАИНА

ОКРАИННЫЙ УДЕЛ

Предполагаемый недопуск иногороднего пассажирского автотранспорта в столицу выгоден прежде всего коммунальным перевозчикам

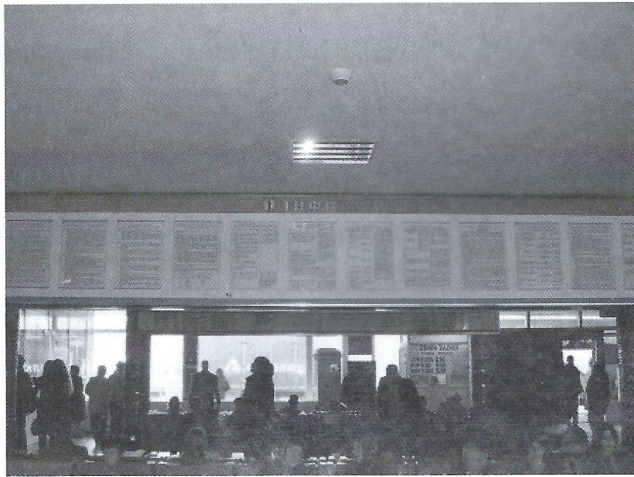
«Лимита», и только

На столичном рынке автобусных пассажирских перевозок вскоре может начаться новый передел. В середине февраля на официальном сайте КГГА был обнародован проект распоряжения об определении новых конечных остановок для пригородных и междугородних пассажирских маршрутов. Кроме того, данная категория перевозчиков должна будет возмещать столичным властям расходы, связанные с выполнением дорожных работ, содержанием и ремонтом остановочных комплексов, нанесением дорожной разметки, работой системы автоматического диспетчерского управления дорожным движением и т.д., заключая для этого договоры со службой перевозок ГУ по вопросам транспорта и связи КГГА и КП «Киевавтодор». Иными словами, иногородние маршрутки и автобусы смогут подвозить пассажиров только до ближайшей к въезду в город автостанции, дальнейший трафик — за столичными перевозчиками. По мнению столичных чиновников, принятие данного решения позволит усилить контроль за перевозчиками, разгрузить улицы и получить дополнительные средства на восстановление, ремонт, обслуживание и развитие транспортной инфраструктуры. С чем, конечно же, можно согласиться. Но это только часть правды: перевозчики, и не только иногородние, за благими намерениями властей усматривают попытку начать очередной передел рынка и залатать худой столичный бюджет за их счет.

Ежедневно в Киев въезжают примерно 15 тыс. автобусов, около 70% которых везут пассажиров, минуя автостанции

Забытое старое

Справедливости ради отметим, что ограничительные меры по отношению к иногороднему транспорту — не новость. Во-первых, подобная норма предусмотрена Законом «Об автомобильном транспорте», во-вторых, по словам Валерия Липецкого, главы Ассоциации перевозчиков-работодателей «Столица» (г.Киев; с 2004 г.; 21 перевозчик; более 2 тыс. машин), аналогичное решение в Киеве было принято еще в 2003 г. Но не исполнялось. Как утверждают сами предприниматели, после проведения тендера и получения маршрутов с конечными остановками на автовокзале и автостанциях чиновники за мзду (\$5-15 тыс.) продлевали маршруты почти всем желающим. В результате большая часть иногородних маршруток начали возить пассажиров, минуя автовокзалы и перебивая хлеб столичным коллегам. А вблизи крупных транспортных узлов (прежде всего — на железнодорожном вокзале), по сути, образовались нелегальные автовокзалы. В 2006 г. Ассоциация «Столица» обратилась с жалобой по этому поводу в прокуратуру г.Киева, и «лавочку»



де-юре закрыли, но де-факто все осталось по-старому. Тому способствовали и объективные факторы — малая пропускная способность автостанций и срыв программы строительства пересадочных пунктов и развязок на выезде из г.Киева, разработанной еще в 2003 г. Теперь к этой проблеме вернулись: 12 января Киевсовет принял решение №4/1059 “Об утверждении комплекса мер, направленных на усовершенствование организации дорожного движения и улучшение экологического состояния в г.Киеве”, согласно которому на все это хозяйство из столичного бюджета необходимо ежегодно выделять не менее 5 млрд грн. Ввиду серьезных “неполадок” в киевской казне ярмо “разбудови” транспортной инфраструктуры, видимо, решено взвалить на мощные плечи частных перевозчиков. И не только, кстати, иногородних. По данным ГлавКРУ, основной конкурент столичных автоперевозчиков — КП “Киевпастранс” — в глухой долговой яме: предприятие задолжало кредиторам за девять месяцев 2008 г. 149,3 млн грн. А так как в Законе о Госбюджете-2009 значительно урезаны субвенции на компенсацию проезда льготников (вместо планировавшихся 300 млн грн. — около 40 млн грн.), уже в этом году чиновники закрыли около 20 нерентабельных маршрутов и перевели часть освободившихся автобусов большой вместимости в режим маршрутных такси, что сразу же было отрицательно оценено АМКУ.

Тем не менее, как полагают частные столичные перевозчики, КГГА вряд ли откажется от выдавливания предпринимателей с рентабельных маршрутов, как и от прочих приемов честного отъема денег. Например, хотя столичные “маршрутки” платят с каждой машины за использование инфраструктуры города 84 грн. в месяц, еще в начале 2008 г. их обяжали останавливаться исключительно на стационарных остановочных комплексах. Теперь же, согласно решению №4/1059, киевские перевозчики будут уплачивать и компенсационный сбор за использование этих комплексов, тогда как на коммунальщиков данная норма не распространяется. Сумма сбора пока не определена, но перевозчики полагают, что на круг выйдет до 3 тыс.грн. в месяц. Последствия предугадать несложно: в прошлом году в результате конфликтов с властями, по словам Леонида Новикова, директора и учредителя ЧП “Новиков” (г.Киев; маршрутные пассажирские перевозки; 10 автобусов; с 1998 г.), «доля частных маршрутных перевозок г.Киева уменьшилась не менее чем на 25 %». Продолжение, как говорится, следует...

Сомнения

По подсчетам иногородних перевозчиков, для них официальная плата за нововведения, предлагаемые проектом распоряжения КГГА, может составить до 5 тыс.грн. с одной машины в месяц. Так как ежедневно в Киев въезжают примерно 15 тыс. автобусов, около 70% которых везут пассажиров и по городу, упомянутые нововведения могут принести столице около 50 млн грн. в месяц. “Но я не представляю механизма учета въезда автобусов в Киев, а потому очень сомневаюсь, что средства от реализации данного проекта пойдут по назначению”, — уверяет Александр Москаленко, председатель правления АТП “Стрела”. Впрочем, хотя пригородные и междугородние перевозчики и подозревают чиновников в коррупции, они считают, что данная норма имеет право на жизнь. Но, повторимся, только тогда, когда будут подготовлены места подвоза и пересадок, а столичные “маршрутки” будут в состоянии обеспечить перевозку пассажиров непосредственно по городу. По мнению Дмитрия Мельника, исполняющего обязанности председателя правления Киевской областной организации работодателей-перевозчиков (г.Киев; с 2006 г.; 14 членов), площади шести существующих столичных автостанций просто не в состоянии вместить столько автотранспорта. Поэтому, принимая во внимание ограниченность земельных ресурсов в столице, необходимо сначала создать на въездах многоярусные автотерминалы с подземными паркингами, предназначенными для размещения специализированных служб, приема и пересадки пассажиров и т.д., а уж потом вводить ограничения. Такую идею, по словам Леонида Новикова, поддержат абсолютное большинство участников рынка.

Пока же они уверены только в том, что, будучи принятым, решение КГГА поспособствует переделу рынка столичных маршрутных перевозок, в результате которого наиболее выгодные маршруты могут достаться либо “своим” перевозчикам, либо КП “Киевпастранс”. Что же касается иногородних перевозок, то с развитием автостанций доля перевозчиков, базирующихся на полулегальных стоянках вблизи транспортных узлов, будет уменьшаться. Так как сейчас около 80% парка машин составляют микроавтобусы, не соответствующие требованиям Закона “Об автомобильном транспорте”, а 40-50% перевозчиков работают нелегально, многие из них будут вынуждены легализоваться и обновить парк, закупив автобусы средней и большой вместимости. В пользу автостанций говорит и то, что предпринимателям будет выгоднее платить станцион-

ный сбор, входящий в стоимость билета, чем уплачивать неподъемную компенсацию за въезд в Киев. Кстати, эта компенсация не входит в перечень местных налогов и сборов, поэтому законность вышеупомянутого распоряжения вызывает сомнения у специалистов, включая, кстати, членов постоянной комиссии Киевсовета по вопросам транспорта и связи, которые намерены рассмотреть данный проект не ранее середины марта. Предложения в комиссию уже поступают: например, некоторые предприниматели предлагают заменить сбор целевыми инвестициями в строительство автостанций, а это гарантия сохранения их маршрутов.

Перевозчик — о новациях

Александр Москаленко (42), председатель правления АТП “Стрела” (г.Макаров, Киевская обл.; с 1946 г.):

— Я не против платного въезда в столицу. И если бы власти навели порядок и ввели внятные правила игры для всех, то я бы им подчинился. Но сейчас мы исправно платим за развитие дорожной инфраструктуры столицы, но не можем подъехать даже к собственной стоянке, узаконенной в ГАИ. Там останавливается кто угодно, только не наши автобусы. Понятно, что этот беспорядок “оттачивался” годами и кому-то выгоден. Но где гарантия, что нынешнее решение властей будет правильным? Например, автостанция “Дачная” уже загружена автобусами на 80%. И если добавить туда машины хотя бы с одной нелегальной стоянки, то на ней будет твориться то, что сейчас происходит у станций метро или на железнодорожном вокзале.

Чиновник — о цели

Александр Вьюник (37), помощник председателя постоянной комиссии Киевсовета по вопросам транспорта и связи:

— О полулегальных стоянках маршрутных такси на территории Киева известно давно. Но программа строительства в столице автовокзалов не исполняется с 2003 г. Не секрет и то, что любая, даже благая идея киевской власти сейчас рассматривается предпринимателями как попытка ввести дополнительный побор. Не исключение и организация движения пригородного и междугороднего транспорта только до автостанций. При нынешнем бюджете и неутвержденном Генплане развития города мы не исключаем элементов коррупции. Идея же сама по себе верна. Но для того чтобы претворить ее в жизнь, в Киеве, как минимум, должны быть узаконены места стоянок пригородных маршруток и построено достаточное количество автостанций. Параллельно стоит организовать улавливающие паркинги на въезде в город и на основных транспортных развязках. Поэтому мы будем рекомендовать депутатам рассматривать проблему платного въезда не отдельно, а в комплексе с выделением мест для стоянки таксомоторов и междугородних автобусов.

<http://www.expert.ru/>

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: КАЗАХСТАН

НЕ ПО ТОЙ КОЛЕЕ

В Ассоциации междугородных пассажирских автобусных перевозчиков и автовокзалов РК полагают, что «не без поддержки отдельных представителей местных органов насаждается недобросовестная конкуренция, имеются факты оказания административного давления на предпринимателей». По мнению ассоциации, выход из положения – в ограничении использования тендеров как механизма распределения прав на обслуживание междугородных и международных рейсов. В этих случаях заказчиками перевозок должны выступать местные исполнительные органы, а организаторами – автовокзалы. Причем, по мнению президента ассоциации Виктора Когая, реформировать систему автобусных перевозок нужно весьма оперативно.



– Виктор Петрович, действительно ли все так плохо или это превентивное сгущение красок?

– К сожалению, в последнее время усилилось административное давление со стороны отдельных чиновников. За прошедшие годы по этим причинам прекратили или изменили профиль деятельности около десятка автовокзалов и автостанций ВКО. Самое страшное, что большему прессингу подвергаются лучшие представители этого вида бизнеса. Сложная ситуация с частным автовокзалом в Усть-Каменогорске. Со стороны акимата, департамента транспорта не прекращаются попытки отобрать землю и здание – для создания рынка. Взамен под автовокзал предлагается участок в 7 километрах от города, куда можно добраться лишь на такси.

В 2006 году акиматом было отказано в заключении договора на осуществление деятельности. Но суд вос-

становил справедливость. Усилиями ассоциаций перевозчиков из Правил перевозки пассажиров и багажа был исключен пункт о заключении между акиматами и автовокзалами договоров на право деятельности. Тогда стали создаваться альтернативные автовокзалы и перевозчики, выигрывавшие тендеры, по указанию акимата автобусы обязаны были отправляться именно с них. Я бы сказал, это рейдерство чистой воды. Практически то же самое в Павлодаре. Одно из лучших предприятий своего профиля в республике ТОО «Автовокзалсервис» в трудные годы произвело реконструкцию автовокзала, практически заново отстроив здание. Теперь акимат тоже давит на него, с той лишь разницей, что в здании хотят открыть автосалон. Методы используются аналогичные. Бесконечные проверки, причем вопреки законодательству, по одним и тем же фактам, без вновь открывшихся обстоятельств. В прошлом году проверки заняли 270 дней. И акимат открыл альтернативный автовокзал – на площадке возле железнодорожного вокзала, и заставляет перевозчиков отправляться оттуда.

– И перевозчики не могут воспротивиться?

– Нет. Первозчик, выигрывающий конкурс на обслуживание маршрута, вынужден подписывать договор на предоставление услуг с альтернативным автовокзалом. Без подписания этого договора акимат не заключает договоры на предоставление права обслуживания маршрута. Первозчик ставится в безвыходное положение и вынужден принимать навязываемые акиматом условия. Чиновниками акимата используются права, предоставленные государством, для развития бизнеса, но своего, аффилированного. Может, это для них вынужденная мера. Недавно железнодорожные вокзалы передали акиматам, а денег на их содержание нет. Альтернативные автовокзалы, которые открываются при железнодорожных вокзалах, наверное, и должны стать этим источником средств. Но при этом административным рычагом выдавливается инициативный бизнес. Увидите, когда акиматы повсеместно выдают неудобных им бизнесменов с рынка пассажирских автоперевозок, резко ухудшится ситуация – сократятся рейсы, поднимется тариф. Потому что этот рынок специфичен, его могут реально развить только энтузиасты, душой болеющие за дело.

– Как вы считаете, почему по инициативе акиматов или министерства открывается мало новых маршрутов?

– В последние годы и в департаментах акиматов, и в министерстве грамотных специалистов почти не осталось, а еще и в рамках административной реформы прошли реорганизации и сокращения. Те, кто остались, занимаются лишь организацией конкурсов, они не понимают, что такое графическое расписание движения, тем более не знают, как его составлять. Все разговоры про исследование пассажиропотока – не более чем слова. В департаментах просто нет для этого достаточно людей. Я бы согласился на регулирование отрасли, если бы им занимались грамотные специалисты. Но как можно было без злого умысла написать такие Правила перевозки пассажиров и багажа, ведь они удобны лишь проверяющим и насквозь коррупционны? В юриспруденции есть понятие «презумпция невиновности», в нашем бизнесе – «презумпция добросовестности». А правила написаны из принципа «все нарушители». По правилам должен проверяться режим труда и отдыха водителей. Междугородные автобусы снабжены тахографом – электронным спидометром. Он записывает все действия водителя – когда остановился, на сколько, километраж. На постах транспортного контроля специальным устройством должны считывать эту информацию. Но проверяющие не знают, как к нему подступиться, и водителям легче откупиться, чем объяснять, как проверить прибор.

Это характерно для всего процесса перевозок.



– Первозчики говорят, что все зло от тендеров, их надо отменить. Вице-министр транспорта и коммуникаций Женис Касымбек опасается неразберихи, толчеи на маршрутах. По его мнению, перевозки должны строго регулироваться, как и в других странах. Где истина?

– Как всегда, посередине. В нынешних условиях тотальной коррупции лучше свести к минимуму тендеры, разрешения. Пассажир сам выберет компанию, которая больше нравится – или более комфортные машины, или дешевле. Конечно, без тендеров сначала количество перевозчиков резко возрастет, цены упадут – демпинговать же начнут некоторые. Но потом выживут сильнейшие. Не забывайте, это производственный бизнес, надо вкладываться в технику. Это же не купи-продай. И вот когда останется на рынке несколько компаний-доминантов, тогда и смотрите за тарифами.

В условиях здоровой конкуренции выживает перевозчик без лишней нервозности, самостоятельно решая и планируя бизнес. Сейчас все слишком зарегулировано – абсолютно все согласовывается и утверждается: схема маршрута, расписание, тарифы. За любой мелочью надо ехать в акиматы, министерство. Если бы организатором перевозок стали автовокзалы или комиссии, то исчезла бы большая часть серого рынка. Например, вполне реально регулирование внутриобластных перевозок доверить комиссиям, куда войдут представители управлений транспортного контроля, автовокзалов, перевозчиков. Для координации маршрутов по республике можно использовать советский опыт межрегиональных диспетчерских центров, тоже на комиссионной основе, обязательно с представителями перевозчиков. Я уверен, компании, нацеленные на долгосрочный бизнес, стали бы закупать новые машины, имея гарантию их окупить. И, конечно, не было бы никакой толчеи на маршруте, потому что автовокзалам жизненно важно четко организовать перевозки. А министерство и акиматы сейчас утверждают расписания, не анализируя движение, не составляя графическое расписание. Поэтому и получают казусы, когда в одном направлении отправляется несколько автобусов с разницей в полчаса.



– То есть в первую очередь надо отменить тендеры?
– Сначала отменить тендеры на прибыльные маршруты, на убыточные, а социальные, наоборот, надо вводить, будут комиссии, договорные отношения. Давайте жить по закону о госзакупках. Есть деньги у заказчика – он заказывает музыку. Нет заказчика – каждый играет на своей скрипке. Порядок навести можно. Надо просто не мешать. Не надо помогать. Не мешать – и все.

<http://www.expert.ru/>

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Постановление Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 г. N 112 г. Москва

«Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»

Вступает в силу: 19 марта 2009 г.

В соответствии со статьей 3 Федерального закона “Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта” Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемые Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

2. Признать утратившими силу:

Устав автомобильного транспорта РСФСР, утвержденный постановлением Совета Министров РСФСР от 8 января 1969 г. N12 (СП РСФСР, 1969, N 2 и 3, ст. 8);

постановление Совета Министров РСФСР от 28 ноября 1969 г. N 648 “Об изменении и признании утратившими силу решений Правительства РСФСР в связи с реорганизацией Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР” (СП РСФСР, 1969, N26, ст. 141);

постановление Совета Министров РСФСР от 17 сентября 1974 г. N 510 “О материальной ответственности автотранспортных предприятий и организаций, грузоотправителей и грузополучателей за ненадлежащее использование контейнеров при перевозках грузов автомобильным транспортом” (СП РСФСР, 1974, N 24, ст. 134);

постановление Совета Министров РСФСР от 1 мая 1980 г. N253 "О внесении изменений в Устав автомобильного транспорта РСФСР" (СП РСФСР, 1980, N 13, ст. 106);

постановление Совета Министров РСФСР от 20 марта 1984 г. N 101 (СП РСФСР, 1984, N 7, ст. 57);

постановление Совета Министров РСФСР от 18 ноября 1988 г. N474 "Об упорядочении системы экономических (имущественных) санкций, применяемых к предприятиям, объединениям и организациям" (СП РСФСР, 1988, N 23, ст. 135);

постановление Совета Министров РСФСР от 18 февраля 1991 г. N 98 "О повышении размера штрафов за сверхнормативные простои автомобилей и задержку контейнеров, а также изменении Устава автомобильного транспорта РСФСР" (СП РСФСР, 1991, N 12, ст. 156);

постановление Правительства Российской Федерации от 26 мая 1992 г. N 347 "Об усилении ответственности грузоотправителей, грузополучателей, железных дорог, парохозяйств, портов (пристаней), автотранспортных предприятий и организаций за нарушения обязательств по перевозкам грузов" (Российская газета, 1992, 30 мая);

постановление Правительства Российской Федерации от 12 февраля 1994 г. N 95 "Об увеличении размеров штрафов при перевозках грузов железнодорожным, речным и автомобильным транспортом" (Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1994, N 8, ст. 597);

постановление Правительства Российской Федерации от 28 апреля 1995 г. N 433 "Об увеличении размеров штрафов при перевозках грузов водным и автомобильным транспортом" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, N 19, ст. 1762);

пункт 5 изменений и дополнений, которые вносятся в постановления Правительства Российской Федерации по вопросам железнодорожного транспорта, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 8 августа 2003 г. N 476 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, N 33, ст. 3270).

3. В Положении об осуществлении наличных денежных расчетов и (или) расчетов с использованием платежных карт без применения контрольно-кассовой техники, утвержденном постановлением Правительства Российской Федерации от 6 мая 2008 г. N 359 "О порядке осуществления наличных денежных расчетов и (или) расчетов с использованием платежных карт без применения контрольно-кассовой техники" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, N 19, ст. 2191):

а) в абзаце первом пункта 3 слова "пунктами 5 и 6" заменить словами "пунктами 5 - 6";

б) дополнить пунктом 5 [1] в следующей редакции:

"5 [1] . Документы, используемые при оказании услуг по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, должны содержать реквизиты, установленные Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом."

в) пункт 8 изложить в следующей редакции:

"8. При заполнении бланка документа должно обеспечиваться одновременное оформление не менее 1 копии либо бланк документа должен иметь отрывные части, за исключением следующих случаев:

а) нормативными правовыми актами федеральных органов исполнительной власти, указанных в пунктах 5 и 6 настоящего Положения, установлен иной порядок заполнения бланка документа;

б) все реквизиты документа заполняются типографским способом при изготовлении бланка документа;

в) все или часть реквизитов документа указываются в электронном виде."

Председатель Правительства Российской Федерации В. Путин

Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом

I. Общие положения

1. Настоящие Правила устанавливают порядок организации различных видов перевозок пассажиров и багажа, предусмотренных Федеральным законом "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта", в том числе требования к перевозчикам, фрахтовщикам и владельцам объектов транспортной инфраструктуры, условия таких перевозок, а также условия предоставления транспортных средств для таких перевозок.

2. Понятия, используемые в настоящих Правилах, означают следующее:

"автовокзал" - объект транспортной инфраструктуры, включающий в себя размещенный на специально отведенной территории комплекс зданий и сооружений, предназначенных для оказания услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа;

"багажный автомобиль" - транспортное средство, осуществляющее перевозку багажа отдельно от пассажиров;

- “коммерческий акт” - документ, удостоверяющий недостачу, повреждение или порчу багажа;
- “кондуктор” - должностное лицо, осуществляющее продажу билетов в транспортном средстве;
- “легковое такси” - транспортное средство категории “М1”, используемое для перевозок пассажиров и багажа в соответствии с публичным договором фрахтования;
- “таксометр” - оборудование, предназначенное для расчета стоимости перевозки пассажиров и багажа легковым такси исходя из установленных тарифов на единицу пробега и (или) единицу времени пользования транспортным средством;
- “транспортное средство категории “М1” - транспортное средство, которое используется для перевозки пассажиров и имеет помимо места водителя не более 8 мест для сидения;
- “транспортное средство категории “М2” - транспортное средство, которое используется для перевозки пассажиров, имеет помимо места водителя более 8 мест для сидения и максимальная масса которого не превышает 5 тонн;
- “транспортное средство категории “М3” - транспортное средство, которое используется для перевозки пассажиров, имеет помимо места водителя более 8 мест для сидения и максимальная масса которого превышает 5 тонн.

II. Регулярные перевозки

3. Регулярные перевозки пассажиров и багажа осуществляются по расписаниям.
4. Расписание регулярных перевозок пассажиров и багажа (далее - расписание) составляется для каждого остановочного пункта маршрута регулярных перевозок, в котором предусмотрена обязательная остановка транспортного средства.
5. Расписание содержит интервалы отправления транспортных средств, в том числе по периодам времени суток, или временной график отправления транспортных средств от остановочного пункта.
6. Расписание, касающееся перевозок в междугородном сообщении, помимо сведений, указанных в пункте 5 настоящих Правил, содержит временной график прибытия транспортных средств в остановочный пункт.
7. Расписание размещается во всех остановочных пунктах маршрута регулярных перевозок, в которых предусмотрена обязательная остановка транспортного средства.
8. В случае если потребность в регулярных перевозках пассажиров и багажа существенно зависит от времени года или дней недели, расписание может составляться на летний и осенне-зимний периоды года и (или) отдельно для рабочих, выходных и праздничных дней.
9. Изменения, внесенные в расписание, доводятся до сведения населения не позднее чем за 10 дней до начала осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа согласно измененному расписанию.
10. В расписаниях указывается местное время.
11. Остановка транспортных средств для посадки (высадки) пассажиров осуществляется во всех остановочных пунктах маршрута регулярных перевозок, за исключением остановочных пунктов, в которых посадка (высадка) пассажиров осуществляется по их требованию.
12. Остановка транспортных средств для посадки (высадки) пассажиров по их требованию осуществляется, если:
 - а) пассажир, находящийся в транспортном средстве, заранее уведомит кондуктора или водителя о необходимости остановки транспортного средства в соответствующем остановочном пункте;
 - б) в остановочном пункте имеются лица, ожидающие прибытия транспортного средства.
13. Водитель или кондуктор обязаны заранее предупреждать пассажиров, находящихся в транспортном средстве, об остановочных пунктах, в которых посадка (высадка) пассажиров осуществляется по их требованию.
14. Остановочные пункты оборудуются указателями, определяющими место остановки транспортного средства для посадки (высадки) пассажиров.
15. На указателях (за исключением указателей на остановочных пунктах, расположенных на территории автовокзалов) размещается следующая информация:
 - а) условное обозначение транспортного средства (автобуса, троллейбуса, трамвая), используемого для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа;
 - б) наименование остановочного пункта;
 - в) номера маршрутов регулярных перевозок, в состав которых включен остановочный пункт;
 - г) наименование конечного остановочного пункта каждого маршрута регулярных перевозок;
 - д) расписание для всех маршрутов регулярных перевозок, в состав которых включен остановочный пункт, за исключением остановочных пунктов, в которых посадка (высадка) пассажиров осуществляется по их требованию;

е) надпись “По требованию” в остановочных пунктах, в которых посадка (высадка) пассажиров осуществляется по их требованию;

ж) наименование, адрес и контактные телефоны органа, обеспечивающего контроль за осуществлением перевозок пассажиров и багажа.

16. На указателях помимо информации, предусмотренной пунктом 15 настоящих Правил, может быть размещена другая информация, связанная с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа.

17. Конечные остановочные пункты маршрутов регулярных перевозок, в которые прибывают транспортные средства и которые не совпадают с пунктами отправления, оборудуются указателями “Посадки нет”.

18. Остановочные пункты, из которых осуществляется отправление более чем 100 пассажиров в сутки, за исключением остановочных пунктов, расположенных на территории автовокзалов, оборудуются защитными средствами от атмосферных осадков, если это позволяют земельные участки, примыкающие к остановочному пункту.

19. Остановочный пункт размещается на территории автовокзала, если согласно общему расписанию для всех маршрутов регулярных перевозок, в состав которых включен этот остановочный пункт, максимальный интервал отправления транспортных средств по одному или нескольким маршрутам регулярных перевозок превышает 2 часа, а общее количество отправляемых из остановочного пункта пассажиров по этим маршрутам больше 1000 человек в сутки.

20. Оборудование автовокзалов должно соответствовать требованиям, установленным Министерством транспорта Российской Федерации.

21. Пассажир имеет право на бесплатное пользование залами ожидания и туалетами, размещенными в автовокзале, если у него есть билет, срок действия которого не истек и который обеспечивает право проезда по маршруту регулярных перевозок с этого автовокзала.

22. Режим работы автовокзала должен соответствовать графику прибытия и отправления транспортных средств. На фасадной стороне основного здания автовокзала с некруглосуточным режимом работы должно быть размещено общее расписание для всех маршрутов регулярных перевозок, в состав которых включен остановочный пункт, расположенный на территории автовокзала, или информационный терминал для выдачи сведений о прибытии и отправлении транспортных средств.

23. В основном здании автовокзала должна быть размещена следующая информация:

а) общее расписание для всех маршрутов регулярных перевозок, в состав которых включен остановочный пункт, расположенный на территории автовокзала;

б) схема расположения и нумерации мест в транспортных средствах тех марок, которые отправляются из этого автовокзала;

в) схема маршрутов регулярных перевозок;

г) правила пользования услугами автовокзала.

24. Общее расписание для всех маршрутов регулярных перевозок, в состав которых включен остановочный пункт, расположенный на территории автовокзала, вывешивается в кассовом зале или зале ожидания, а также при входе в основное здание автовокзала. Указанное расписание должно содержать сведения о прибытии и отправлении транспортных средств по каждому маршруту регулярных перевозок, в том числе дни недели и время (в часах и минутах):

а) прибытия транспортного средства на автовокзал;

б) отправления транспортного средства из автовокзала;

в) прибытия транспортного средства в конечный пункт маршрута регулярных перевозок.

25. Схема расположения и нумерации мест в транспортных средствах тех марок, которые отправляются из этого автовокзала, вывешивается в кассовом зале автовокзала или непосредственно на кассах с внешней стороны. В этой схеме указываются расположение и нумерация мест.

26. Схема маршрутов регулярных перевозок представляет собой условное графическое изображение, на котором указывается путь следования транспортного средства от автовокзала до конечных пунктов маршрутов регулярных перевозок. Указанная схема вывешивается в зале ожидания или кассовом зале автовокзала. На схему условными знаками наносится следующая информация:

а) населенные пункты, в которых размещены остановочные пункты маршрутов регулярных перевозок;

б) номера маршрутов регулярных перевозок, проходящих через указанные на схеме населенные пункты.

27. Правила пользования услугами автовокзала вывешиваются в кассовом зале, зале ожидания и иных местах по усмотрению владельца автовокзала.

- 28.** В основном здании автовокзала размещаются указатели расположения основных служб, в том числе зала ожидания, комнаты матери и ребенка, пунктов питания, пункта медицинской помощи, камер хранения, туалетов, а также мест ожидания прибытия и отправления транспортных средств на перронах и посадочных площадках.
- 29.** Транспортные средства, используемые для регулярных перевозок пассажиров и багажа, оборудуются указателями маршрута регулярных перевозок, которые размещаются:
- над лобовым стеклом транспортного средства и (или) в верхней части лобового стекла;
 - на правой стороне кузова по ходу транспортного средства;
 - на заднем окне транспортного средства.
- 30.** На указателе маршрута регулярных перевозок, размещаемом над лобовым стеклом транспортного средства и (или) в верхней части лобового стекла, проставляются наименования начального и конечного остановочных пунктов и номер маршрута регулярных перевозок.
- 31.** Высота указателя маршрута регулярных перевозок, размещаемого на лобовом стекле, не должна превышать 140 мм, а высота указателя маршрута регулярных перевозок, размещаемого на лобовом стекле транспортных средств категории "М3", - минимального расстояния между верхним краем лобового стекла и верхней границей зоны его очистки стеклоочистителем.
- 32.** На указателе маршрута регулярных перевозок, размещаемом на правой стороне кузова по ходу транспортного средства, проставляются номер маршрута регулярных перевозок, а также наименование начального, конечного и основных промежуточных остановочных пунктов.
- 33.** На указателе маршрута регулярных перевозок, размещаемом на заднем окне транспортного средства, проставляется номер маршрута регулярных перевозок.
- 34.** Допускается использование информационного электронного табло в качестве указателя маршрута регулярных перевозок.
- 35.** В транспортном средстве с 2 и более дверьми, через которые осуществляется вход пассажиров, за исключением транспортных средств категории "М2", над каждой дверью с наружной стороны укрепляется табличка с надписью "Вход" или наносится надпись "Вход".
- 36.** Над лобовым стеклом и (или) на правой стороне кузова по ходу транспортного средства указывается полное или краткое наименование перевозчика.
- 37.** Внутри транспортного средства, используемого для регулярных перевозок пассажиров и багажа, размещается следующая информация:
- наименование, адрес и номер телефона перевозчика, фамилия водителя, а при наличии кондуктора - также фамилия кондуктора;
 - наименование, адрес и контактные телефоны органа, обеспечивающего контроль за осуществлением перевозок пассажиров и багажа;
 - номера мест для сидения, за исключением случаев, когда транспортное средство используется для осуществления регулярных перевозок по билетам, в которых не указывается номер места для сидения;
 - стоимость проезда, провоза ручной клади и перевозки багажа;
 - указатели мест для пассажиров с детьми и инвалидов, за исключением случаев, когда транспортное средство используется для осуществления регулярных перевозок по билетам, в которых указывается номер места для сидения;
 - указатели мест расположения огнетушителей;
 - указатели мест расположения кнопок остановки транспортного средства;
 - указатели аварийных выходов и правила пользования такими выходами;
 - правила пользования транспортным средством или выписка из таких правил.
- 38.** В транспортном средстве с 2 и более дверьми, через которые осуществляется выход пассажиров, за исключением транспортных средств категории "М2", над каждой дверью с внутренней стороны укрепляется табличка с надписью "Выход" или наносится надпись "Выход".
- 39.** Вместо указателей, предусмотренных подпунктами "д" - "з" пункта 37 настоящих Правил, допускается использование соответствующих символических изображений (пиктограмм).
- 40.** Помимо информации, указанной в пункте 37 настоящих Правил, внутри транспортного средства может размещаться другая информация, связанная с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа.
- 41.** Перевозчик обязан для проведения проверки выполнения требований по оформлению и оборудованию транспортных средств, предусмотренных пунктами 37 и 38 настоящих Правил, допускать в транспортное средство должностных лиц федеральных органов исполнительной власти, уполномоченных на осуществление такой проверки.
- 42.** Проезд пассажиров по маршрутам регулярных перевозок осуществляется по билетам.

43. Билет должен содержать обязательные реквизиты. Формы и обязательные реквизиты билетов представлены в приложении N 1. На билете допускается размещение дополнительных реквизитов.

44. В случае если на маршруте регулярных перевозок применяются тарифы, учитывающие различный уровень обслуживания в транспортном средстве (наличие кондиционера, видеомонитора, туалета, багажных полок, солнцезащитных шторок, индивидуального освещения и вентиляции, предоставление питания, газет, журналов, современная конструкция и удобное размещение кресел и др.), перевозчик вправе указать в билете реквизиты, определяющие класс обслуживания. В этом случае перевозчик заблаговременно доводит до сведения пассажиров информацию о классе обслуживания.

45. В случае использования билетов, в которых все реквизиты или их часть указаны в электронном виде, перевозчик при обращении к нему пассажира обязан предоставить ему информацию обо всех реквизитах билета, указанных в электронном виде, в том числе о сроке окончания действия билета и об оставшемся количестве поездок.

46. В случае использования билетов, которые признаются действительными при наличии отметки о гашении, на них размещается надпись "Без отметки о гашении недействителен".

47. Если в соответствии с законодательством Российской Федерации персональные данные о пассажирах подлежат передаче в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах, регулярные перевозки осуществляются с использованием именных билетов.

48. Билет должен содержать пояснения к реквизитам, содержащим сокращения, коды или условные обозначения. При недостатке места на билете указанные пояснения должны быть доведены до сведения пассажиров в любой доступной форме.

49. Продажа билетов для проезда в городском и пригородном сообщениях производится:

а) в транспортных средствах (кондукторами или водителями);

б) в специализированных пунктах и иных местах продажи билетов вне транспортных средств.

50. Продажа билетов для проезда в междугородном сообщении производится в кассах автовокзалов или иных пунктах продажи билетов, а при отсутствии таких пунктов - водителями или кондукторами непосредственно при посадке пассажиров в транспортное средство до отправления его из остановочного пункта.

51. Продажа билетов для проезда в междугородном сообщении начинается не менее чем за 10 суток и заканчивается за 5 минут до отправления транспортного средства.

52. В продаже билета может быть отказано при превышении вместимости, предусмотренной конструкцией транспортного средства, или осуществлении перевозок только с предоставлением места для сидения в случае отсутствия свободных мест для сидения. Контроль за соблюдением норм вместимости и наличием свободных мест для сидения осуществляется кондуктором, а при отсутствии кондуктора - водителем.

53. В случае прекращения поездки в предоставленном транспортном средстве в связи с его неисправностью, аварией или другими причинами пассажиры вправе воспользоваться приобретенным билетом для проезда в другом транспортном средстве, указанном перевозчиком. Пересадка пассажиров в другое транспортное средство организуется кондуктором или водителем того транспортного средства, на проезд в котором были приобретены билеты.

54. В составе ручной клади разрешается провозить предметы вне зависимости от вида упаковки.

55. Обеспечение целостности и сохранности ручной клади является обязанностью пассажира. Размещение ручной клади на местах, предназначенных для сидения, в проходе между сидениями, возле входа или выхода из транспортного средства, в том числе аварийного, запрещается.

56. Нормы провоза ручной клади и багажа, в том числе бесплатного, устанавливаются перевозчиком с учетом требований, предусмотренных статьей 22 Федерального закона "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта".

57. Провоз ручной клади, количество или размер которой превышает установленную норму бесплатного провоза, осуществляется при наличии квитанции на провоз ручной клади.

58. Квитанция на провоз ручной клади должна содержать обязательные реквизиты, которые представлены в приложении N 2. На квитанции допускается размещение дополнительных реквизитов, учитывающих особые условия осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа.

59. Багаж, сданный перевозчику, перевозится в багажном отделении транспортного средства, которым осуществляется перевозка пассажира, или отдельно от пассажира багажным автомобилем.

60. Погрузка и выгрузка багажа, перевозимого в багажных отделениях транспортных средств, осуществляется пассажиром.



- 61.** Багаж принимается для перевозки без вскрытия тары или упаковки.
- 62.** Не допускаются к перевозке багажом и провозу в составе ручной клади зловонные и опасные (легковоспламеняющиеся, взрывчатые, токсичные, коррозионные и другие) вещества, холодное и огнестрельное оружие без чехлов и упаковки, а также вещи (предметы), загрязняющие транспортные средства или одежду пассажиров. Допускается провоз в составе ручной клади животных и птиц в клетках с глухим дном (корзинах, коробах, контейнерах и др.), если размеры указанных клеток (корзин, коробов, контейнеров и др.) отвечают требованиям, предусмотренным пунктом 56 настоящих Правил.
- 63.** Тара и упаковка должны обеспечивать целостность и сохранность багажа в течение всего периода перевозки.
- 64.** Перевозка багажом пищевых продуктов, в том числе скоропортящихся, в багажных отделениях транспортных средств и багажных автомобилях без поддержания температурного режима осуществляется под ответственность отправителя без объявления ценности этого багажа.
- 65.** Сдача багажа перевозчику оформляется багажной квитанцией.
- 66.** Багажная квитанция должна содержать обязательные реквизиты. Формы и обязательные реквизиты багажных квитанций представлены в приложении N 3. На багажной квитанции допускается размещение дополнительных реквизитов, учитывающих особые условия осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа.
- 67.** На каждое место багажа крепится багажная бирка, копия которой выдается пассажиру.
- 68.** В багажной квитанции при сдаче для перевозки багажа с объявленной ценностью указывается объявленная стоимость багажа, а также сумма дополнительной платы за прием к перевозке багажа с объявленной ценностью.
- 69.** При сдаче для перевозки нескольких мест багажа пассажир вправе указать в багажной квитанции объявленную стоимость каждого места или общую сумму объявленной стоимости всех мест.
- 70.** Багаж выдается лицу, предъявившему багажную квитанцию и багажную бирку. В случае утраты багажной квитанции или багажной бирки багаж может быть выдан лицу, которое докажет свое право на него, указав письменно точные признаки вещей, входящих в состав багажа.
- 71.** По желанию пассажира багаж может быть выдан ему в пути следования, если позволяют это сделать время стоянки транспортного средства на остановочном пункте, где пассажир желает получить свой багаж, и условия загрузки багажного отделения транспортного средства. При этом пассажир обязан заблаговременно предупредить водителя о желании получить багаж в пути следования. В случае выдачи пассажиру багажа в пути следования деньги за непроследованное расстояние не возвращаются.
- 72.** Прием багажа для перевозки багажным автомобилем производится при предъявлении билета.
- 73.** Багаж, сдаваемый для перевозки багажным автомобилем, не должен затруднять погрузку и размещение в багажном автомобиле, а также причинять вред багажу других пассажиров.
- 74.** Багаж, упаковка которого имеет недостатки, не вызывающие опасений его утраты или порчи, может приниматься к перевозке багажным автомобилем с указанием этих недостатков в перевозочных документах.
- 75.** Багаж, доставленный багажным автомобилем, выдается в пункте назначения не позднее дня прибытия пассажира в этот пункт в соответствии с договором перевозки пассажира.
- 76.** За хранение багажа, не востребованного в пункте его назначения более суток со дня его доставки багажным автомобилем (неполные сутки считаются за полные), взимается плата в размере, установленном перевозчиком. Если багаж прибыл в пункт назначения раньше пассажира, плата за хранение такого багажа со дня его доставки до дня, следующего за днем прибытия пассажира, не взимается.
- 77.** При обнаружении утраты, недостачи мест или повреждения (порчи) багажа перевозчик по требованию лица, предъявившего багажную квитанцию и багажную бирку, составляет коммерческий акт в 2 экземплярах, один из которых вручается указанному лицу для предъявления им претензии перевозчику.
- 78.** В случае если багаж, за утрату или недостачу которого перевозчик выплатил соответствующее возмещение, будет впоследствии найден, этот багаж возвращается предъявителю коммерческого акта при условии возврата денег, ранее выплаченных ему за утрату или недостачу этого багажа.
- 79.** Возврат денег за проезд, перевозку багажа и провоз ручной клади производится в пункте продажи билетов, в котором пассажир приобрел билет, а также в иных пунктах продажи билетов,

указанных перевозчиком.

80. Деньги выдаются пассажиру под его расписку в ведомостях по приему билетов, багажных квитанций и квитанций на провоз ручной клади, в которых указываются дата и номер маршрута регулярных перевозок, номер и стоимость билета, багажной квитанции и квитанции на провоз ручной клади.

81. Погашение билета, багажной квитанции и квитанции на провоз ручной клади подтверждается подписью кассира пункта продажи билетов.

82. Наличие у пассажиров билетов, багажных квитанций и квитанций на провоз ручной клади контролируется должностными лицами, уполномоченными перевозчиками, а также иными лицами, на которые такой контроль возложен в соответствии с федеральными законами или законами субъектов Российской Федерации (далее - контролер).

83. Безбилетным является лицо:

- а) обнаруженное при проверке в транспортном средстве без билета;
- б) предъявившее билет без отметки о гашении, если гашение билета является обязательным;
- в) предъявившее поддельный билет;
- г) предъявившее билет, срок действия которого истек или в котором указана фамилия и номер документа, удостоверяющего личность, не соответствующие фамилии и номеру, которые указаны в предъявленном этим лицом документе, удостоверяющем личность;
- д) предъявившее ранее использованный билет;
- е) предъявившее билет, предназначенный для лица, которому предоставлено преимущество по оплате проезда, и не имеющее при себе документа, подтверждающего право на предоставление указанного преимущества.

84. Лицо, являющееся безбилетным, оплачивает проезд от пункта посадки до пункта назначения в порядке, установленном перевозчиком. Если указанное лицо заявляет о желании покинуть транспортное средство, оплате подлежит проезд до пункта, в котором такое лицо покинет транспортное средство. Если невозможно определить пункт посадки, стоимость проезда исчисляется от начального пункта отправления транспортного средства.

85. Билет, предназначенный для лица, которому предоставлено преимущество по оплате проезда, при непредоставлении документа, подтверждающего право на указанное преимущество, изымается. Изъятие билета оформляется актом, первый экземпляр которого вручается лицу, предъявившему указанный билет.

86. В случае перевозки детей, следующих вместе с пассажиром, контролеры вправе потребовать от такого пассажира предъявления документов, подтверждающих возраст ребенка (свидетельство о рождении или паспорт родителей с записью о рождении ребенка).

87. В случае обнаружения в транспортном средстве багажа или ручной клади, перевозка или провоз которых подлежит оплате и на которые не оформлена багажная квитанция или квитанция на провоз ручной клади, владелец этого багажа или этой ручной клади обязан оплатить их перевозку от пункта посадки до пункта назначения в порядке, установленном перевозчиком. Если владелец указанного багажа или указанной ручной клади заявляет о желании покинуть транспортное средство, оплате подлежит перевозка багажа или провоз ручной клади до пункта, в котором этот владелец покинет транспортное средство. Если невозможно определить пункт посадки, стоимость перевозки багажа или провоза ручной клади исчисляется от начального пункта отправления транспортного средства.

88. Оплата стоимости проезда, перевозки багажа и провоза ручной клади, предусмотренных пунктами 84 и 87 настоящих Правил, не освобождает от уплаты штрафов за безбилетный проезд, перевозку багажа без оплаты и провоз ручной клади сверх установленной нормы бесплатного провоза, установленных Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях и законами субъектов Российской Федерации.

III. Перевозка пассажиров и багажа по заказу

89. Перевозка пассажиров и багажа по заказу осуществляется транспортным средством, предоставляемым на основании договора фрахтования, условия которого определяются соглашением сторон в соответствии со статьей 27 Федерального закона "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта".

90. Договором фрахтования может предусматриваться использование транспортных средств для перевозки определенного круга лиц или неопределенного круга лиц.

91. Договор фрахтования, предусматривающий использование транспортных средств для перевозки определенного круга лиц, устанавливает порядок допуска этих лиц к посадке в транспортное средство в соответствии с пунктом 92 настоящих Правил.



92. Посадка лиц, определенных договором фрахтования, в транспортное средство, предоставленное для заказной перевозки пассажиров и багажа, осуществляется при предъявлении указанными лицами фрахтовщику документов (служебного удостоверения, экскурсионной путевки и др.), удостоверяющих их право на проезд в этом транспортном средстве, и (или) в соответствии со списком пассажиров, представленным фрахтовщику фрахтователем.

93. Договор фрахтования может заключаться в форме заказа-наряда на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа, оформляемого фрахтовщиком. Указанный заказ-наряд должен содержать обязательные реквизиты, которые представлены в приложении N 4. В заказе-наряде на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа допускается размещение дополнительных реквизитов, учитывающих особые условия осуществления перевозок пассажиров и багажа по заказам.

94. Договор фрахтования или его копия, а также заказ-наряд на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа, если договор фрахтования заключен в форме указанного заказа-наряда, находятся у водителя от начала до конца осуществления перевозки пассажиров и багажа по заказу и предъявляются в обязательном порядке по требованию должностных лиц федеральных органов исполнительной власти, уполномоченных на осуществление контроля за наличием у водителей таких документов.

95. Транспортное средство, предоставляемое для перевозки пассажиров и багажа по заказу, оформляется табличками с надписью "Заказной", размещаемыми:

- а) над лобовым стеклом транспортного средства и (или) в верхней части лобового стекла;
- б) на правой стороне кузова по ходу транспортного средства;
- в) на заднем окне транспортного средства.

96. Высота таблички, размещаемой на лобовом стекле, не должна превышать 140 мм, а высота таблички, размещаемой на лобовом стекле транспортных средств категории "МЗ", - минимального расстояния между верхним краем лобового стекла и верхней границей зоны его очистки стеклоочистителем.

97. Над лобовым стеклом и (или) на правой стороне кузова по ходу транспортного средства указывается краткое наименование фрахтовщика.

98. В случае если договором фрахтования предусматривается использование транспортных средств для перевозки неопределенного круга лиц, на правой стороне кузова по ходу транспортного средства устанавливается указатель маршрута, на котором проставляются наименования начального и конечного, а также промежуточных остановочных пунктов маршрута (при их наличии).

99. Пункты посадки (высадки) пассажиров, используемые при перевозках неопределенного круга лиц, оборудуются указателями, на которых размещается следующая информация:

- а) условное изображение транспортного средства (автобуса, троллейбуса и трамвая), используемого для осуществления перевозок пассажиров и багажа по заказу;
- б) наименования конечного и промежуточных пунктов посадки (высадки) пассажиров;
- в) время начала и окончания движения транспортных средств по маршруту;
- г) расписание (для перевозок пассажиров и багажа, осуществляемых по расписанию);
- д) наименование, адрес и контактные телефоны органа, обеспечивающего контроль за осуществлением перевозок пассажиров и багажа.

100. Пункты посадки (высадки) пассажиров, используемые для перевозок неопределенного круга лиц, могут совмещаться с остановочными пунктами маршрутов регулярных перевозок.

101. На указателях пунктов посадки (высадки) пассажиров, используемых при осуществлении перевозок неопределенного круга лиц, может быть размещена помимо информации, указанной в пункте 99 настоящих Правил, другая информация, связанная с осуществлением перевозок пассажиров и багажа по заказам.

IV. Перевозка пассажиров и багажа легковым такси

102. Перевозка пассажиров и багажа легковым такси осуществляется на основании публичного договора фрахтования, заключаемого фрахтователем непосредственно с водителем легкового такси или путем принятия к выполнению фрахтовщиком заказа фрахтователя.

103. Заказ фрахтователя принимается с использованием любых средств связи, а также по месту нахождения фрахтовщика или его представителя.

104. Фрахтовщик обязан зарегистрировать принятый к исполнению заказ фрахтователя в журнале регистрации путем внесения в него следующей информации:

- а) номер заказа;
- б) дата принятия заказа;
- в) дата выполнения заказа;

- г) место подачи легкового такси;
- д) марка легкового такси, если договором фрахтования предусматривается выбор фрахтователем марки легкового такси;
- е) планируемое время подачи легкового такси.

105. В журнал регистрации помимо информации, указанной в пункте 104 настоящих Правил, может вноситься другая информация, связанная с осуществлением перевозок пассажиров и багажа легковыми такси.

106. Номер принятого к исполнению заказа сообщается фрахтователю.

107. По прибытии легкового такси к месту его подачи фрахтовщик сообщает фрахтователю местонахождение, государственный регистрационный знак, марку и цвет кузова легкового такси, а также фамилию, имя и отчество водителя и фактическое время подачи легкового такси.

108. Легковое такси при следовании к месту постоянной стоянки после завершения рабочего дня может быть предоставлено для выполнения перевозки только в пункт назначения, расположенный вблизи места постоянной стоянки.

109. Маршрут перевозки пассажиров и багажа легковым такси определяется фрахтователем. Если указанный маршрут не определен, водитель легкового такси обязан осуществить перевозку по кратчайшему маршруту.

110. Плата за пользование легковым такси, предоставленным для перевозки пассажиров и багажа, определяется независимо от фактического пробега легкового такси и фактического времени пользования им (в виде фиксированной платы) либо на основании установленных тарифов, исходя из фактического расстояния перевозки и (или) фактического времени пользования легковым такси, определенными в соответствии с показаниями таксометра, которым в этом случае оборудуется легковое такси.

111. Фрахтовщик выдает фрахтователю кассовый чек или квитанцию в форме бланка строгой отчетности, подтверждающие оплату пользования легковым такси. Указанная квитанция должна содержать обязательные реквизиты, которые представлены в приложении N 5. В квитанции на оплату пользования легковым такси допускается размещение дополнительных реквизитов, учитывающих особые условия осуществления перевозок пассажиров и багажа легковыми такси.

112. В легковом такси разрешается провозить в качестве ручной клади вещи, которые свободно проходят через дверные проемы, не загрязняют и не портят сидений, не мешают водителю управлять легковым такси и пользоваться зеркалами заднего вида.

113. Багаж перевозится в багажном отделении легкового такси. Габариты багажа должны позволять осуществлять его перевозку с закрытой крышкой багажного отделения.

114. В легковых такси запрещается перевозка взрывчатых и опасных (легковоспламеняющихся, взрывчатых, токсичных, коррозионных и др.) веществ, холодного и огнестрельного оружия без чехлов и упаковки, вещей (предметов), загрязняющих транспортные средства или одежду пассажиров. Допускается провоз в легковых такси собак в намордниках при наличии поводков и подстилок, мелких животных и птиц в клетках с глухим дном (корзинах, коробах, контейнерах и др.), если это не мешает водителю управлять легковым такси и пользоваться зеркалами заднего вида.

115. Легковое такси оборудуется опознавательным фонарем оранжевого цвета, который устанавливается на крыше транспортного средства и включается при готовности легкового такси к перевозке пассажиров и багажа.

116. На кузов легкового такси наносится цветографическая схема, представляющая собой композицию из квадратов контрастного цвета, расположенных в шахматном порядке.

117. На передней панели легкового такси справа от водителя размещается следующая информация:

- а) полное или краткое наименование фрахтовщика;
- б) условия оплаты за пользование легковым такси;
- в) визитная карточка водителя с фотографией;
- г) наименование, адрес и контактные телефоны органа, обеспечивающего контроль за осуществлением перевозок пассажиров и багажа.

118. В легковом такси должны находиться правила пользования соответствующим транспортным средством, которые предоставляются фрахтователю по его требованию.

119. Легковое такси, следующее к месту постоянной стоянки, оборудуется табличкой с надписью "В парк", которая размещается в верхней части лобового стекла. Высота указанной таблички не должна превышать 140 мм.

120. Для проведения проверки выполнения требований по оформлению и оборудованию легковых такси, предусмотренных пунктами 110, 117 и 118 настоящих Правил, фрахтовщик обязан



допускать в легковое такси должностных лиц федеральных органов исполнительной власти, уполномоченных на осуществление такой проверки.

121. Стоянка легковых такси оборудуется информационной табличкой, содержащей следующую информацию:

- а) надпись "Стоянка такси";
- б) режим работы стоянки такси;
- в) наименование, адрес и контактные телефоны органа, обеспечивающего контроль за осуществлением перевозок пассажиров и багажа.

V. Забытые и найденные вещи

122. Лица, обнаружившие забытые вещи в транспортном средстве или на территории автовокзала, обязаны сообщить об этом кондуктору (водителю) или уполномоченному должностному лицу автовокзала.

123. Кондуктор (водитель) или уполномоченное должностное лицо автовокзала, получившие сообщение об обнаружении забытых вещей, организуют проверку отсутствия в указанных вещах предметов, угрожающих жизни и здоровью пассажиров, работников автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

124. В случае если проверка не установит наличия в забытых вещах предметов, угрожающих жизни и здоровью пассажиров, работников автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, кондуктор (водитель) или уполномоченное должностное лицо автовокзала, организовавшие такую проверку, составляют акт общей формы с подробным описанием внешнего вида найденных вещей и обстоятельств их обнаружения. Копия акта выдается лицу, обнаружившему забытые вещи.

125. Забытые и обнаруженные в транспортном средстве вещи кондуктор (водитель) передает вместе с актом под расписку на хранение уполномоченному должностному лицу автовокзала, который расположен в конечном пункте маршрута регулярных перевозок, либо уполномоченному должностному лицу перевозчика или фрахтовщика.

126. Найденные и невостребованные вещи по истечении установленного владельцем автовокзала, перевозчиком или фрахтовщиком предельного срока их хранения подлежат реализации в порядке, предусмотренном частью 10 статьи 22 Федерального закона "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта".

127. В случае если по окончании поездки в междугородном сообщении пассажир, прибывший в промежуточный остановочный пункт маршрута регулярных перевозок, обнаружит, что им в транспортном средстве забыты вещи, этот пассажир вправе обратиться к дежурному любого автовокзала, в котором осуществляется остановка этого транспортного средства. Дежурный автовокзала по письменному заявлению пассажира обязан немедленно отправить телеграмму, факс, сообщение по электронной почте или телефонограмму в адрес ближайшего автовокзала на пути следования транспортного средства с указанием в них места, которое занимал пассажир, списанием забытых вещей и требованием пересылки их к месту нахождения пассажира. В таких случаях все расходы, связанные с возвратом вещей (отправка телеграммы, факса или телефонограммы, упаковка, перевозка и др.), производятся за счет их владельца.

128. Лицо, потребовавшее выдачи найденных вещей, должно доказать свое право на них, указав письменно точные признаки вещей.

129. При получении вещей лицо, потребовавшее их выдачи, должно оплатить услуги, предоставленные ему автовокзалом, перевозчиком или фрахтовщиком, выдавшим найденные вещи, а также выдать расписку в получении вещей с указанием в ней своего постоянного места жительства и номера документа, удостоверяющего его личность.

VI. Порядок оформления претензий и составления актов

130. Обстоятельства, являющиеся основанием для возникновения ответственности перевозчиков, фрахтовщиков, фрахтователей и пассажиров при перевозках пассажиров и багажа или предоставлении транспортных средств для перевозок пассажиров и багажа, удостоверяются коммерческими актами и актами общей формы.

131. Коммерческий акт составляется при выявлении следующих обстоятельств:

- а) несоответствие наименования и количества мест багажа данным, указанным в багажной квитанции;
- б) повреждение (порча) багажа;
- в) отсутствие багажа, указанного в багажной квитанции;
- г) обнаружение невостребованного багажа.

132. Коммерческий акт составляется перевозчиком в день обнаружения обстоятельств, подлежащих оформлению актом. Если коммерческий акт невозможно составить в указанный срок, он должен быть составлен в течение следующих суток.

133. Коммерческий акт составляется в 2 экземплярах и заполняется без помарок и каких-либо исправлений.

134. Коммерческий акт должен содержать следующую информацию:

а) описание состояния багажа и тех обстоятельств, при которых обнаружена его несохранность;

б) данные о том, правильно ли был погружен, размещен и закреплен багаж;

в) описание нарушения требований к погрузке, размещению или креплению багажа.

135. Коммерческий акт подписывает перевозчик, а также пассажир, если он участвует в проверке багажа. По требованию пассажира перевозчик обязан выдать коммерческий акт в течение 3 дней. В случае отказа перевозчика от составления коммерческого акта или при оформлении коммерческого акта с нарушением установленных требований пассажир подает перевозчику заявление о таких нарушениях в письменной форме. Перевозчик обязан дать пассажиру мотивированный ответ на заявление в течение 3 дней. В случае подтверждения обоснованности заявления плата с пассажира за хранение багажа в течение времени, затраченного на составление коммерческого акта, не взимается.

136. При выявлении иных обстоятельств, не предусмотренных пунктом 131 настоящих Правил, оформляются акты общей формы.

137. Претензии, возникающие в связи с перевозками пассажиров и багажа или предоставлением транспортных средств для перевозки пассажиров и багажа, предъявляются перевозчикам или фрахтовщикам по месту их нахождения.

138. К претензии прилагаются следующие документы, подтверждающие право заявителя на предъявление претензии, или их копии, заверенные в установленном порядке:

а) коммерческий акт - в случае порчи, недостачи или повреждения принятого к перевозке багажа;

б) акт общей формы - в случае просрочки доставки багажа либо прекращения перевозки пассажиров и багажа по заказу по инициативе фрахтовщика;

в) билет - в случае задержки отправления или опоздания прибытия транспортного средства, выполняющего регулярные перевозки пассажиров и багажа в междугородном сообщении;

г) договор фрахтования или заказ-наряд на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа - в случае непредоставления транспортного средства для осуществления перевозки пассажиров и багажа по заказу.

Приложение N 1

Формы и обязательные реквизиты билетов

1. Допускается использование следующих форм билетов:

а) форма N 1 - разовый билет для проезда в пригородном и междугородном сообщении с фиксированной датой и временем отправления;

б) форма N 2 - разовый билет для проезда в городском и пригородном сообщении с открытой датой отправления в пределах указанного срока;

в) форма N 3 - разовый билет для проезда в городском и пригородном сообщении в транспортном средстве, в котором приобретен билет;

г) форма N 4 - билет длительного пользования для проезда в городском и пригородном сообщении, предоставляющий право на фиксированное количество поездок в течение указанного срока действия;

д) форма N 5 - билет длительного пользования для проезда в городском и пригородном сообщении, предоставляющий право на совершение поездок в пределах фиксированной суммы;

е) форма N 6 - билет длительного пользования для проезда в городском и пригородном сообщении, предоставляющий право на неограниченное количество поездок в течение указанного срока действия;

ж) форма N 7 - разовый именной билет.

2. Билет по форме N 1 должен включать в себя следующие обязательные реквизиты:

а) наименование, серия и номер билета;

б) наименование организации, выдавшей билет;

в) вид транспортного средства, осуществляющего перевозку пассажира;

г) зона действия билета;

д) дата отправления;



- е) время отправления;
 - ж) дата прибытия;
 - з) время прибытия;
 - и) место;
 - к) сумма;
 - л) дата продажи билета;
 - м) время продажи билета.
3. Билет по форме N 2 должен включать в себя следующие обязательные реквизиты:
- а) наименование, серия и номер билета;
 - б) наименование организации, выдавшей билет;
 - в) вид транспортного средства, осуществляющего перевозку пассажира;
 - г) срок использования билета;
 - д) зона действия билета;
 - е) стоимость билета.
4. Билет по форме N 3 должен включать в себя следующие обязательные реквизиты:
- а) наименование, серия и номер билета;
 - б) наименование организации, выдавшей билет;
 - в) вид транспортного средства, осуществляющего перевозку пассажира;
 - г) стоимость билета.
5. Билет по форме N 4 должен включать в себя следующие обязательные реквизиты:
- а) наименование, серия и номер билета;
 - б) наименование организации, выдавшей билет;
 - в) вид транспортного средства, осуществляющего перевозку пассажира;
 - г) количество поездок;
 - д) срок использования билета;
 - е) срок действия билета;
 - ж) зона действия билета;
 - з) стоимость билета;
 - и) количество неиспользованных поездок.
6. Билет по форме N 5 должен включать в себя следующие обязательные реквизиты:
- а) наименование, серия и номер билета;
 - б) наименование организации, выдавшей билет;
 - в) вид транспортного средства, осуществляющего перевозку пассажира;
 - г) внесенная сумма;
 - д) зона действия билета;
 - е) остаток внесенной суммы.
7. Билет по форме N 6 должен включать в себя следующие обязательные реквизиты:
- а) наименование, серия и номер билета;
 - б) наименование организации, выдавшей билет;
 - в) вид транспортного средства, осуществляющего перевозку пассажира;
 - г) срок действия билета;
 - д) зона действия билета;
 - е) стоимость билета.
8. Билет по форме N 7 должен включать в себя следующие обязательные реквизиты:
- а) наименование, серия и номер билета;
 - б) наименование организации, выдавшей билет;
 - в) фамилия, имя и отчество пассажира;
 - г) дата и место рождения пассажира;
 - д) вид и номер документа, который удостоверяет личность пассажира и по которому приобретается билет;
 - е) вид транспортного средства, осуществляющего перевозку пассажира;
 - ж) зона действия билета;
 - з) дата отправления;
 - и) время отправления;
 - к) дата прибытия;
 - л) время прибытия;
 - м) место;
 - н) сумма;

- о) дата продажи билета;
- п) время продажи билета.

9. В случае если билет предназначен для проезда граждан, которым в соответствии с законодательством Российской Федерации предоставлены преимущества по оплате проезда, в реквизите “наименование, серия и номер билета” должно быть указано, что им могут воспользоваться определенные группы граждан.

10. В реквизите “наименование организации, выдавшей билет” указывается наименование перевозчика (в случае если билет действителен на маршрутах регулярных перевозок, обслуживаемых только соответствующим перевозчиком) или организации, уполномоченной организовывать регулярные перевозки пассажиров и багажа (в случае если билет действителен на маршрутах, обслуживаемых несколькими перевозчиками).

11. В реквизите “вид транспортного средства, осуществляющего перевозку пассажира” указываются 1 или несколько видов транспортных средств, осуществляющих перевозку пассажира.

12. В реквизите “зона действия билета” указываются номера маршрутов регулярных перевозок, на которых принимается к оплате соответствующий билет (в случае, если билет предназначен для проезда между любыми остановочными пунктами указанных маршрутов), либо номера указанных маршрутов и наименование пункта посадки (высадки) пассажира или зон отправления и прибытия (в случае если билет предназначен для проезда между указанными остановочными пунктами указанных маршрутов или указанными зонами).

13. В реквизите “срок использования билета” указывается дата, по истечении которой билет признается недействительным даже в случае, если им ни разу не воспользовались для совершения поездки.

14. В реквизите “срок действия билета” указываются месяц, квартал и год (в случае если билет предназначен для неограниченного количества поездок в течение указанного периода времени) либо период, в течение которого можно использовать билет (с указанием дня первой поездки), и дата окончания срока действия билета (в случае, если билет предназначен для фиксированного количества поездок в течение указанного периода).

15. Для указания номеров маршрутов используется запись “действителен на маршрутах с номерами _____” либо “на маршрутах с номерами _____ недействителен”.

16. В реквизите “дата отправления” указываются число, месяц и год отправления транспортного средства из пункта отправления согласно расписанию.

17. В реквизите “время отправления” указываются часы и минуты отправления транспортного средства из пункта отправления согласно расписанию.

18. В реквизите “дата прибытия” указываются число, месяц и год прибытия транспортного средства в пункт назначения согласно расписанию.

19. В реквизите “время прибытия” указываются часы и минуты прибытия транспортного средства в пункт назначения согласно расписанию.

20. В реквизите “место” указывается номер посадочного места в транспортном средстве или делается запись “б/м” (без места).

21. В реквизите “количество поездок” указывается общее количество оплаченных разовых поездок.

22. В реквизите “сумма” указывается сумма в рублях и копейках с учетом оплаченной стоимости проезда и страхового сбора.

23. В реквизите “стоимость билета” указываются взысканные с пассажира средства за проезд в рублях и копейках.

24. В реквизите “внесенная сумма” указывается сумма в рублях и копейках, внесенная при продаже билета или при пополнении ранее внесенной суммы.

25. В реквизите “сведения о совершенных поездках” указываются дата каждой совершенной поездки (для билетов на фиксированное количество поездок) либо дата, пункт посадки или зона отправления, пункт высадки или зона прибытия и стоимость каждой совершенной поездки, а если оплата проезда осуществляется вне зависимости от расстояния перевозки - дата и стоимость каждой совершенной поездки (для билетов с количеством поездок в пределах фиксированной суммы).

26. В реквизите “количество неиспользованных поездок” указываются текущая дата (число, месяц) и количество неиспользованных оплаченных поездок.

27. В реквизите “остаток внесенной суммы” указываются дата (число, месяц) и неизрасходованная часть внесенной суммы в рублях и копейках.

28. В реквизите “дата продажи билета” указываются число, месяц и год продажи билета.

29. В реквизите “время продажи билета” указываются часы и минуты продажи билета.



Приложение N 2

Обязательные реквизиты квитанции на провоз ручной клади

1. Квитанция на провоз ручной клади должна включать в себя следующие обязательные реквизиты:

- а) наименование, серия и номер квитанции на провоз ручной клади;
- б) наименование организации, выдавшей квитанцию на провоз ручной клади;
- в) вид транспортного средства, осуществляющего провоз ручной клади;
- г) количество мест;
- д) стоимость провоза ручной клади.

2. В реквизите "наименование, серия и номер квитанции на провоз ручной клади" делается запись "Квитанция на провоз ручной клади, серия _____, номер _____".

3. В реквизите "наименование организации, выдавшей квитанцию на провоз ручной клади" указывается наименование перевозчика (в случае если квитанция на провоз ручной клади действительна на маршрутах регулярных перевозок, обслуживаемых только соответствующим перевозчиком) или организации, уполномоченной организовывать регулярные перевозки пассажиров и багажа (в случае если квитанция на провоз ручной клади действительна на маршрутах, обслуживаемых несколькими перевозчиками).

4. В реквизите "вид транспортного средства, осуществляющего провоз ручной клади" указываются 1 или несколько видов транспортных средств, осуществляющих провоз ручной клади.

5. В реквизите "количество мест" указывается количество оплаченных мест ручной клади.

6. В реквизите "стоимость провоза ручной клади" указываются взысканные с пассажира средства в рублях и копейках за провоз ручной клади.

Приложение N 3

Формы и обязательные реквизиты багажных квитанций

1. Допускается использование следующих форм багажных квитанций:

а) форма N 1 - для перевозки багажа в багажном отделении транспортного средства, которым осуществляется перевозка пассажиров;

б) форма N 2 - для перевозки багажа багажными автомобилями.

2. Багажная квитанция по форме N 1 должна включать в себя следующие обязательные реквизиты:

- а) наименование, серия и номер багажной квитанции;
- б) наименование организации, выдавшей багажную квитанцию;
- в) вид транспортного средства, осуществляющего перевозку багажа;
- г) пункт отправления;
- д) пункт назначения;
- е) количество мест;
- ж) объявленная ценность багажа;
- з) объявленная ценность места багажа;
- и) стоимость перевозки багажа;
- к) дополнительная плата;
- л) должность, фамилия, инициалы и подпись лица, принявшего багаж;
- м) должность, фамилия, инициалы и подпись лица, уполномоченного на проведение расчетов.

3. Багажная квитанция по форме N 2 должна включать в себя следующие обязательные реквизиты:

- а) наименование, серия и номер багажной квитанции;
- б) наименование организации, выдавшей багажную квитанцию;
- в) вид транспортного средства, осуществляющего перевозку багажа;
- г) пункт отправления;
- д) дата отправления;
- е) время отправления;
- ж) пункт назначения;
- з) дата прибытия;
- и) время прибытия;
- к) количество мест багажа;
- л) объявленная ценность багажа;
- м) объявленная ценность места багажа;
- н) стоимость перевозки багажа;
- о) дополнительная плата;

- п) должность, фамилия, инициалы и подпись лица, принявшего багаж;
- р) должность, фамилия, инициалы и подпись лица, уполномоченного на проведение расчетов.
4. В реквизите “наименование, серия и номер багажной квитанции” делается запись “Багажная квитанция, серия _____, номер _____”.
5. В реквизите “наименование организации, выдавшей багажную квитанцию” указываются наименование, адрес, номер телефона и ИНН перевозчика.
6. В реквизите “пункт отправления” указывается наименование остановочного пункта, в котором багаж предъявляется к перевозке.
7. В реквизите “дата отправления” указываются число, месяц и год отправления багажа из пункта отправления согласно расписанию.
8. В реквизите “время отправления” указываются часы и минуты отправления багажа из пункта отправления согласно расписанию.
9. В реквизите “пункт назначения” указывается наименование остановочного пункта, до которого следует багаж.
10. В реквизите “дата прибытия” указываются число, месяц и год прибытия багажа в пункт назначения согласно расписанию.
11. В реквизите “время прибытия” указываются часы и минуты прибытия багажа в пункт назначения согласно расписанию.
12. В реквизите “количество мест багажа” указывается количество оплаченных мест багажа.
13. В реквизите “объявленная ценность багажа” цифрами и прописью указывается общая сумма объявленной стоимости багажа в рублях и копейках.
14. В реквизите “объявленная ценность места багажа” цифрами и прописью указывается объявленная стоимость каждого места багажа в рублях и копейках.
15. В реквизите “стоимость перевозки багажа” цифрами и прописью указываются взысканные с пассажира средства в рублях и копейках за перевозку багажа, включая сумму дополнительной платы за прием к перевозке багажа с объявленной ценностью.
16. В реквизите “дополнительная плата” цифрами и прописью указывается сумма дополнительной платы за прием к перевозке багажа с объявленной ценностью в рублях и копейках.
17. В реквизите “должность, фамилия, инициалы и подпись лица, принявшего багаж” указываются должность, фамилия и инициалы лица, уполномоченного на прием багажа к перевозке, и проставляется его подпись.
18. В реквизите “должность, фамилия, инициалы и подпись лица, уполномоченного на проведение расчетов” указываются должность, фамилия и инициалы лица, уполномоченного на проведение расчетов за перевозку багажа, и проставляется его подпись.

Приложение N 4

Обязательные реквизиты заказа-наряда на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа

1. Заказ-наряд на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа должен содержать следующие обязательные реквизиты:
- а) наименование документа и дата его оформления (число, месяц и год);
 - б) наименование, адрес, номер телефона и ИНН фрахтователя, а если фрахтователем является физическое лицо - фамилия, инициалы, паспортные данные, адрес и номер телефона фрахтователя;
 - в) наименование, адрес, номер телефона и ИНН фрахтовщика;
 - г) марка транспортного средства и его государственный регистрационный знак;
 - д) фамилии и инициалы водителей;
 - е) адрес пункта подачи транспортного средства, дата и время подачи транспортного средства в этот пункт;
 - ж) наименования конечного и промежуточных пунктов маршрута, в которых предполагается остановка транспортного средства в пути следования;
 - з) стоимость пользования предоставленным транспортным средством в рублях и копейках;
 - и) должность, фамилия, инициалы и подпись лица, уполномоченного на проведение расчетов за пользование предоставленным транспортным средством;
 - к) часы и минуты прибытия транспортного средства в пункт подачи;
 - л) часы и минуты убытия транспортного средства после завершения перевозки;
 - м) количество перевезенных пассажиров;
 - н) должность, фамилия, инициалы и подпись фрахтователя или уполномоченного им лица, удостоверяющего выполнение заказа-наряда.

Приложение N 5

Обязательные реквизиты квитанции на оплату пользования легковым такси

1. Квитанция на оплату пользования легковым такси должна включать в себя следующие обязательные реквизиты:

- а)** наименование, серия и номер квитанции на оплату пользования легковым такси;
- б)** наименование фрахтовщика;
- в)** дата выдачи квитанции на оплату пользования легковым такси;
- г)** стоимость пользования легковым такси;
- д)** фамилия, имя, отчество и подпись лица, уполномоченного на проведение расчетов.

2. В реквизите “наименование, серия и номер квитанции на оплату пользования легковым такси” делается запись “Квитанция на оплату пользования легковым такси, серия _____, номер _____”. Серия и номер печатаются типографским способом.

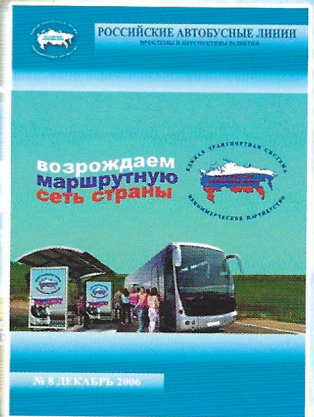
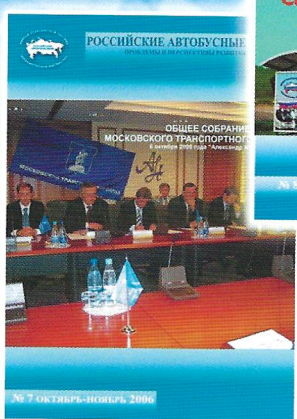
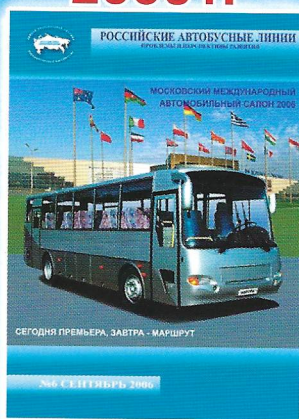
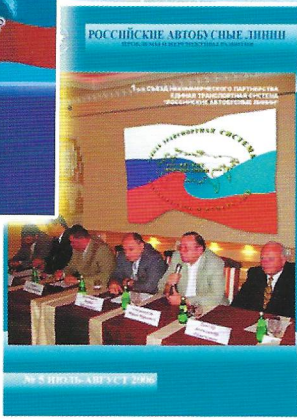
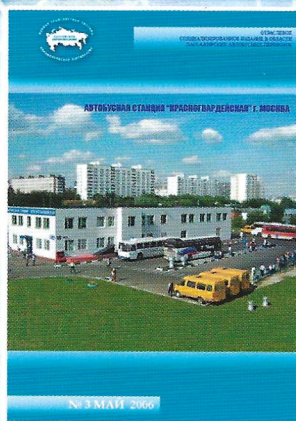
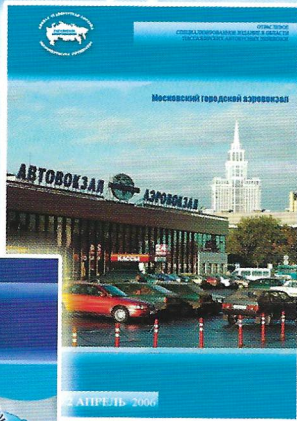
3. В реквизите “наименование фрахтовщика” указываются наименование, адрес, номер телефона и ИНН фрахтовщика.

4. В реквизите “дата выдачи квитанции на оплату пользования легковым такси” указываются число, месяц и год оформления квитанции на оплату пользования легковым такси.

5. В реквизите “стоимость пользования легковым такси” цифрами и прописью указываются взятые с фрахтователя средства в рублях и копейках за пользование легковым такси. В случае если плата за пользование легковым такси осуществляется на основании тарифов за расстояние перевозки и (или) время пользования легковым такси, указываются показания таксометра, на основании которых рассчитывается стоимость пользования легковым такси.

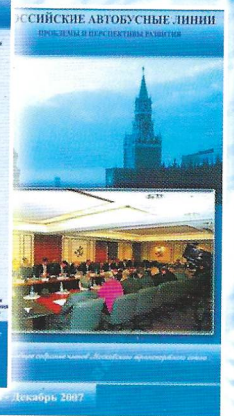
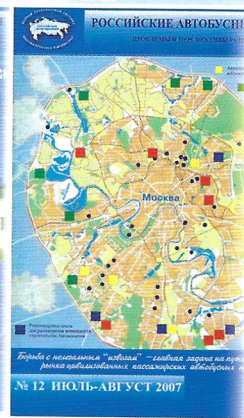
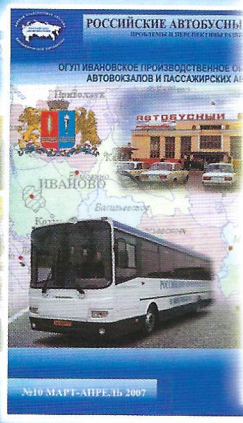
Целевая рассылка издания

Аппараты Полномочных представителей Президента РФ в федеральных округах;
Совет Федерации Федерального Собрания РФ;
Государственная Дума Федерального Собрания РФ – Комитет по транспорту;
Министерство транспорта Российской Федерации – Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта РФ;
Управления Федеральной службы безопасности Российской Федерации в регионах (Подразделения, обеспечивающие безопасность на транспорте);
Генеральная прокуратура Российской Федерации;
Министерство внутренних дел Российской Федерации;
Администрации субъектов Российской Федерации;
Министерства, департаменты и комитеты транспорта субъектов Российской Федерации;
Управления внутренних дел субъектов Российской Федерации;
Мэрия города Москвы;
Прокуратуры города Москвы и ее административных округов;
Департамент природопользования и охраны окружающей среды города Москвы;
Департамент транспорта и связи города Москвы;
Префектуры административных округов города Москвы;
Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения ГУВД города Москвы;
Российский Автотранспортный Союз – региональные отделения;
Московский Транспортный Союз;
Члены Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»;
Транспортные компании и индивидуальные предприниматели, обслуживающие международные и междугородные маршруты;
Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт;
Региональные ВУЗы автотранспортного профиля;
Московский автомобильно-дорожный институт (ГТУ);
Национальный фонд защиты прав потребителей;
Отечественные производители автобусов;
Зарубежные производители автобусов.

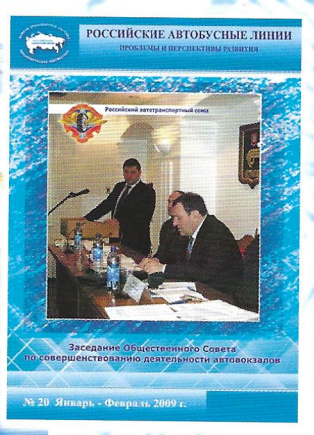
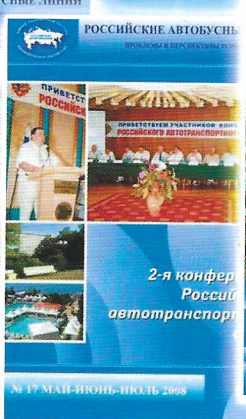
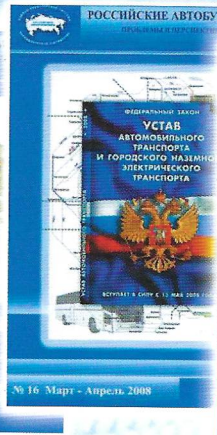
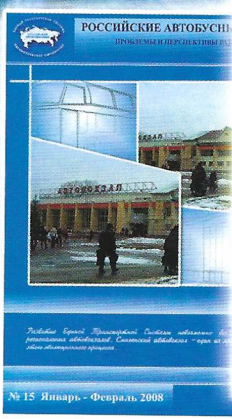


2006 г.

2007 г.



2008-2009 г.г.



Адрес Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»:
4-й Верхний Михайловский пр-д, д.1, тел: (495)720-64-75, 633-12-89



группа
АВТОЛАЙН

партнёр сборной России по бобслею!

Кубок мира 2008/09 по бобслею

Россиянин Александр Зубков третий раз в своей карьере стал обладателем кубка мира по бобслею в соревнованиях четвёрок.



В американском Парк-Сити завершился последний этап сезона 2008/09. А. Зубков, Р. Орешников, Д. Труненок, Д. Степушкин показали третий результат по сумме двух заездов (1 мин. 35,57 секунды), что оказалось более чем достаточно для общей победы.

