



РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

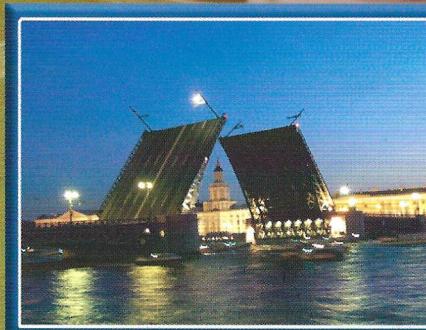
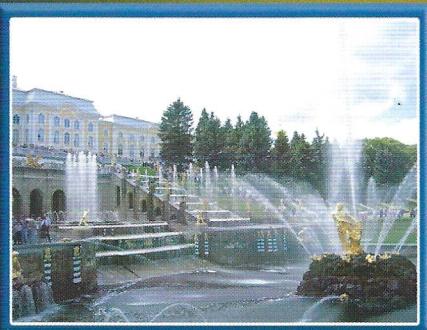
АВТОВОКЗАЛ г.СМОЛЕНСК



*Маршруты остались старые -
Качество будет новое!*

№ 11 МАЙ-ИЮНЬ 2007

ОАО "ГолАЗ" - С.-ПЕТЕРБУРГ 723



ГРУППА ГАЗ
РУССКИЕ АВТОБУСЫ

ООО "Центральный торговый дом "Русские Автобусы"

г. Москва тел.: +7(495)720-50-29/63, факс.: +7(495)720-50-06 rap@ruspromauto.ru
г. Санкт-Петербург тел./факс: +7(812)449-70-66 polatovAA@centr.bus.ru
г. Павлово тел./факс: +7(83171)3-12-59, 2-88-75, 3-10-70 market@paz.nnov.ru, export@paz.nnov.ru
г. Курган тел./факс: +7(3522)44-41-92, 44-92-77 sale@tdkavz.ru

**НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО**

- Партнерство расширяет свои границы.....4

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

- Представляем ООО «Автолайн Троицк».....5
- Автобусный извоз еще не вышел из теневого рынка.....6
- Новые дороги Москвы.....8

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

- Государство играет в ассоциации.....9
- Система добровольной сертификации на автомобильном транспорте (ДС АТ).....11
- Перечень нормативных и методических документов, в соответствии с которыми осуществляется добровольная сертификация услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом.. 12
- Транспортно-пересадочный узел «Выхино» планируется полностью реконструировать13
- В Москве построят 90 пересадочных узлов.....13
- Городской транспорт ждет рулевого.....14
- Действующие автостанции Москвы.....14

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРОДАВЦЫ АВТОБУСОВ

- Higer - новые автобусы на рынке России.....15

РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

- Положение об Общественном Совете по совершенствованию деятельности автовокзалов при Российском Автотранспортном Союзе.....22
- Руководителям ассоциаций, союзов, некоммерческих партнерств - членам РАС (Рекомендации по эксплуатации автотранспорта).....24
- Отвечать за пробки на дорогах будут ГАИшники.....25

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

- Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом.....26

ПЕРЕЧЕНЬ БЕСПЛАТНОЙ ЦЕЛЕВОЙ РАССЫЛКИ.....30

Распространяется бесплатно во всех регионах России, странах СНГ и Зарубежья.

Редакция издания не всегда разделяет мнение авторов публикуемых статей.

Экспертный Совет:

И.Д. Марчук - Президент Российского Автотранспортного Союза

Б.А. Винокуров - Президент Российской транспортно - экспедиционной компании "Росстранссервис",
Президент Московского Областного Транспортного Союза.

С.А. Федоров - Первый заместитель Президента - Председателя Совета директоров "Управляющая
компания "Автолайн-Трансплайт"

А.С. Таксер - Советник Префекта ЮЗАО г. Москвы

Б.О. Лоран - Руководитель проекта "Русские Автобусные Линии"

Над номером работали:

Г.Д. Шахматов, А.В. Галкин, И.В. Баранова, А.И. Левятов, В.Г. Игнатов, Е.О. Хвостенко, М.Т. Тедорадзе.

Адрес Правления Партнерства:

115419, г. Москва, 2-Рощинский проезд, дом 8, корп. 3, п\я 123

Тел. \факс (495)633-12-89

E-mail: info@rosbuslines.ru

www.rosbuslines.ru

Партнерство расширяет свои границы



Автовокзал Смоленска

25 апреля текущего года состоялось подписание договора между Смоленской областью, от имени которой выступили Департамент имущественных и земельных отношений Смоленской области, в лице начальника Департамента Сироткина А.И., и государственное унитарное предприятие «Смоленское областное предприятие пассажирского транспорта» в лице директора Белобровского В.Г., и Обществом с ограниченной ответственностью «Русские Автобусные Линии» в лице генерального управляющего Лорана Б.О., о передаче последнему в аренду городского автовокзала, расположенного по адресу г. Смоленск, ул. Кашена, д.13. Данный договор заключен сроком на 60 месяцев и предусматривает передачу ООО «Русские Автобусные Линии» во временное пользование недвижимого и движимого имущества, находящегося в государственной собственности Смоленской области - здания автовокзала, сооружений и оборудования, принадлежащих ему для развития маршрутной сети и автобусных перевозок на территории Смоленской области.

Подписание данного договора, безусловно, является свидетельством оказания Администрацией Смоленской области доверия одному из лидеров рынка российских перевозок ООО «Русские Автобусные Линии», его авторитету и значимости на текущий момент в структуре данного сектора на рынке автобусных пассажирских перевозок. С другой стороны, постоянное развитие сети автовокзалов и их количества в составе хорошо зарекомендовавшей себя компании позволяет более мобильно и качественно организовывать работу автовокзалов, проводить их дальнейшее развитие в рамках современных цивилизованных требований, повышает их привлекательность, как со стороны перевозчиков, так и со стороны пассажиров.

Компания «Русские Автобусные Линии» является на сегодня одной из ведущих компаний по эксплуатации и развитию сети автовокзалов в России. Являясь

одним из членов Некоммерческого Партнерства Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», постоянно совершенствует и развивает свою деятельность по выведению своих автостанций и автовокзалов на современный уровень эксплуатации, и является примером для всех членов Партнерства по установке высокого уровня обслуживания пассажиров и требований, которые будут предъявляться к современным автовокзалам и пассажирским перевозкам в самое ближайшее время. Одним из показателей такого подхода является проведение сертификации на всех своих автовокзалах и мобильных пунктах по касовому обслуживанию пассажиров в городе Москве. Этот уровень должен стать отправной точкой и для остальных автовокзалов компании и, естественно, для Смоленского автовокзала. В этом смысле автовокзал г. Смоленска получает возможность включиться в развивающуюся современную сеть автобусных перевозок России и, со временем, стать одним из ведущих вокзалов, способных отвечать самым современным требованиям.

Границы партнерства расширяются, и будут расширяться и впредь, не только в количественном составе. Партнерство будет постоянно совершенствовать свою структуру, и структуры компаний, входящих в партнерство, а также способствовать их взаимодействию. Это и есть основное направление деятельности, стоящее перед любой организацией, которая поставила себе задачу выведения рынка междугородных и международных перевозок на качественно новый уровень обслуживания пассажиров.

Наша справка:

На основании Решения Исполкома Смоленского городского Совета народных депутатов № 26 от 05.01.1984 «Об отводе земельного участка под строительство автовокзала» Смоленскому территориальному управлению «Смолавтотранс» был отведен земельный участок площадью 3,2 га под строительство автовокзала на 800 пассажиров, согласовано с проекту, разработанного Воронежским филиалом Государственного института по проектированию авторемонтных и автотранспортных предприятий и сооружений «Гипроавтотранс».

Строительство началось в 1984 году, его сметная стоимость – 1 861,1 тыс. рублей.

Автовокзал был сдан в эксплуатацию автовокзал в августе 1987 года. В то время от него выполнялось 350 рейсов в сутки, ежедневно перевозилось до 12 тыс. пассажиров. Со временем пассажиропоток стал снижаться, и, как следствие, сокращалось количество рейсов.

В настоящее время от автовокзала отправляется от 170 до 200 рейсов в сутки. Пассажиропоток составля-

ет от 3 до 6 тыс. человек в день.

В декабре 2000 года на автовокзале была введена в эксплуатацию система автоматизированной продажи билетов, которая позволяет производить предварительную и текущую продажу билетов на любое направление и дополнительную (срочную) продажу билетов на отправляемые рейсы после закрытия посадочной ведомости. В обычные дни каждый кассир обслуживает около 500 пассажиров, а в дни максимального пассажиропотока (летние месяцы, выходные и праздничные дни и т.п.) – от 1000 до 1200 человек.

Одновременно были организованы автоматизированные рабочие места диспетчеров, которые позволяют оперативно оформлять и печатать посадочные ведомости, вводить в расписание дополнительные рейсы и отменять существующие (в частности, в случае схода автобуса с линии).

На автовокзале работают 67 человек, которые своим трудом создают максимум удобств для пассажиров.

Пассажиры могут воспользоваться услугами столовой, парикмахерской, камеры хранения, газетных и аптечных киосков, пунктов быстрого питания, туалетов.

До 1987 года пассажиры отправлялись от старого автовокзала, на котором существовало два типа би-

летных касс: кассы предварительной продажи билетов и кассы текущей продажи. Продажа билетов осуществлялась через оператора вручную.

СКТБ разработал систему «АСУ «Автовокзал», которая позволила автоматизировать и оптимизировать продажу билетов.

В то время в области существовало производственное объединение «Автовокзалы и автостанции», в которое входили 4 автовокзала – в Десногорске, Гагарине, Рославле, Вязьме; 13 автостанций – в Сафонове, Ярцеве, Починке, Столоцкое, Первомайске, Шумячах, Монастырщине, Хиславичах, Ельне, Красном, Рудне, Демидове, Велиже; и 2 кассовых пункта – в Понизовье и Кардымове. В объединении работало 240 человек. Со старого автовокзала отправлялось ежедневно 466 рейсов, перевозивших до 12 тыс. пассажиров в день.

В декабре 1992 года автовокзал объединили с Государственным предприятием «ПАМП», а в декабре 1999 года опять разделили на два самостоятельных юридических лица: Государственное унитарное предприятие (ГУП) «Смолоблпассажиртранс» и Смоленское областное ГУП «ПАМП».

Пресс служба
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

Представляем ООО «Автолайн Троицк»



Автобусы готовятся к рейсу по маршруту Троицк - Москва

ООО «Автолайн – Троицк» образовано в 1997 - м году, ее учредителем является ОАО «Группа Автолайн» - самый крупный частный перевозчик России. В Компании работают 420 сотрудников, в том числе 135 водителей, управляющих новыми современными автобусами. Генеральный управляющий ООО «Автолайн-Троицк» – Лобан Игорь Петрович.

«Автолайн – Троицк» базируется недалеко от Москвы в городе Троицке у реки Пахры и осуществляет

перевозки из столицы в ближнее Подмосковье по Киевскому и Калужскому шоссе. На указанных направлениях компания «Автолайн – Троицк» осуществляет пригородные перевозки из Москвы практически в одиночку. Поэтому у компании появились новые маршруты от станций Московского метрополитена до дачных поселков расположенных в ближнем Подмосковье. В 2006 - м году был открыт маршрут от станции метро «Юго - Западная» до Совхоза - комбината «Московский».

Всего компанией организованы и обслуживаются 19 различных маршрутов, на которых используются автобусы большой вместимости «SCANIA» и средней вместимости «Богдан». Всего в компании имеется 23 «SCANIA» и 32 «Богдана». 16 автобусов «SCANIA» ходят по маршруту из Троицка, в котором базируется компания, в Москву, что вполне удобно и комфортно для пассажиров – жителей города, работающих в столице.

С лета 2005 года комфортабельные автобусы «Богдан» (Isuzu) работают на направлении «Москва-Троицк» 19 новых автобусов «Богдан» были выпущены на следующие маршруты:

- № 162 «ст. м. Теплый Стан - совхоз «Вороново» - 6 ед. междугородного типа А-09212;

- № 161 «ст. м. Теплый Стан - поселок Шишкин Лес» - 1 ед. междугородного типа А-09212;
- № 27 «ст. м. Теплый Стан - пос. Воскресенское» - 8 ед. городского типа А-092;
- № 595 «ст. м. Теплый Стан - пос. Коммунарка» - 4 ед. городского типа А-092;

С февраля 2007 года «Автолайн – Троицк» полностью заменил подвижной состав, выполняющий перевозки между станцией метро «Теплый Стан» и торговым комплексом «ИКЕА – МЕГА – Ашан – ОБИ», расположенным на 41 - м километре МКАД. Недавно компания приобрела 20 автобусов малой вместимости «FORD - TRANSIT» для обслуживания маршрута, организованного между станциями метро «Теплый Стан» и «Красногвардейская», который используется пассажирами, пользующимися услугами одноименных автобусных станций междугородного и международного сообщения.

Обычно в летние периоды объемы перевозок у автопредприятий снижаются – пассажиры уезжают на дачи, в отпуск и т.п., и не пользуются общественным автотранспортом. У компании «Автолайн – Троицк» в летний сезон пассажиропоток только увеличивается, так как она выполняет перевозки до крупных зон и объектов отдыха, а также пригородных дачных поселков.

Особая гордость предприятия – собственная ремонтная зона. На участке площадью около 1 000 м² имеется все, что необходимо для диагностики транспорта и быстрого проведения его качественного ремонта – смотровые ямы, подъемники, испытательные стенды, специальное оборудование и инструменты, а главное – высокопрофессиональные рабочие - ремонтники. Ремонтная база компании позволяет обслуживать не только весь свой подвижной состав, но



Ford-Transit обслуживают маршрут метро Теплый Стан - метро Красногвардейская

и все автобусы ОАО «Группа Автолайн».

Компания «Автолайн – Троицк» активно заботится об обеспечении безопасности дорожного движения и личной безопасности граждан в городе Троицке Московской области, в котором находятся ее база и автопарк. Городской отдел внутренних дел направил благодарственные письма, в которых отметил большой вклад компании в обеспечение безопасности дорожного движения на улицах города и в организацию проведения мероприятий антитеррористической направленности.

Сотрудники, компании в основном, жители Троицка, Подольска и ближайших населенных пунктов. Но есть и те, кто живут за 70-100 км от места работы. Для них в ближайшее время предприятие планирует организовать общежитие в Троицке.

**Пресс служба
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»**

Автобусный извоз еще не вышел из теневого рынка

По некоторым оценкам ежедневно в Москву въезжают около 10 тысяч автобусов, выполняющих междугородные и международные маршруты (в том числе из Московской области 85-87%). Большая часть которых относится к так называемому теневому рынку. В советские времена в столице существовал единственный автовокзал в Москве, с которого отправлялись междугородные автобусные маршруты – Щелковский, который в настоящее время принадлежит Московской области. В 90-е годы количество перевозчиков на рынке междугородных автобусных маршрутов стало расти как грибы после дождя. При этом пункты посадки-высадки пассажиров возникали стихийно. Их местоположение определялось, в основном, сложившимся скоплением потенциальных клиентов (железнодорожные вокзалы, посольства, станции метро, рынки и т.д.).

Принятые в советское время, нормативные документы в настоящее время не имеют необходимого юридического статуса и практически не работают, а действующие документы не четко регламентируют вопросы междугородных и международных автобусных перевозок. В частности, отсутствует обязательное требование об отправлении автобусов только от обустроенных пунктов (автовокзалов, автостанций), а также требования по их обустройству. К тому же, чтобы начать осуществлять перевозки, необходимо всего лишь купить автобус и получить лицензию на осуществление пассажирских перевозок. Дальше, федеральное законодательство никаких мер не предусматривает.

Многие предприниматели в Москве и в регионах страны быстро «сообразили», что цивилизованные методы ведения бизнеса менее рентабельны, и ушли с

- № 161 «ст. м. Теплый Стан - поселок Шишкин Лес» - 1 ед. междугородного типа А-09212;
- № 27 «ст. м. Теплый Стан - пос. Воскресенское» - 8 ед. городского типа А-092;
- № 595 «ст. м. Теплый Стан - пос. Коммунарка» - 4 ед. городского типа А-092;

С февраля 2007 года «Автолайн – Троицк» полностью заменил подвижной состав, выполняющий перевозки между станцией метро «Теплый Стан» и торговым комплексом «ИКЕА – МЕГА – Ашан – ОБИ», расположенным на 41 - м километре МКАД. Недавно компания приобрела 20 автобусов малой вместимости «FORD - TRANSIT» для обслуживания маршрута, организованного между станциями метро «Теплый Стан» и «Красногвардейская», который используется пассажирами, пользующимися услугами одноименных автобусных станций междугородного и международного сообщения.

Обычно в летние периоды объемы перевозок у автопредприятий снижаются – пассажиры уезжают на дачи, в отпуск и т.п., и не пользуются общественным автотранспортом. У компании «Автолайн – Троицк» в летний сезон пассажиропоток только увеличивается, так как она выполняет перевозки до крупных зон и объектов отдыха, а также пригородных дачных поселков.

Особая гордость предприятия – собственная ремонтная зона. На участке площадью около 1 000 м² имеется все, что необходимо для диагностики транспорта и быстрого проведения его качественного ремонта – смотровые ямы, подъемники, испытательные стенды, специальное оборудование и инструменты, а главное – высокопрофессиональные рабочие - ремонтники. Ремонтная база компании позволяет обслуживать не только весь свой подвижной состав, но



Ford-Transit обслуживают маршрут метро Теплый Стан - метро Красногвардейская

и все автобусы ОАО «Группа Автолайн».

Компания «Автолайн – Троицк» активно заботится об обеспечении безопасности дорожного движения и личной безопасности граждан в городе Троицке Московской области, в котором находятся ее база и автопарк. Городской отдел внутренних дел направил благодарственные письма, в которых отметил большой вклад компании в обеспечение безопасности дорожного движения на улицах города и в организацию проведения мероприятий антитеррористической направленности.

Сотрудники, компании в основном, жители Троицка, Подольска и ближайших населенных пунктов. Но есть и те, кто живут за 70-100 км от места работы. Для них в ближайшее время предприятие планирует организовать общежитие в Троицке.

**Пресс служба
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»**

Автобусный извоз еще не вышел из теневого рынка

По некоторым оценкам ежедневно в Москву въезжают около 10 тысяч автобусов, выполняющих междугородные и международные маршруты (в том числе из Московской области 85-87%). Большая часть которых относится к так называемому теневому рынку. В советские времена в столице существовал единственный автовокзал в Москве, с которого отправлялись междугородные автобусные маршруты – Щелковский, который в настоящее время принадлежит Московской области. В 90-е годы количество перевозчиков на рынке междугородных автобусных маршрутов стало расти как грибы после дождя. При этом пункты посадки-высадки пассажиров возникали стихийно. Их местоположение определялось, в основном, сложившимся скоплением потенциальных клиентов (железнодорожные вокзалы, посольства, станции метро, рынки и т.д.).

Принятые в советское время, нормативные документы в настоящее время не имеют необходимого юридического статуса и практически не работают, а действующие документы не четко регламентируют вопросы междугородных и международных автобусных перевозок. В частности, отсутствует обязательное требование об отправлении автобусов только от обустроенных пунктов (автовокзалов, автостанций), а также требования по их обустройству. К тому же, чтобы начать осуществлять перевозки, необходимо всего лишь купить автобус и получить лицензию на осуществление пассажирских перевозок. Дальше, федеральное законодательство никаких мер не предусматривает.

Многие предприниматели в Москве и в регионах страны быстро «сообразили», что цивилизованные методы ведения бизнеса менее рентабельны, и ушли с



официальных автостанций и автовокзалов на тротуар. Работая без кассовых аппаратов, не согласовывая свою деятельность ни с кем, они начали получать сверхприбыль. При этом бюджеты регионов не получали ни гроша, о мерах антитеррористической защищенности было напрочь забыто, подвижной состав не соответствовал никаким требованиям, а предрейсовый медицинский и технический контроль на тротуаре провести было попросту невозможно.

В целях упорядочения и развития регулярных автобусных перевозок Правительством Москвы принято постановление от 18 января 2005 г. N 24-ПП «Об организации регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории г. Москвы». Согласно документу, в Москве право на существование получили лишь восемь пунктов отправления автобусов, которые закрепили за известными компаниями. «Русским автобусным линиям» отошли два пункта у станций метро «Красногвардейская» и «Теплый Стан», «Транстурсервис» - у Курского вокзала, на Рязанском проспекте и у станции метро «Домодедовская». Также узаконили работу городского аэровокзала (ООО «Аэровокзал»), Щелковского автовокзала и автобусную станцию «Выхино» (два последних объекта - в ведении ГУП МО «Мострансавто»). Все эти пункты имеют выделенные остановки для посадки и высадки пассажиров, кассы по продаже билетов, залы ожидания, визуальное и звуковое информационное обеспечение, места кратковременной стоянки автобусов.

Однако сервис для перевозчиков на разрешенных пунктах отправки и прибытия автобусов недешевый, а т.к. мелкие перевозчики экономят буквально на всем, то и переходит в цивилизованные места для них невыгодно. По словам генерального управляющего ООО «Русские Автобусные Линии» Бориса Лорана, его компания берет себе 20% стоимости каждого проданного билета. «Сюда включен полный комплекс услуг для перевозчиков, в числе которых создание условий для полноценного отдыха экипажей, предрейсовая сплошная проверка технического состояния автобусов, контроль артериального давления и наличия алкоголя в крови водителей, продажа билетов через единую автоматизированную систему», - сообщил Лоран. Он также добавил, что в настоящий момент рассматривается возможность межрейсового отстоя и технического осмотра автобусов на предприятиях ГУП «Мосгортранс».

Стоит также отметить, что уже два года действует система продажи именных билетов. Для покупки билета пассажиру необходимо предъявить документ, удостоверяющий его личность. Компьютерная диспетчерская программа позволяет оперативно проводить мониторинг пассажиропотока компетентными органами, чем существенно улучшается документированный контроль пассажиров, повышается антитеррористическая защищенность автобусных междугородных перевозок.

Не стоит также забывать и о неконтролируемых багаже и ручной клади. Все перевозчики, отправляющиеся с так называемых мест «от столба», не проверяют багаж

пассажиров, а водители за небольшое вознаграждение готовы принять любой груз. Можно даже и не говорить, что таким образом можно перевезти из любого региона в Москву. В свою очередь, на согласованных пунктах отправки автобусов, весь без исключения багаж проверяется на наличие запрещенных предметов.

Хотя постановление N 24-ПП и помогло значительно улучшить ситуацию на рынке автобусных перевозок, до полного решения проблемы еще далеко. Сколько сейчас в Москве точек отправления автобусов существует реально, подсчитать сложно. По некоторым данным в городе существует порядка 150 объектов отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов. После выхода постановления, рабочей группой были проверены наиболее крупные стихийные пункты: на площадях Белорусского, Павелецкого и Киевского вокзалов, ул. Бутырский Вал, ул. Академика Пилюгина, у станций метро «Юго-Западная», «Спортивная», «Улица Академика Янгеля».

По результатам инспекций, префектурам административных округов, на территории которых расположены указанные места, и ГУВД г. Москвы направлена просьба о принятии мер по прекращению их нецелевого использования. Однако ситуация здесь мало изменилась. Исчез, пожалуй, только пункт отправки с ул. Бутырский вал, откуда курсировали в частности автобусы в Тбилиси. Перевозчик принял решение перейти к цивилизованной деятельности и пользуется услугами автостанции «Теплый Стан». У Павелецкого же вокзала ситуация как была стихийной так и осталась, несмотря даже на закрытие привокзальной площади, где сейчас начинается строительство торгового центра. Отсюда автобусы уходят в южном направлении (Астрахань, Волгоград, Воронеж, Липецк, Новомосковск и на многие другие направления). Молодые люди, прогуливаясь возле вокзала, предлагают прохожим воспользоваться услугами именно автобусного транспорта. Они приглашают согласившихся пассажиров приобрести билет на автобус в импровизированной кассе, которая располагается в микроавтобусе «Газель». Понятно, что билеты продаются без кассового аппарата и все доходы идут мимо городской казны прямо в карман нелегалам.

Между тем, по мнению исполнительного директора Московского Транспортного Союза Юрия Свешникова, такому мегаполису, как Москва, необходимо по крайней мере четыре-пять автовокзалов на всех основных направлениях. «В настоящее время активная работа ведется по трем участкам, указанным в схеме НИИПИ Генплана г. Москвы. Гораэровокзал уже функционирует в качестве автовокзала. Разработан план мероприятий по перебазированию автовокзала у станции метро «Щелковская» в район станции метро «Черкизовская». В Департамент градостроительной политики, развития и реконструкции города Москвы направлена просьба, включить автовокзал в районе проектируемой станции метрополитена «Пронская» в списки объектов, подлежащих вынесению на конкурсы и аукционы в 2006-2007 гг.», - рассказал Свешников.



Столица отметила, что Москва связана автобусным сообщением с городами 14 государств - это более 50 тыс. рейсов и порядка 1,5 млн. пассажиров в год. Между тем, общий годовой оборот рынка международных, международных автобусных пассажирских перевозок в России эксперты оценивают в \$300-400 млн. Этот рынок в столице разделился на «белый» и «черный». **Добросовестные операторы, работая на легальных пунктах, несут налоговое бремя, оплачивают услуги автовокзалов и автостанций и т. д. В целом их расходная составляющая значительно затрудняет конкуренцию с теми перевозчиками, которые «сво-**

бодны» от уплаты в казну, при этом зачастую применяют демпинг, используют неподготовленный подвижной состав и во многих случаях работают не по расписанию, а по наполнению. На нелегальных пунктах отсутствует реальный медицинский осмотр водителей, предрейсовый технический осмотр автобусов и целый комплекс услуг, который есть на автовокзалах и автостанциях. Кроме того, оплата проезда на нелегальных точках осуществляется в самих автобусах, подтверждая сомнение о надлежащем распределении дохода.

По материалам
www.mosgortrans.ru

НОВОСТИ:

Новые дороги Москвы

Городская администрация огласила список дорог, которые обещают построить в ближайшие три года

Столичные власти утвердили перечень дорог и развязок, которые будут построены в Москве в ближайшие три года. В первую очередь строители займутся Ленинградским и Звенигородским проспектами, автомагистралью до Внукова, дорогой Вешняки – Люберцы с развязкой на МКАД, Варшавским шоссе и проспектом Мира. Одновременно с этим в столице появится еще одно кольцо.

Столичные власти утвердили перечень объектов дорожно-мостового строительства 2007 года, сообщил агентству «Интерфакс» источник в администрации Москвы.

«В текущем году на дорожно-мостовое строительство в Москве будет потрачено 67,6 млрд рублей» Документ определяет дороги и мосты города, на которых будут проводиться работы в течение этого года, а также утвержден подготовленный Москомархитектурой перечень дорожно-мостовых объектов для строительства в 2008-м и последующих годах.

Только в текущем году на дорожно-мостовое строительство в Москве будет потрачено 67,6 млрд рублей.

В первую очередь дорожно-строительные работы будут проводиться на Звенигородском проспекте, автомагистрали до аэропорта Внуково, магистрали Вешняки – Люберцы с транспортной развязкой на МКАД, Крестовском путепроводе на проспекте Мира, Четвертом транспортном кольце от шоссе Энтузиастов до Щелковского шоссе, Варшавском шоссе от МКАД в сторону Щербинки, а также на транспортных развязках в районе Митино.

Звенигородский проспект должен стать одной из важнейших трасс запада Москвы. Проспект напрямую свяжет МКАД с Садовым кольцом, проходя сквозь Крылатское и Серебряный Бор. Это позволит разгрузить Волоколамское и Рублевское шоссе, а также другие трассы западной части города. На Садовое кольцо

Звенигородка будет выходить в районе площади Восстания, причем последний километр трассы пройдет под землей.

Шоссе Вешняки – Люберцы на перегруженном транспортом востоке Москвы пройдет сквозь районы Новокосино, Косино-Ухтомский, Кожухово, где в настоящее время активно ведется строительство многоэтажного жилья. Впоследствии трасса Вешняки – Люберцы получит большую развязку с МКАД и станет частью скоростной автомагистрали Москва – Ногинск.

Строительство Четвертого транспортного кольца началось в феврале 2007 года на территории Восточного административного округа. В настоящее время ведутся работы на первом участке трассы от шоссе Энтузиастов до Щелковского шоссе. Это самый беспроблемный участок Четвертого кольца, так как он будет проходить по сравнительно свободным от застройки промзонам. Тем не менее под снос попали 72 предприятия и несколько больших гаражных кооперативов.

Первую часть Четвертого кольца от Волгоградского проспекта до Открытого шоссе строители обещают открыть к 2010 году. На проектирование в 2008 году участков Четвертого транспортного кольца от Открытого шоссе до Минской улицы, а также ряда радиальных проездов от кольца будет потрачено более 140 млн рублей.

Одновременно с этим с июня по сентябрь 2008 года будут вестись проектно-изыскательские работы на участках Четвертого транспортного кольца от Волгоградского проспекта до Ленинградского шоссе.

Продолжаются работы и над проектом «Большая Ленинградка», предусматривающим расширение и создание двухуровневой трассы на Ленинградском проспекте и Ленинградском шоссе. В этом году будут производиться работы на участке от Беговой улицы до метро «Сокол» с развязкой на улице Серегина, на пересечении с Волоколамским и Головинским шоссе, Фестивальной улицей и Московским проспектом в Зеленограде (37-й км Ленинградского шоссе).

16.05.2007
www.izvestia.ru

Государство играет в ассоциации

Правительство готово к диалогу со средним и малым автотранспортным бизнесом. Но для упрощения процесса взаимодействия просит укрупниться.

БИЗНЕС НАКОПИЛ ДЕНЕГ

На конференции с участием представителей власти и автотранспортных ассоциаций, состоявшейся в начале апреля, заместитель Министра транспорта Евгений Москвичев заявил, что государство пришло к осознанию того, что средний и малый бизнес готов вкладывать свои деньги, притом немалые, в транспортную отрасль, не прося ничего у государства.

“Мы подсчитали, что на программу транспортной доступности должно быть направлено 8 млрд руб. из федерального бюджета. Мы их не можем найти и даем только 4 млрд руб.”, - признал Евгений Москвичев. Остальные деньги готов предоставить бизнес, активно закупая подвижной состав, в частности, для пассажирских перевозок. Государство при этом работает с производителями техники, формирует заказы и обеспечивает поставки.

Замминистра напомнил, что только в одной Московской области бизнес вкладывает в подвижной состав и недвижимое имущество (логистические терминалы) более 2,5 млрд руб. “Это серьезные деньги, которые уже не надо искать в бюджете”, - отметил Евгений Москвичев. По его словам, доля малого и среднего бизнеса в грузовых автоперевозках вскоре достигнет 90%, а в пассажирских - составит не менее 50%.

Чтобы бизнес вкладывал свои деньги в транспортную инфраструктуру, государство должно обеспечить для него определенные гарантии и обозначить четкие правила игры. В частности, в пассажирских перевозках должны быть обеспечены прозрачные условия проведения конкурсов при распределении маршрутов среди частных компаний.

“Не должно быть так, чтобы завтра кто-то пришел с желанием работать и с хорошими автомобилями, но не выиграл конкурс”, - отметил Евгений Москвичев. Он напомнил, что после 2010 года пассажирские автоперевозки не будут дотировать из госбюджета. В 2008 - 2010 годах на них будут направлены последние 4 млрд руб.

Генеральный директор ОАО “Управляющая компания “Русские автобусы” Сергей Занозин считает, что в России государство и не должно дотировать пассажирский транспорт. В отличие от Европы, где только 20% населения ездят на автобусах, в России ими пользуются 70% пассажиров. Тем самым создается мощный пассажирский поток. При этом если власти того или иного региона хотят установить льготные тарифы за проезд на транспорте, то разницу они должны оплачивать бизнесу самостоятельно.

По мнению господина Занозина, государство должно стимулировать пассажирских перевозчиков, обновлять подвижной состав. Он отметил, что, на сегодняшний день, в России около 100 тыс. городских автобусов с износом более 70%, а 25 тыс. автобусов междугородного сообщения с износом более 80%. Каждый год обновляется менее 10% автобусного парка. Если государство не применит рычаги воздействия на перевозчиков, такие как регулирование лизинговых ставок, введение жестких требований по экологии и безопасности, то парк будет стареть и дальше, считает гендиректор “Русских автобусов”. Кроме того, государство должно стимулировать перевозчиков отказываться от транспорта малой вместимости в пользу больших и средних автобусов, считает Сергей Занозин. В период недостаточного финансирования, за последние 10 лет, перевозчики пересели на “Газели” и “ПАЗы”. В результате даже в городах с населением 300 тыс. человек проехать по улицам в час пик становится невозможно из-за обилия машин. И власти должны с этим что-то делать, полагает гендиректор перевозочной компании.

НИ РЕСУРСОВ, НИ ТЕХНОЛОГИЙ

Президент ассоциации предприятий малого бизнеса “Опора России” Сергей Борисов отметил, что у государства пока нет целевой программы поддержки бизнеса в автотранспортной отрасли. При этом органы местного самоуправления не всегда готовы решать различные вопросы такого бизнеса, поэтому ему необходима поддержка федеральных властей. “К сожалению, сейчас только у Минэкономразвития есть программа поддержки малого бизнеса. Хотя в стране уже достаточно много компаний, которые накопили большой опыт работы в транспортной отрасли и готовы им поделиться ради общего дела”, - заявил Сергей Борисов. Он предложил создать управляющую структуру, которая бы аккумулировала все идеи государства, в том числе и Минтранса, по сотрудничеству с бизнесом и решала бы спорные вопросы. Евгений Москвичев, в свою очередь, заявил: “Мы работаем над тем, чтобы “Опора России” и Минтранс заключили соглашение о сотрудничестве. Это будет на пользу как государству, так и бизнесу”.

Президент Союза транспортников России Виталий Ефимов согласен, что без помощи государства автотранспортный бизнес не обойдется. Транспортники работают по устаревшим технологиям. 96% автотранспортных предприятий имеют в активе не более 20 автомобилей, соответственно, не могут инвестировать средства в эффективную логистику. За последние годы производительность автотранспорта упала в несколько раз, отрасль работает с



КПД 0,1%. "По сути, автотранспорт продает не услугу, а продукцию машиностроительной отрасли за час или километр пробега", - отметил Виталий Ефимов. По его мнению, государство должно помочь автотранспортникам в разработке эффективных схем деятельности и предложить новые механизмы обновления подвижного состава.

ПАРТНЕРСТВО НА ОСНОВЕ ЛОГИСТИКИ

Система государственно-частного партнерства (ГЧП) в грузовом автотранспорте не развита, констатировал заместитель директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии Минтранса Александр Шерстнев. Автотранспортное предприятие может рассчитывать на компенсацию части расходов, связанных с приобретением подвижного состава, если приобретает отечественный подвижной состав, то есть продукцию КамАЗа. В этом случае оно обязано предоставить машины в распоряжение государства в случае войны. Размер компенсации ограничен 150 тыс. руб. за машину. Такое партнерство явно не устраивает перевозчиков. Как отметил Александр Шерстнев, более конструктивное партнерство между властями и автотранспортниками складывается в Москве. Там власти и бизнес совместно собираются строить терминальные комплексы, с которых товар, привезенный на больших грузовиках, будет доставляться по городу мелкими партиями на небольших машинах. Московское правительство на эти цели выделило 266 млн руб до 2009 года. Этот опыт, по мнению чиновника, следует перенести и на другие регионы. Получив в свое распоряжение логистические центры, транспорт начнет использовать и логистические технологии, об отсутствии которых сожалел президент "Союза транспортников" Виталий Ефимов.

По мнению Александра Шерстнева, развитию ГЧП в сфере грузовых автоперевозок мешает разобщенность малого и среднего бизнеса. Объединение транспортных фирм в союзы и ассоциации будет способствовать и повышению качества их работы. "Тогда мы перейдем от ответственности малого предпринимателя, у которого была заказана перевозка, к ответственности всей общественной организации за качество услуг - фактически она будет предоставлять гарантию качества. От понятия аренды транспортного средства с водителем мы перейдем к предоставлению услуг по перевозке", - отметил чиновник.

ОДИН НА ДОРОГЕ НЕ ВОИН

Объединение в саморегулируемые ассоциации выгодно самому бизнесу, заявил "Гудку" генеральный директор межрегиональной общественной организации "Объединение грузоперевозчиков" Владилен Волков. Раньше предприниматели сами

справлялись с трудностями: чиновничим, "гаишным" беспределом, но поняли, что гораздо эффективнее действовать сообща.

С отдельным перевозчиком на рынке уже никто не хочет разговаривать, отмечает Владилен Волков. Предпринимателям проще налаживать отношения как с клиентами, так и с госструктурами в составе ассоциаций, отметил он. Если перевозчиков не устраивают законодательные условия их деятельности, то поднять вопрос перед государством может только общественная организация.

Кроме того, ассоциации обеспечивают юридическую защиту своих членов. Если перевозчика кто-то притесняет, то он может обратиться в свою организацию за поддержкой. Если ему нужно закупить подешевле запчасти, он также может рассчитывать на помощь коллег по цеху.

Владилен Волков отметил, что ассоциаций перевозчиков со временем будет появляться все больше и больше. "В одиночку на этом рынке в существующих условиях и законодательных рамках просто не выжить", - отметил он.

Николай ИВАНЦОВ, генеральный директор компании "Трастлайн":

- В условиях, когда государство отказалось от регулирования нашей отрасли, единственный метод, который может настроить ее на рабочий лад, - это саморегулирование. Даже если бы государство регулировало нашу деятельность с помощью лицензирования, все равно саморегулирование - более предпочтительный вариант. По этому пути в России уже идут восемь отраслей.

Однако сейчас мы не видим организации, куда мы хотели бы вступить. Большинство из них представляют собой недоразвитые общественные организации. Есть региональные объединения перевозчиков, но они сконцентрированы на проблемах своего региона. Есть профсоюз перевозчиков, но он защищает права работников отрасли. У нас же, скорее, противоположные интересы.

Если выразиться образно, мы находимся по разные стороны окошка кассы. Есть еще экспедиторские организации, но членство в них носит, скорее, формальный характер.

Если в России появится серьезная организация, которая поставит понятные задачи и обозначит средства их достижения, мы туда обязательно вступим, потому что хотим принимать активное участие в становлении отрасли, в разработке стандартов. Но на сегодняшний день пока таких организаций нет. При этом тема саморегулирования в профессиональном сообществе очень активно обсуждается.

Система добровольной сертификации на автомобильном транспорте (ДС АТ)

Система добровольной сертификации на автомобильном транспорте была разработана в соответствии с Федеральным законом «О техническом регулировании» от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ и Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства РФ от 30 декабря 2000 г. № 1038 (в редакции Постановлений Правительства РФ от 18.09.2001 № 679, от 29.11.2002 № 854) она устанавливает цели, назначение, принципы, структуру, функции участников и правила Системы добровольной сертификации на автомобильном транспорте.

Основными целями создания и функционирования системы ДС АТ являются:

- повышение качества и эффективности функционирования автомобильного транспорта России;
- создание условий для деятельности предприятий автомобильного транспорта на едином товарном рынке Российской Федерации, а также для участия в международном экономическом, научно-техническом сотрудничестве и международной торговле;
- повышение конкурентоспособности продукции, услуг, работ автомобильного транспорта;
- содействие потребителям в компетентном выборе продукции, услуг, работ автомобильного транспорта;
- защита потребителя от недобросовестности изготовителя (продавца, исполнителя) продукции, услуг, работы автомобильного транспорта;
- повышение доверия потребителей к реализуемым на автотранспортом рынке продукции, услугам, работам конкретных изготовителей (продавцов, исполнителей).

Цели Системы ДС АТ достигаются за счет обеспечения необходимого уровня объективности и достоверности результатов сертификации путем подтверждения показателей качества продукции, услуг, работы автомобильного транспорта органами по сертификации, аккредитованными в Системе ДС АТ.

Несмотря на то, что основной целью системы добровольной сертификации является повышение качества и эффективности функционирования автомобильного транспорта России, спрос на проведение работ по сертификации со стороны субъектов рынка в настоящее время незначителен. Сложившуюся ситуацию, по общему мнению, частично объясняет определенное устаревание нормативных документов на соответствие которым в настоящее время проводится сертификация, а также определенное недопонимание со стороны властных структур и отсутствие на законодательном уровне каких-либо существенных стимулов, прежде всего, для операторов рынка, способствующих прохождению процедуры сертификации.

Тем не менее, по инициативе Некоммерческо-

го Партнёрства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии», член партнёрства ООО «Русские Автобусные Линии» провёло сертификацию на всех своих московских объектах, в мае 2007 года были сертифицированы две автобусные станции «Тёплый стан» и «Красногвардейская», а в июне проведена сертификация всех мобильных информационных пунктов, в количестве 4-х объектов. Сертификация была проведена ООО «Центравтопрогресс». Компания, являясь членом Некоммерческого партнёрства и занимая позицию активного участника рынка зарекомендовала себя как надежный партнёр, действует в своем сегменте более семи лет.

С нашей точки зрения, проведение подобных мероприятий безусловно накладывает на Партнёрство дополнительную ответственность за все свои дальнейшие действия, касающиеся улучшения качества обслуживания пассажиров. Проведение данной сертификации лишний раз подтверждает готовность Партнёрства и всех его членов вести активную работу в направлении становления цивилизованного современного рынка пассажирских автобусных перевозок, стремление к добросовестной конкурентной борьбе за предоставление качественных услуг, подчеркивает желание к постоянному поиску и внедрению новаторских методов ведения своей деятельности.

В настоящее время вопросу добровольной сертификации на автомобильном транспорте уделяется пристальное внимание. Это связано с повышением требований по всем показателям пассажирских перевозок, и, в первую очередь, надежности транспортных средств, комфорtnости пассажиров и их безопасности. Постоянно ведется модернизация системы сертификации пассажирских транспортных средств с учетом новых механизмов контроля качества и безопасности транспортных средств на основе создания единых отраслевых процедур мониторинга, разработки и внедрения нормативных документов в сфере пассажирских автобусных перевозок.

В дальнейшем Партнёрство будет вести активную работу по проведению в жизнь политики добровольной сертификации среди всех своих членов, включая перевозчиков. Все эти мероприятия будут способствовать достижению современного технического уровня, безопасности и потребительских свойств транспортных средств и обеспечение конкурентоспособности российских перевозчиков на внутреннем и мировом транспортном рынке.

Пресс служба
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»



Перечень нормативных и методических документов, в соответствии с которыми осуществляется добровольная сертификация услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом

- 1.** Р 7214-0373-98 Положение об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов (приказ Минтранса РФ от 09 марта 1995 г. № 27, зарегистрирован в Минюсте РФ 09 июня 1995 г. № 868; изменение – приказ Минтранса РФ от 06 июня 1995 г. № 51)
- 2.** Р 3112199-0246-90 Положение о порядке проведения служебного расследования дорожно-транспортных происшествий (приказ Минавтотранса РСФСР от 26 апреля 1990 г. № 49)
- 3.** РД 7214-1068-00 Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в РСФСР ОТ (приказ Минавтотранса РФ от 24 декабря 2000 г. № 176; изменение – приказ Минавтотранса РСФСР от 12.06.1990 № 63)
- 4.** Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения. Организация и порядок проведения предрейсовых медицинских осмотров водителей автотранспортных средств. Методические рекомендации (Утвержден Минтрансом РФ и Минздравом РФ 29 января 2002г.)
- 5.** Р 3112199-0244-87 Методические указания по обследованию автобусных маршрутов (утверждены Минавтотрансом РСФСР 08 июля 1987 г.)
- 6.** Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (Постановление Совета Министров — Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090; изменения — Постановления Правительства РФ от 21 апреля 2000 г. № 370, от 24 января 2001 г. № 67, от 21 февраля 2002 г. № 127)
- 7.** Квалификационные требования к специалистам юридических лиц и предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом (Приказ Минтранса РФ от 22 июня 1998 г. № 75; зарегистрирован в Минюсте РФ 22 июня 1998 г. № 1563)
- 8.** Положение о порядке аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов организаций и их подразделений, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов (приказ Минтранса РФ и Минтруда РФ от 11 марта 1994 г. № 13/11, зарегистрирован в Минюсте РФ 18 апреля 1994 г. № 548; изменения — приказ Минтранса РФ и Минтруда РФ от 27 октября 1995 г. № 89/50, зарегистрирован в Минюсте РФ 14 мая 1996 г. № 1084; приказ Минтранса РФ и Минтруда РФ от 11 мая 2000 г. № 49/126, зарегистрирован Минюсте РФ 31 мая 2000 г. № 2240)
- 9.** Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утв. Приказом Минтранса России от 20.08.2004 г. № 15, зарегистрировано Минюстом России 01.11.2004 г., № 6094
- 10.** Порядок ведения путевых листов при осуществлении перевозочной деятельности индивидуальными предпринимателями (приказ Минтранса РФ от 30 июня 2000 г. № 68; зарегистрирован в Минюсте РФ 03 июля 2000 г. № 2298)
- 11.** Правила дорожного движения Российской Федерации (Постановление Совета Министров — Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090; изменения — Постановления Правительства РФ от 08 января 1996 г. № 3, 31 октября 1998 г. № 1272, от 21 апреля 2000 г. № 370, от 24 января 2001 г. № 67, от 21 февраля 2002 г. № 127, от 28 июня 2002 г. № 472, от 07 мая 2003 г. № 265, от 25 сентября 2003 г. № 595)
- 12.** Р 7214-0374-98 Положение об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами (приказ Минтранса РФ от 08 января 1997 г. № 2, зарегистрирован в Минюсте РФ 14 мая 1997 г. № 1302; изменение – приказ Минтранса РФ от 18 июля 2000 г. № 75, зарегистрирован в Минюсте РФ 14 августа 2000 г. № 2352)
- 13.** Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в международном сообщении государств-участников Содружества Независимых Государств (Приложение к Конвенции о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа от 09 октября 1997 г.)
- 14.** РД 7214-0140-81 Правила организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте (приказ Минавтотранса РСФСР от 31 декабря 1981 г. № 200)
- 15.** ГОСТ Р 51709-2001 Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки.

Пресс служба
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»

Транспортно-пересадочный узел “Выхино” планируется полностью реконструировать (Москва)

Транспортно-пересадочный узел “Выхино” планируется полностью реконструировать (Москва)

23 марта коллегии префектур ЮВАО и ВАО Москвы намерены обсудить вопрос о комплексной реконструкции транспортно-пересадочного узла “Выхино” с созданием многофункционального комплекса обслуживания пассажиров.

По данным, полученным корреспондентом **ИА REGNUM** от пресс-службы префектуры Юго-Восточного административного округа Москвы, цель разработанной концепции заключается в улучшении условий движения транспорта и пешеходов и совершенствовании транспортной инфраструктуры транспортно-пересадочного узла “Выхино”. “Рост интенсивности движения транспорта, чрезмерное насыщение стихийными объектами торговли и обслуживания территорий вблизи пассажирообразующих пунктов, несанкционированная парковка автотранспорта на дорожно-уличной сети приводит к неудовлетворительным условиям движения городского пассажирского транспорта”, - заявил префект ЮВАО Владимир Зотов.

По его словам, примером сложившейся ситуации огромным пассажиропотоком является транспортно-пересадочный узел общегородского значения Выхино. В часы “пик” пассажиропоток наземного транспорта у метро Выхино составляет 22 тысяч человек. До недавнего времени два имеющиеся тоннеля неправлялись с пассажиропотоком и не обеспечивали необходимой пропускной способности. Кроме того, активное освоение коммерческими организациями площади у метро значительно затрудняло движение городского транспорта.

“Я глубоко убежден, что только активно принятые

меры по строительству дополнительного тоннеля и выводу арендаторов с площади, а также ограничения по въезду личного автотранспорта смогло только частично разгрузить данный узел. А полное решение проблемы возможно только после комплексной реконструкции данного транспортно-пересадочного узла”, - отметил Владимир Зотов.

В связи с тем, что в Выхино осуществляется пересадка между системами наземного пассажирского транспорта, метрополитена и пригородной железной дороги, которая является наименее комфортной для пассажиров и отличается наименьшей степенью организации, подход к реализации комплексной реконструкции пересадочного узла должен быть нетрадиционным, считают в префектуре округа. В состав ТПУ должен входить транспортный терминал с платформой посадки-высадки (вестибюль метро и РЖД), залами ожидания для пассажиров, крытыми проходами (переходами) от станции метро и железнодорожных платформ к окружающей застройке, технологические помещения для обеспечения работы общественного транспорта, а также паркинги для размещения транспорта жителей, играющих в данном случае роль перехватывающих парковок.

Всего на территории округа работает 78 маршрутов автобусов, 12 маршрутов троллейбусов, 12 маршрутов трамваев, две линии метро, более 80 коммерческих маршрутов. Основные остановочные пункты сосредоточены у станций метро “Выхино”, “Кузьминки”, “Волжская” и “Текстильщики”.

23.06.2007

www.regnum.ru/news/

В Москве построят 90 пересадочных узлов

Институтом Генплана Москвы разработана «Концепция строительства транспортно-пересадочных узлов ТПУ», которая предусматривает необходимость строительства ТПУ более чем в 90 крупных пассажирообразующих пунктах города Москвы, в том числе в 36 первоочередных. Об этом сказал на пресс-конференции, организованной накануне Информационным центром Правительства Москвы, руководитель Департамента транспорта и связи города Москвы Леонид Липсиц.

По его словам, на ТПУ возлагается задача сокращения времени посадки-высадки пассажиров из общественного транспорта, разделения транспортных потоков, систематизации и упорядочения

движения транспорта не только в районе застройки ТПУ, но и в ближайших районах. В составе ТПУ предполагается размещение закрытых подземных и надземных многоярусных парковок для легкового транспорта, работающих в режиме перехватывающих стоянок днем и отстоя в ночное время.

В течение 2005-2007 гг. запланирована организация 25 первоочередных перехватывающих парковок, в том числе 15 в составе ТПУ.

17.06.2007

www.autonews.ru

Городской транспорт ждет рулевого

В одном из наиболее важных ведомств администрации города грядут кадровые изменения. Николай Константинов, занимавший должность первого заместителя председателя комитета по транспорту, предпочел работе в администрации партийную деятельность в качестве председателя исполкома петербургского отделения «Единая Россия». Кому теперь доверят рулить городским пассажирским транспортом, пока неизвестно.

От того, кто возглавит такое серьезное направление, как развитие транспортного обслуживания горожан, зависит многое. Мы уже были свидетелями бурных разборок перевозчиков и «костров из газелей». А хотелось бы планомерного увеличения троллейбусов, автобусов и трамваев на маршрутах. Поэтому, безусловно, важно, кто претенденты на ключевую должность, каковы их планы.

Сегодня эту должность, с приставкой и.о., занимает Константин Кочеров, что дает ему очевидные позиционные выгоды: оставаться исполняющим обязанности можно долго, да и постоянно участвуя в заседаниях и совещаниях, набираешь очки. Однако серьезным минусом для него, как это ни странно выглядит, может стать солидный стаж работы в комитете. То есть человек занимает свое привычное место и не проявляет видимых амбиций. Кочеров — вечный труженик комитета, обладает должностными знаниями в области перевозок, это весьма удобная фигура для коммерческих перевозчиков. От него ждать сюрпризов не придется.

Судя по информации из транспортных организаций, реальным кандидатом представляется практи-

тик Игорь Маилов. Он уже занимал эту должность в транспортном комитете городского правительства с 2003 по 2005 год. Кроме того, у него немалый опыт работы в автобусном парке, где был и инженером, и директором. Маилов принимает активное участие в общественной жизни транспортного сообщества. Имеет вес в среде транспортников региона и, что немаловажно, на федеральном уровне. Он может рассчитывать на поддержку Российского автотранспортного союза и Союза перевозчиков и экспедиторов Северо-Западного региона.

Сейчас Игорь Маилов — первый заместитель директора ГУП «Пассажиравтотранс» и руководитель Петербургской ассоциации перевозчиков пассажиров. Для профессионалов он в представлении не нуждается. А то, что Маилов пострадал за неудавшийся конкурс на маршруты, который был сорван благодаря одной небольшой компании, то в глазах сообщества это скорее плюс, чем наоборот. Во всяком случае, его позиция в этом вопросе ясна и понятна.

Возможен и третий вариант развития событий: если администрация рассчитывает на активизацию процессов в транспортном ведомстве, то будет приглашать человека не столь погруженного в проблемы транспортного сообщества. В этом случае больше подойдет человек, имеющий опыт руководства на солидном уровне и способный реализовывать планы администрации, не противопоставляющий при этом себя транспортному сообществу. Для горожан же в любом случае важно иметь декларируемый губернатором европейский уровень предоставляемых транспортных услуг.

16.05.2007

www.izvestia.ru

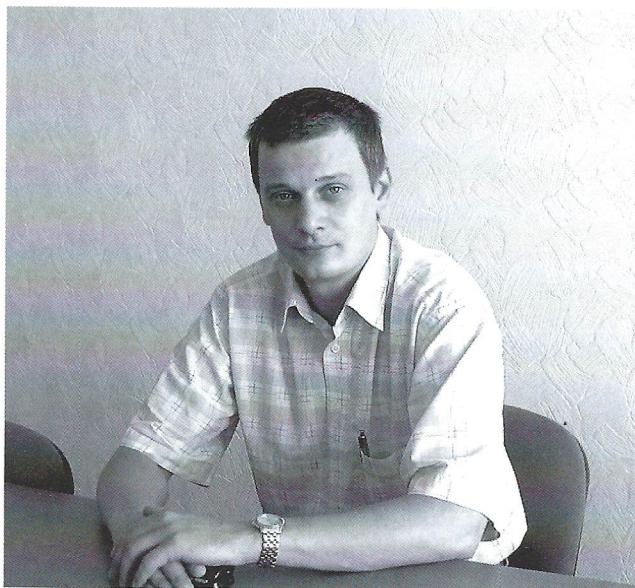
Действующие автостанции Москвы (пункты прибытия и отправления междугородных и международных автобусов)

- Щелковский автовокзал, ул. Уральская, д. 2, ГУП ПАТ МО «Мострансавто»;
- ООО «Аэровокзал», Ленинградский просп., д. 37, стр. 6, ООО «Аэровокзал»;
- автостанция «Выхино», ул. Хлобыстова, д. 7, ГУП ПАТ МО «Мострансавто»;
- автостанция «Домодедовская», Ореховый бульвар, вл. 14Г, ОАО «Транстурсервис»;
- автостанция «Красногвардейская», Ореховый бульвар, д. 26, ООО «Русские Автобусные Линии»;
- автостанция «Теплый Стан», Новоясеневский просп., вл. 4, ООО «Русские Автобусные Линии»;
- пункт отправления и прибытия автобусов у Казанского вокзала, Рязанский проезд, ОАО «Транстурсервис»;
- пункт отправления и прибытия автобусов у Курского вокзала, площадь Курского вокзала, ОАО «Транстурсервис»

по материалам

www.dp.ru

Higer - новые автобусы на рынке России.



Панфёров А.А. - управляющий продажами HIGER в России.

Рынок пассажирских перевозок в России

Экономика России быстро развивается и растет - это не может не влиять на развитие рынка пассажирских перевозок и, соответственно, на рынок производства и поставок автобусов. Рынок пассажирских перевозок России и СНГ, на сегодняшний день, характеризуется следующими тенденциями:

- автопарк сильно изношен. По данным экспертов до 70% существующего автопарка требует замены;
- структура многих городских автопарков не оптимальна. Выбывающие из парков автобусы большой вместимости обычно меняются на несколько маленьких автобусов, что приводит к перегрузкам на существующих маршрутных сетях, снижает качество предоставляемых услуг и содействует возрастанию уровня аварийности;
- возрастают требования к токсичности выбросов. О международных нормах Евро-4 говорить еще, конечно же, рано, это произойдет не раньше 2010 года, но нормы Евро-3 уже российская реальность;
- повышаются требования к обеспечению безопасности перевозок;
- происходят изменения и в структуре перевозок. Постоянно растет междугородный пассажиропоток, и это происходит по следующим причинам: локализация производства в крупных областных и районных центрах, развитие туристического и гостиничного бизнеса, инвестиции в спортивную отрасль и т.д.

Все эти факторы приводят к росту спроса на новую автобусную технику в целом, а более всего - в сегментах среднего и большого классов городских и туристических автобусов. Объемы предложения отечественного автопрома не могут удовлетворить резко возросший спрос. Так как политика нашей компании

направлена в первую очередь на потребительский рынок, а образовавшийся дефицит подвижного состава не находил восполнения на Российском рынке автобусов, что естественно приводило к снижению качества обслуживания клиентов, то в 2004 году встал вопрос о выводе на рынок нового конкурентного продукта, способного решить возникшую проблему.

Как мы искали завод в Китае

Имея многолетний опыт работы на рынке тяжелой техники и автобусов, мы выделили ключевые позиции, которым должен был соответствовать новый претендент завод-производитель автобусов:

1. Функциональность.

Модельный ряд Higer насчитывает более 300 модификаций, что позволяет удовлетворить практически любые нужды наших заказчиков.

2. Безопасность автобусов.

Подтверждением этой позиции служат имеющиеся у завода международные сертификаты безопасности и результаты испытаний выпускаемой продукции, дополнительно проведенные специалистами Дмитровского полигона НАМИ.

3. Качество производимой продукции.

Качество - один из самых сложных свойств любого товара, но и здесь Higer полностью удовлетворял нашим требованиям, а именно:

a) завод при производстве использует современное технологическое оборудование и систему контроля качества TQM,

b) известнейшая автомобильная компания Scania доверила сборку своих автобусов специалистам компании Higer, а также использование своей торговой марки,

b) все автобусы для российского рынка претерпели изменения, для того чтобы они смогли выдержать тяжелые российские условия эксплуатации,

г) при сборке автобусов Higer используются только качественные комплектующие известных брендов, таких как Cummins, Wabco, Voith, Zf, Bosch, и т.д.

д) экологическая безопасность обеспечивается использованием двигателя CUMMINS, отвечающего требованиям Евро-2 и Евро-3.

4. Экономическая эффективность использования.

Продукция завода Higer в два и более раза дешевле любого западного аналога и на 30-40% ниже продукции южноазиатских производителей. Расчетные среднедневовые затраты на сервисное обслуживание и ремонт подвижного состава аналогичны затратам корейских «одноклассников». Важно отметить, что высокий комфорт и безопасность выпускаемой техники дают возможность перевозчикам продавать свои услуги по более высокой цене.



ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРОДАВЦЫ АВТОБУСОВ

5. Достаточный объем выпуска.

Скорость доставки партии товара практически не зависит от ее объема. Поставка в 200 машин в течение месяца не вызывает у завода никаких проблем.

6. Гибкость производства.

Уже проверено практикой, что выпуск сложного нестандартного автобуса занимает не более 3 месяцев. При этом сбоев с поставкой серийной техники не наблюдается.

7. Доступность запасных частей и сервисного сопровождения.

Развитый рынок запасных частей и комплектующих плюс профессиональный подход заводов к формированию сервисных услуг позволяют обеспечивать достаточный объем деталей и агрегатов на центральном распределительном складе. Это, в свою очередь, позволяет снизить процент недоставки запасных частей в сервисные склады.

Проведенные нами исследования показали, что завод Higer в полном объеме соответствует всем перечисленным требованиям.

Адаптация автобусов для эксплуатации в России.

Климатические и экономические условия Китая и России отличаются, поэтому, прежде чем приступить к реализации автобусов, наша компания и завод Higer прошли путь адаптации конструкции автобусов к российским условиям эксплуатации и российским стандартам. В автобусе было внесено около 64 серьезных изменений в конструкцию. Вот некоторые из них:

- наличие второй двери и увеличенные размеры люков. Эти требования были выполнены для получения российских сертификатов;
- применение стеклопакетов. Это позволило увеличить жесткость кузова и улучшить климатические условия в салоне;
- установлен предпусковой подогреватель. Предпусковой подогреватель ВЕБАСТО обеспечивает легкий запуск при самых низких температурах и увеличивает ресурс работы двигателя;
- доработана подвеска. Подвеска автобуса усиlena дополнительными рессорами. Это позволяет увеличить срок службы автобусов в условиях движения по российским дорогам;
- увёличен светопоток фар. На всех автобусах установлены фары с увеличенным светопотоком, что облегчает работу водителя и повышает безопасность движения;
- установлена глухая перегородка для отделения кабины водителя от общего салона. Это особенно актуально в нашем климате для городских автобусов.

Все автобусы Higer, поставляемые нашей компанией, прошли испытания на Дмитровском полигоне НАМИ и получили российские сертификаты соответствия.

Модельный ряд.

ГК «Русбизнесавто» представляет вашему вниманию широкий модельный ряд автобусов Higer. По назначению это городские, пригородные, междугородные ав-

тобусы и автобусы туристического класса. Представлен также весь размерный ряд – автобусы малого, среднего и большого классов.

Модельный ряд автобусов открывает туристический автобус малого класса модели **Higer 6840**, с тридцатью одним посадочным местом. Автобус обеспечивает комфорт на уровне большого автобуса, имеет вместительные багажные отсеки.

Автобусы этой модели могут быть поставлены в различных модификациях, оснащены двигателями Cummins Евро 2 и Евро 3. Расход топлива, благодаря этим двигателям составляет 20л на 100 км, и эти данные подтверждены их эксплуатацией в условиях России. Автобус оснащен 6-ти ступенчатой механической коробкой передач с полной синхронизацией.

Розничная цена : 1 940 000 руб

Модель Higer 6885 является развитием модели 6840. Увеличенная на 0,5 метра, по сравнению с моделью 6840 колесная база, дает возможность разместить в салоне 35 посадочных мест и оснастить кузов более вместительными багажными отсеками. В отличие от модели 6840, автобус оснащается более мощными двигателями Cummins мощностью 220 л.с.

Розничная цена : 2 131 000 руб

Автобус Higer 6109 - это средний автобус туристического класса. Данная модель не имеет аналогов среди автобусов российского производства. Количество посадочных мест – 41. Автобус имеет современный дизайн и достойный уровень комфорта. Автобус востребован перевозчиками, для которых важно наличие оптимального количества посадочных мест. Автобус оснащен двигателем Cummins мощностью 245 л.с., с 6-ти ступенчатой механической коробкой передач и имеет средний расход топлива 22 литра на 100 км, что, при объеме бака в 320 литров, позволяет преодолевать расстояние до 1500 км без дозаправки, а это очень актуально при существующем уровне качества топлива.

Розничная цена : 3 270 000 руб

Автобус Higer 6129 - это флагманская модель завода Higer, автобус большого туристического класса на 47 посадочных мест. В эту модель заложены самые передовые конструкторские решения современного автомобилестроения. Автобус отличает высокая степень безопасности, подтвержденная сертификатами ряда стран Европы и Азии. При этом требования азиатских стран к безопасности особенно жесткие, а этим требованиям Higer 6129 отвечает в полном объеме. Автобус имеет комфортабельный салон, оборудован ж/к мониторами с DVD-плеером, и при этом имеет более привлекательную цену в сравнении с аналогами российского производства.

Особенно важно, что на этом же заводе параллельно осуществляется сборка автобусов Scania, которые продаются в страны Европы и Азии. Это свидетельствует о высоком уровне квали-

(продолжение на стр. 21)

СПЕЦИФИКАЦИЯ HIGER KLQ 6109

• Основные параметры		• Двигатель	
Снаряженная масса, кг	11 200	Модель	Cummins C245-20 (Евро-2)
Полная масса автобуса, кг	14 800	Тип	дизельный с турбонаддувом и интеркулером
Нагрузка на переднюю ось, кг	4 500	Расположение и число цилиндров	6, рядное
Нагрузка на заднюю ось, кг	10 300	Рабочий объем, л	8,3
Количество мест для сидения,	41+1	Максимальный крутящий момент Нм	
Максимальная скорость, км\ч	120	при частоте вращения коленчатого вала, об/мин	1125/1200
Объем топливного бака, л	320	Номинальная мощность кВт(л.с.)	179 (245)
Средний расход топлива (Смешанный цикл), л/100 км	22	При частоте вращения коленчатого вала	2200 об/мин
• Габаритные размеры, мм		• Сцепление	
Длина/ширина/высота	10 490/2 500/3 510	Однодисковое, сухое, гидравлический привод	Hang'Chi 6sp
База	5 000	с пневмоусилителем.	Механическая, полностью синхронизированная
			6-ти ступенчатая

HIGER KLQ 6109

HIGER KLQ 6840/6885

СПЕЦИФИКАЦИЯ HIGER KLQ 6840/6845

• Основные параметры		• Двигатель	HIGER KLQ 6840/6885
Снаряженная масса, кг	7700/8150	Модель	Cummins EQB180-20 (Евро-2)/Cummins EQB210-20 (Евро-2)
Полная масса автобуса, кг	10260/11000	Тип	Cummins ISBe 185-30 (Евро-3)/Cummins ISBe 220-30 (Евро-3)
Нагрузка на переднюю ось, кг	3200/3550	Дизельный с турбонаддувом и	
Нагрузка на заднюю ось, кг	7060/7450	промежуточным охлаждением	
Количество мест для сидения	31+1/35+1	наддувочного воздуха.	
Максимальная скорость, км\ч	110	Расположение и число цилиндров	6, рядное расположение
Объем топливного бака, л	220	Рабочий объем, л	5.883
Средний расход топлива (Смешанный цикл), л/100 км	20	Максимальный крутящий момент, Нм	
Габаритный радиус поворота, м	17	при частоте вращения	
• Габаритные размеры, мм		коленчатого вала, об/мин	610/1500, 700/1500
Длина/ширина/высота	8390x2420x3345/8820x2390x3340	Номинальная мощность кВт (л.с.)	700/1500, 820/1500
База	4000/4500	при частоте вращения коленчатого вала	155(210), 162 (220)
• Сцепление			
Однодисковое, сухое, гидравлический привод с пневмоусилителем.			
• Коробка передач		Hang'Chi 6sp или ZF 6S890	
Модель		Механическая, полностью синхронизированная 6-ти	
		ступенчатая	



HIGER
BUSES

СПЕЦИФИКАЦИЯ HIGER KLQ 6129

• Основные параметры		• Двигатель	
Снаряженная масса, кг	13400	Модель	Cummins C00-20 (Евро-2)
Полная масса автобуса, кг	18000	Тип	Дизельный с турбонаддувом и промежуточным охлаждением наддувочного воздуха.
Нагрузка на переднюю ось, кг	6500	Расположение и число цилиндров	6, рядное расположение
Нагрузка на заднюю ось, кг	11500	Рабочий объем, л	8,268
Количество мест для сидения	47+1	Максимальный крутящий момент, Нм при частоте вращения коленчатого вала, об/мин	1125/1400
Максимальная скорость, км\ч	120	Номинальная мощность кВт (л.с.) при частоте вращения коленчатого вала	221 (300) 2200 об/мин
Объем топливного бака, л	440	• Коробка передач	ZF S6-85 или Qijiang S6-90
Средний расход топлива (Смешанный цикл), л/100 км	26	Модель	Механическая, полностью синхронизированная
Габаритный радиус поворота, м	24	Тип	6-ти ступенчатая
• Габаритные размеры, мм			
Длина/ширина/высота	12000/2500/3700		
База	6150		

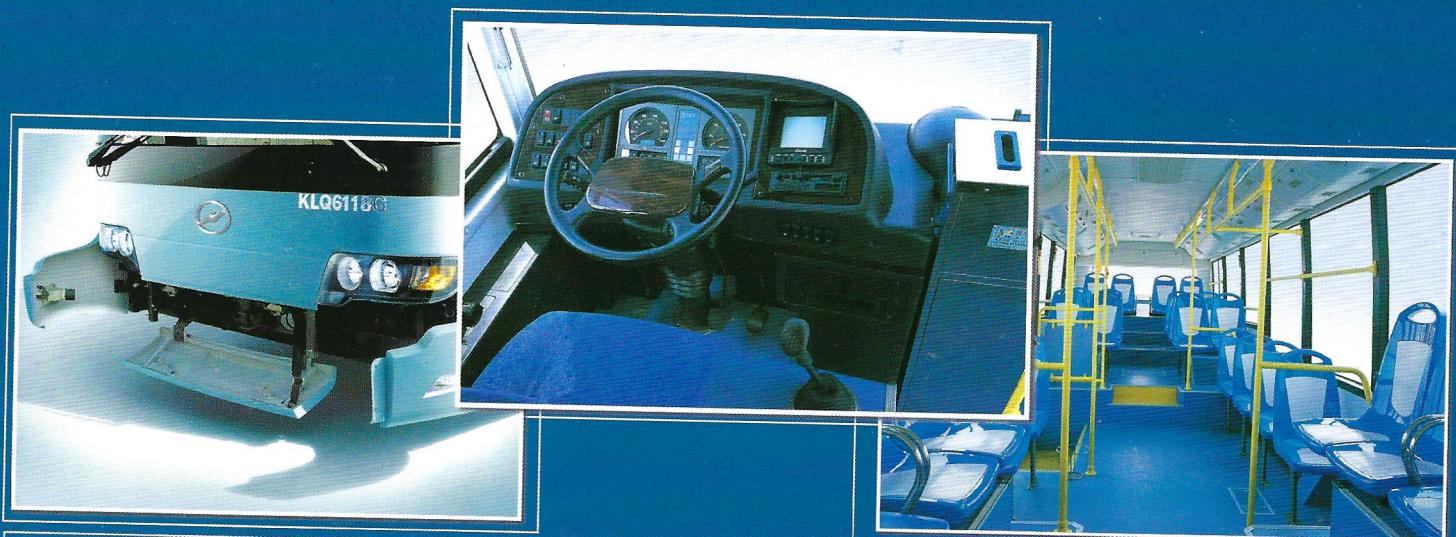


HIGER KLQ 6129



СПЕЦИФИКАЦИЯ HIGER KLQ 6118

• Основные параметры		• Двигатель	
Снаряженная масса, кг	9900	Модель	Cummins C245-20 (Евро-2)
Полная масса автобуса, кг	16500	Тип	Дизельный с турбонаддувом
Нагрузка на переднюю ось, кг	5500	и промежуточным охлаждением наддувочного воздуха.	Дизельный с турбонаддувом и промежуточным охлаждением наддувочного воздуха.
Нагрузка на заднюю ось, кг	11000	6, рядное расположение	6, рядное расположение
Количество мест для сидения, (общее)	33+1(88)	Максимальный крутящий момент Нм	1125/1200
Максимальная скорость, км\ч	85	при частоте вращения коленчатого вала, об/мин	1050/1300
Объем топливного бака, л	200	Номинальная мощность кВт (л.с.)	180 (245)
Средний расход топлива (Смешанный цикл), л/100 км	23	при частоте вращения коленчатого вала	2200 об/мин
• Габаритные размеры, мм		• Коробка передач	
Длина/ширина/высота	11460/2480/2900	Модель	QJ1205
База	5870	Тип	Механическая, полностью синхронизированная 6-ти ступенчатая



СПЕЦИФИКАЦИЯ HIGER KLQ 6720

• Основные параметры		• Двигатель	
Снаряженная масса, кг	6100	Модель	Cummins EQB 140-20(Евро-2)
Полная масса автобуса, кг	8365	Тип	дизельный с турбонаддувом и промежуточным охлаждением наддувочного воздуха.
Нагрузка на переднюю ось, кг	2850	Расположение и число цилиндров	4, рядное расположение
Нагрузка на заднюю ось, кг	5515	Рабочий объем, л	3.9
Количество мест для сидения,	24+1	Максимальный крутящий момент Нм	
Максимальная скорость, км\ч	105	при частоте вращения коленчатого вала, об/мин	410/1700
Объем топливного бака, л	160	Номинальная мощность кВт(л.с.)	92(140),
Средний расход топлива		При частоте вращения коленчатого вала	2700 об/мин
Смешанный цикл), л/100 км	16	Однодисковое, сухое, гидравлический привод с пневмоусилителем.	
Габаритный радиус поворота, м	16	• Коробка передач	
• Габаритные размеры, мм	7480/2370/3020	Модель	Hang'Chi CA-75
Длина/ширина/высота	3965	Тип	Механическая, полностью синхронизированная
База			5-ти ступенчатая


СПЕЦИФИКАЦИЯ HIGER KLQ 6891

• Основные параметры		• Двигатель	
Снаряженная масса, кг	8130	Модель	Cummins EQB 180-20(Евро-2)
Полная масса автобуса, кг	12000	Тип	Дизельный с турбонаддувом и промежуточным охлаждением наддувочного воздуха.
Нагрузка на переднюю ось, кг	4000	Расположение и число цилиндров	6, рядное расположение
Нагрузка на заднюю ось, кг	8000	Рабочий объем, л	5.9
Количество мест для сидения,	27(31)+1	Максимальный крутящий момент, Нм	
Максимальная скорость, км\ч	85	при частоте вращения коленчатого вала, об/мин	610/1500
Объем топливного бака, л	180	Номинальная мощность кВт (л.с.)	132(180)
Средний расход топлива		При частоте вращения коленчатого вала	2500 об/мин
(Смешанный цикл), л/100 км	20	• Сцепление	
Габаритный радиус поворота, м	17	Однодисковое, сухое, гидравлический привод с пневмоусилителем.	
• Габаритные размеры, мм	8965/2440/2900	• Коробка передач	
Длина/ширина/высота		Модель	Hang'Chi CA-75
База	4250	Тип	Механическая, полностью синхронизированная
			5-ти ступенчатая



ификации сборочного производства завода Higer.

Технические характеристики автобуса 6129 также заслуживают особого внимания. При мощности двигателя в 300 л.с. скорость автобуса составляет 120 км/ч. Топливный бак объемом 440 л и расход 26 л на 100 км дает возможность преодолевать 1800 км без дозаправки. Автобус оснащен 6-ти ступенчатой механической коробкой передач и климатической установкой с раздельными зонами для водителя и пассажиров.

Розничная цена : 4 150 000 руб

Класс город-пригород открывает модель **Higer 6720 BL**. Автобус малого класса для городских и пригородных перевозок. Достоинства этой модели: большая пассажировместимость в сравнении с автомобилями европейского и азиатского производства, малый расход топлива двигателя Cummins и улучшенный комфорт, благодаря более высокому салону.

Полная пассажировместимость составляет 24 человека, мощность двигателя 140 л.с., расход топлива 14 л на 100 км.

Розничная цена : 1 280 000 руб

Higer 6891 - это автобус среднего класса, не имеющий аналогов среди автобусов, производимых в России. Автобус предназначен для использования в условиях города. За счет использования короткой колесной базы, он имеет высокую маневренность, что позволяет ему уверенно двигаться в плотном городском потоке. Автобус имеет как места для сидения, так и накопительные площадки.

Higer 6891 - имеет привлекательные характеристики: средний расход топлива составляет 20 л на 100 км. Мощность двигателя 180 л.с., максимальная скорость ограничена 85 км/ч, что обеспечивает дополнительную безопасность пассажиров. Автобус в стандартной комплектации оснащен жидкостным отопителем и дополнительным обогревателем салона. По заказу может быть оснащен кондиционером, что делает автобус более привлекательным для пассажиров. Полная вместимость автобуса 58 чел, оборудовано 31 место для сидения пассажиров.

Розничная цена : 1 755 000 руб

Higer 6118 - городской автобус большого класса. Он предназначен для городских перевозок в мегаполисах с интенсивным пассажиропотоком. Полная вместимость автобуса 88 мест, сидячих мест 33. По соотношению цена-качество это одна из лучших моделей на российском рынке. Благодаря применению современных технологий окраски и применяемым двигателям автобус имеет ресурс в два раза больший, чем российские аналоги. Автобусы оснащаются двигателями Cummins мощностью 245 л.с. (Евро-2) и 280 л.с. (Евро-3). Эти двигатели имеют высокий крутящий момент, что делает автобус очень удобным в управлении при движении по городу.

Розничная цена : 2 550 000 руб

Дополнительные услуги.

Солидный опыт работы на рынке грузовиков и наработанные коммерческие связи с кредитными организациями и независимыми лизинговыми компаниями позволяют сделать выгодные предложения по финансированию сделок купли продажи. Так, например:

первоначальный взнос может составлять от 10% стоимости, удорожание - от 5,5 %, срок лизинга - до 5 лет.

Гарантии и сервис.

Любой продукт на нашем рынке требует сервисной поддержки. Следуя этому требованию, мы начали плотную работу по организации системы послепродажного обслуживания.

Гарантийное и послегарантийное сервисное обслуживание организовано в сети станций технического обслуживания ГК «Русбизнесавто». Собственные станции функционируют в Москве и регионах России. В тех регионах, где группа компаний не имеет собственных станций, будут привлекаться на договорной основе местные действующие техцентры с обязательной сертификацией предоставляемых услуг

В отделе запасных частей создана сервисная служба, работа которой построена максимально удобно. Информация о каждом покупателе автобуса Higer сразу поступает сотруднику службы, который сопровождает покупателя с первых дней эксплуатации автобуса, оперативно информируя его о наличии и сроках поставки нужных деталей.

Перспективы Higer в России

Реальные продажи автобусов Higer начались в ноябре 2006 года. За столь короткий срок мы реализовали на сегодняшний день более 200 автобусов для более сотни перевозчиков. Это говорит о том, что автобусы Higer с самого начала быстро завоевывают популярность, и покупатели по достоинству оценили этот продукт.

В этом году мы заключили с компанией Higer контракт на поставку в Россию 1000 единиц автобусов. Автобусы Higer стали победителем конкурса города Казани на поставку автобусов городского класса. В скором времени 400 автобусов Higer будут служить городу, доставлять пассажирам комфорт и удобства передвижения, а перевозчикам – достойную прибыль.

Наши клиенты, до этого эксплуатирующие автобусы различных заводов-изготовителей российских марок, в последнее время стали активно приобретать автобусы марки Higer, которые на 100% отвечают требованиям высокого уровня качества, надежности, безопасности и, что немаловажно, по умеренной цене.

Продажа автобусов:

(495) 785-72-02

(495) 747-19-61

(495) 232-58-07/08, 785-43-54/55

(495) 785-99-99

www.higer-bus.ru



ПОЛОЖЕНИЕ об Общественном Совете по совершенствованию деятельности автовокза- лов при Российском Автотранспортном Союзе

ПРОЕКТ

I. Общие положения

1. Общественный Совет по совершенствованию деятельности автовокзалов (далее -Совет) является со-вещательным органом при Некоммерческой организации Российской автотранспортный союз, призванным на основе взаимодействия с органами государственной власти Российской Федерации, деловыми кругами и общественностью содействовать поиску эффективных решений по совершенствованию деятельности авто-вокзалов, организации перевозок пассажиров на основе взаимодействия государства и бизнеса.

2. Совет в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, решениями Российского автотранспортного союза, а также настоящим Положением.

3. Совет действует как постоянный орган, участие в Совете осуществляется на принципах добровольности, самоуправления, гласности, самостоятельности в принятии решений в рамках компетенции.

4. Состав Совета формируется из руководителей автовокзалов, руководителей объединений автовокзалов (автостанций), представителей автоперевозчиков - членов Некоммерческой организации Российской авто-транспортный союз, представителей заинтересованных органов государственной власти, а также научных работников в области транспорта (по согласованию).

5. Состав Совета утверждается распоряжением Президента Российского автотранспортного союза.

II. Цели и задачи Совета

1. Основными целями Совета являются:

- а) поиск решений для наиболее сбалансированного развития транспортной отрасли России;
- б) формирование условий максимального вовлечения представителей государственных органов власти, отечественных и зарубежных деловых кругов,
- в) представителей общественности в процессе развития транспортной инфраструктуры;
- г) обеспечение высокого качества и доступности услуг транспортного комплекса хозяйствующим субъек-там и населению;

2. Для достижения указанных целей Совет решает следующие задачи:

- а) организует и проводит исследование основных проблем развития перевозок в междугороднем сообще-нии, анализирует состояние законодательной и иной нормативно- правовой базы;
- б) способствует повышению роли Российского автотранспортного союза в развитии и регулировании транспортной системы; осуществляет взаимодействие со средствами массовой информации;
- в) проводит консультации и выяснение мнений государственных органов власти, деловых и общественных кругов по вопросам развития транспортной отрасли;
- г) содействует проведению иных мероприятий, направленных на наиболее полное удовлетворение потреб-ностей транспортной сферы и повышение вклада отрасли в формирование ВВП.

III. Полномочия Совета

1. В рамках целей и задач Совет:

- а) разрабатывает и вносит совместно и по согласованию с Российским автотранспортным союзом предложения и рекомендации в органы государственной власти по вопросам реализации Транспортной стратегии Российской Федерации, развития автотранспортного законодательства, увеличения конкурентоспособности российских автоперевозчиков, повышения безопасности дорожного движения, совершенствования государственно-частного партнерства и деятельности автовокзалов;

б) совместно с Российским автотранспортным союзом разрабатывает предложения по привлечению инвестиций для развития автотранспортной отрасли Российской Федерации и реализации НИОКР программ Российского авто-транспортного союза.

- в) приглашает на заседания представителей:
 - органов государственной власти;
 - общественных, научных и деловых кругов;
 - средств массовой информации.

IV. Руководство Совета

1. Совет возглавляет Председатель, избираемый на заседании совета из числа руководителей автовокза-

лов.

2. Председатель Совета руководит работой Совета, председательствует на заседаниях Совета и осуществляет контроль исполнения решений Совета.

3. Председатель Совета вправе делегировать свои отдельные полномочия, предусмотренные настоящим Положением, своему заместителю.

4. Заместитель председателя Совета:

- а) выполняет поручения председателя;
- б) готовит предложения по основным направлениям деятельности Совета;
- в) координирует деятельность структурных образований и членов Совета;
- г) ведет заседания Совета по поручению председателя в его отсутствие;
- д) обеспечивает выполнение решений Совета.

V. Права и обязанности членов Совета

1. Члены Совета принимают участие в его работе на общественных началах без права замены.

2. Члены Совета обязаны:

а) принимать участие в заседаниях Совета, активно участвовать в обсуждении рассматриваемых вопросов и выработке решений по ним;

б) всемерно содействовать выполнению решений Совета;

в) выполнять по поручению Совета его решения, информировать письменно руководство Совета о ходе их выполнения;

г) не разглашать без согласования с руководством Совета решения и иную информацию, которая стала им известна в связи с работой в Совете.

3. Члены Совета имеют право:

а) участвовать в заседаниях Совета и голосовать по обсуждаемым вопросам;

б) вносить предложения в повестку дня заседания Совета и по порядку его ведения;

в) выступать на заседаниях Совета, предлагать для постановки на голосование вопросы, не входящие в повестку дня заседания Совета;

г) излагать свое мнение по обсуждаемым на заседании Совета вопросам;

д) выносить на рассмотрение во внеплановом порядке вопросы, требующие безотлагательного решения;

ж) получать информацию о ходе выполнения решений Совета;

з) вносить предложения по кандидатурам экспертов и специалистов в составы комиссий и рабочих групп;

и) выйти из состава Совета на основании письменного заявления.

VI. Работа Совета

1. Совет проводит очередные (плановые) и внеочередные заседания.

2. Плановые заседания проводятся в соответствии с квартальным планом работы.

3. Внеочередные заседания проводятся по срочным вопросам на основании решения руководства Совета.

4. На заседаниях Совет заслушивает доклады участников Совета, представителей государственных органов, приглашенных лиц.

5. Заседания Совета созываются по мере необходимости, но не реже одного раза в три месяца.

6. Совет принимает решения простым большинством голосов присутствующих на заседании членов Совета. При равенстве голосов решающим является голос председателя или лица, его замещающего. При решении вопросов на заседании Совета каждый член Совета обладает одним голосом. Передача голоса одним членом Совета другому члену не допускается.

7. Решения Совета оформляются в виде протоколов. Протоколы заседания Совета подписываются председательствующим на заседании Совета и ответственным секретарем.

VII. Обеспечение работы Совета

1. Организационное и материально-техническое обеспечение деятельности Совета осуществляется при содействии членов Совета Секретарем Совета. Секретарь Совета назначается Президентом Российского автотранспортного союза.

2. Секретарь Совета:

а) осуществляет организационное, информационное и документарное обеспечение деятельности Совета как в связи с подготовкой и проведением заседаний Совета, так и в период между заседаниями, в том числе:

- разрабатывает и представляет на согласование Председателю и последующее утверждение Советом План работы Совета;

- в соответствии с Планом работы Совета, а также письменными требованиями, поступившими от членов Совета, Президента РАС разрабатывает и представляет на утверждение Председателю Совета проект повестки дня заседания Совета;



РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ

-письменно информирует всех членов Совета о предстоящих внеочередных и плановых заседаниях Совета;

-своевременно направляет членам Совета соответствующие документы и материалы, необходимые к заседанию Совета;

-организует подготовку и представление документов (информации) по запросам членов Совета;

- осуществляет ведение протокола заседания Совета;

-обеспечивает распечатку, редактирование, тиражирование, перевод и направление соответствующим лицам документов и материалов к заседаниям Совета;

-обеспечивает информирование Председателя Совета и других членов Совета о предложениях члена (членов) Совета по соответствующим проектам решений Совета, поступивших до заседания Совета, либо об их позиции по соответствующему вопросу;

-технически обеспечивает подготовку к проведению очередных заседаний Совета в очной форме (помещение, материалы, беспрепятственный доступ в соответствующие помещения членов Совета и приглашенных лиц, обеспечение вновь поступившими материалами, секретарские услуги и т.п.);

б) организационно и технически помогает Председательствующему на заседании Совета вести заседание, в том числе:

- осуществляет учет предложений членов Совета по соответствующему проекту (проектам) решения (решений) Совета;

- обеспечивает проведение голосования на заседании Совета;

- обеспечивает составление протокола заседания Совета;

- обеспечивает рассылку документов, утвержденных Советом всем заинтересованным лицам;

- организует разработку и ведение номенклатуры дел Совета.

По материалам РАСа

Руководителям ассоциаций, союзов, некоммерческих партнерств - членам РАС (Рекомендации по эксплуатации автотранспорта)

Выполнение Федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах".

В условиях стремительного увеличения численности автомобильного транспорта, остройшей проблемой продолжает оставаться низкий уровень безопасности дорожного движения. Одним из основных факторов, оказывающих значительное влияние на уровень аварийности, является психофизиологическое состояние водителей транспортных средств, которому, к сожалению, не уделяется должного внимания как при проведении медкомиссий, обследовании лиц для допуска к управлению, так и непосредственно в процессе управления транспортным средством. Эти и другие проблемы безопасности дорожного движения нашли свое отражение в Федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах".

Основными целями Программы являются сокращение количества лиц, погибших и пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий. Это позволит Российской Федерации приблизиться к уровню безопасности дорожного движения, характерному для стран с развитой автомобилизацией населения, снизить показатели аварийности

и уменьшить социальную остроту проблемы. Приоритетными условиями достижения целей Программы являются предупреждение опасного поведения участников дорожного движения и развитие системы подготовки водителей и их допуска к участию в дорожном движении.

Решению поставленных в Программе задач было посвящено межотраслевое рабочее совещание с участием представителей Минтранса России, МВД России, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Российского автотранспортного союза, ОАО «НИИАТ», ГУУ «Институт управления на транспорте», ГУП «Мосгортранс», ГУП МО «Мострансавто», ХК ЗАО «Совтрансавто», ПКБ ЦТ ОАО «РЖД», Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожно-го хозяйства, МФТИ, отраслевых средств массовой информации, организованное членом РАС - ЗАО «НЕЙРОКОМ».

Предприятием ЗАО «НЕЙРОКОМ», на основе многолетних исследований, разработано комплексное решение по обеспечению безопасности дорожного движения, включающее в себя:

профессиональный подбор водителей на базе универсального психодиагностического комплек-

са (УПДК-МК),

проверку функционального состояния водителя - предрейсовый контроль, осуществляемый автоматизированной системой экспертного определения состояния здоровья (ЭкоЗ),

осуществление непрерывного контроля состояния водителя во время движения при помощи системы поддержания работоспособности водителя («Вигитон») и повышение профессионально важных психологических качеств водителя на тренажере ТА-2.

НОВОСТИ:

Отвечать за пробки на дорогах будут гаишники



Московские пробки

Предложение министра транспорта Игоря Левитина возложить на Минтранс ответственность за выполнение некоторых функций по организации дорожного движения было сразу же растиражировано всеми новостными лентами. Только интерпретировали слова министра, как оказалось, неверно. Получилось, что СМИ выдали желаемое за действительное, сказав, что у ГАИ отнимут функции по организации дорожного движения: не смогли пропустить очередной повод уличить гаишников в несостоятельности.

Госавтоинспекции сразу инкриминировали неумение организовать правильное «беспробочное» движение, следить за разметкой и размещением дорожных знаков. На самом же деле, как оказалось, ГАИ изменения в Министерстве транспорта коснуться никак не должны и никакие функции ни у кого забирать не собирается. Речь шла об организации нового департамента в составе Минтранса, который будет заниматься совершенно новыми задачами.

Как сообщили в Минтрансе, это Департамент будет отныне заниматься организацией пассажирских и грузовых перевозок по федеральным трассам. Правда, городских жителей, и, в первую очередь, автомобилистов, это тоже касается. Дело в том, что, с целью разгрузки крупных городов-миллионников, (и, в том числе, Москвы), в обход городов будут построены объездные пути, которые должны освободить перенаселенные пункты

Российский автотранспортный союз считает целесообразным рассмотреть возможность внедрения на предприятиях автомобильного транспорта инструментального контроля профессионально важных качеств водителей, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров.

По вопросам получения дополнительной информации и приобретения указанной продукции обращаться в Российской автотранспортный союз.

**Президент
Российского Автотранспортного Союза
И.Д. Марчук**

от транзитного транспорта. По сути дела, на этом компетенция нового департамента Минтранса и кончается. Гаишники же по-прежнему сохраняют полный контроль над дорожным движением, нравится это кому-то или нет.

Основные нарекания к работе столичной, к примеру, автоВИспекции касаются именно несвоевременной работы по восстановлению дорожного полотна и нанесению разметки. Почему-то наносить разметку начинают в час пик, а места, где снят асфальт в ночное время, никак не помечаются, из-за чего люди не только попадают в жуткие аварии, но и вынуждены чинить подвеску или латать колеса, налетев на большой скорости на стык между заасфальтированной дорогой и куском со снятым покрытием. Дефицит дорожных знаков наблюдается даже в столичном регионе, не говоря уже про федеральные и региональные трассы.

Журят гаишников и за странные развязки в Москве, и за их недостаток на некоторых участках. И если над ТТК раньше подщучивали, что «его проектировал человек с чувством юмора», то сейчас шутки уже неуместны, ведь Москве срочно нужны новые развязки, и пусть их делает тот же самый юморист. Все эти функции, которые, по общему мнению, затрудняют работу ГАИ, теоретически могли бы быть переданы Минтрансу, ведь градостроительство должно быть напрямую связано со строительством новых дорог.

Нормативов по соотношению количества транспорта и численности населения с общей протяженностью автодорог у нас нет. Да и специально заниматься проблемой дорожного строительства и организацией движения некому, ведь ГАИ борется со смертностью на дорогах. Другое дело, что разрастание бюрократии и усложнение согласований между двумя органами в таком случае, возможно, стало бы еще более сдерживающим фактором в процессе модернизации дорожной сети.

А поэтому надеяться на то, что кто-то назначен ответственным за борьбу с пробками, – не стоит. Просто таких ответственных стало больше. А у семи нянек, как известно, дитя в результате остается без глаза...



НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

В адрес Некоммерческого Партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» поступил проект **«Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом»**. Документ направлен руководством Российского Автотранспортного Союза для рассмотрения и выдачи замечаний и предложений.

Безусловно, это главный нормативный акт перевозчиков, охватывающий все аспекты технологического процесса перевозок, а также смежные вопросы неразрывно с ним связанные.

В этом номере мы публикуем фрагмент **«Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом»** и приглашаем Вас воспользоваться редкой возможностью существенно повлиять на дальнейшую нашу деятельность. Наш профессионализм и активность помогут не только максимально корректно и четко изложить весь перевозочный процесс, но и наполнить новым содержанием, подсказанным формирующимся рынком в частности междугородного пассажирского автобусного сообщения. Ваши предложения, замечания, да и просто мнения, высказанные на страницах настоящего издания не останутся без внимания.

ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА АВТОМОБИЛЬНЫМ И ГОРОДСКИМ НАЗЕМНЫМ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ТРАНСПОРТОМ

проект

СОДЕРЖАНИЕ

1. Общие положения
2. Регулярные перевозки пассажиров и багажа
 - 2.1. Маршруты регулярного сообщения
 - 2.2. Расписание отправления и прибытия транспортных средств
 - 2.3. Остановочные пункты маршрутов регулярного сообщения
 - 2.4. Автовокзалы и автостанции
 - 2.5. Оформление и оборудование транспортных средств
 - 2.6. Проездной билет, квитанция на провоз ручной клади, багажная квитанция
 - 2.7. Перевозка багажа и провоз ручной клади
 - 2.8. Перевозка багажа в багажных автомобилях
 - 2.9. Возврат суммы, уплаченной за проезд и провоз ручной клади, багажа
 - 2.10. Забытые и найденные вещи
 - 2.11. Контроль за наличием билетов, квитанций на провоз ручной клади, багажных квитанций
3. Заказные перевозки пассажиров и багажа
 - 3.1. Предоставление транспортного средства для заказной перевозки пассажиров и багажа
 - 3.2. Внешнее оформление транспортных средств, предоставляемых для заказной перевозки пассажиров и багажа
 - 3.3. Остановочные пункты транспортных средств, предоставляемых для заказной перевозки неопределенного круга лиц
 4. Таксомоторные перевозки пассажиров и багажа
 - 4.1. Предоставление транспортного средства для таксомоторной перевозки пассажиров и багажа
 - 4.2. Перевозка багажа, провоз ручной клади
 - 4.3. Оформление и оборудование транспортного средства
 - 4.4 Оборудование стоянок легковых такси
 5. Хранение вещей в камерах хранения автовокзалов (автостанций)
 6. Порядок предъявления претензий и составления актов
- Приложение 1.** Минимальные нормы оборудования помещений автовокзалов (автостанций)
- Приложение 2.** Обязательные реквизиты билета
- Приложение 3.** Обязательные реквизиты квитанции на провоз ручной клади
- Приложение 4.** Обязательные реквизиты багажной квитанции
- Приложение 5.** Приемо-сдаточный акт
- Приложение 6.** Книга учета забытых вещей, находящихся на хранении на складе
- Приложение 7.** Форма и порядок составления заказа-наряда на предоставление транспортного средства для заказной перевозки пассажиров и багажа

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Действие настоящих правил распространяется на перевозки пассажиров и багажа автобусами, трамваями, троллейбусами, легковыми автомобилями (далее транспортные средства) в границах территории Российской Федерации.

1.2. Перевозки пассажиров и багажа в международном сообщении осуществляются по правилам, устанавливаемым соответствующими международными договорами (соглашениями).

границах:

абонементный талон – проездной билет, предназначенный для оплаты проезда посредством погашения механическим компостером, установленным в салоне транспортного средства;

автовокзал (автостанция) – производственно-технологический комплекс, предназначенный для оказания услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении регулярных перевозок;

таксометр – оборудование, предназначенное для расчета стоимости таксомоторной перевозки исходя из установленных тарифов на единицу пробега и (или) единицу времени использования транспортного средства.

2. РЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА

2.1. Маршруты регулярного сообщения

2.1.1. Открытие, изменение и закрытие маршрутов регулярного сообщения осуществляется органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

2.1.2. Каждому вновь открытому маршруту регулярного сообщения присваивается определенный порядковый номер. Номер маршрута регулярного состоит из комбинации цифр и букв, указывающих на

1) вид регулярных перевозок пассажиров и багажа, осуществляемых на соответствующем маршруте (с посадкой (высадкой) пассажиров в пути следования только на остановочных пунктах или в любом пункте маршрута, не запрещенном для этих целей Правилами дорожного движения Российской Федерации);

2) действие тарифов, утвержденных органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации, органом местного самоуправления, и преимуществ по провозной плате, установленных федеральными законами, законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, муниципальными правовыми актами.

2.1.3. Номера маршрутов регулярного сообщения, пролегающих в границах территории поселения или между поселениями в границах территории одного муниципального района, присваиваются органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

2.1.4. Номера маршрутов регулярного сообщения, пролегающих в границах территории одного субъекта Российской Федерации между муниципальными районами или между городскими округами или между городским округом и муниципальным районом, присваиваются органами исполнительной власти соответствующих субъектов Российской Федерации.

2.1.5. Номера маршрутов регулярного сообщения, пролегающих в границах территорий двух и более субъектов Российской Федерации, присваиваются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

2.1.6. Совпадение порядковых номеров маршрутов регулярного сообщения, пролегающих в границах территории одного субъекта Российской Федерации, не допускается.

2.1.7. Информация об открытии, закрытии органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации, органом местного самоуправления маршрута регулярного сообщения должна быть доведена указанными органами до сведения населения не позднее, чем за 10 дней до наступления соответствующего события.

2.2. Расписание отправления и прибытия транспортных средств

2.2.1. Регулярные перевозки пассажиров и багажа осуществляются по расписаниям отправления (прибытия) транспортных средств, разрабатываемым в порядке, установленным законодательством Российской Федерации. Расписание отправления транспортных средств разрабатывается для перевозок во всех видах сообщения, а расписание прибытия транспортных средств – для перевозок в международном сообщении.

2.2.2. Расписание отправления (прибытия) транспортных средств разрабатывается для каждого остановочного пункта маршрута регулярного сообщения, в котором предусмотрена обязательная остановка транспортного средства.

2.2.3. Расписание отправления транспортных средств содержит время начала и окончания движения, а также интервалы отправления транспортных средств или временной график отправления транспортных средств от остановочного пункта.

2.2.4. Расписание прибытия транспортных средств содержит временной график прибытия транспортных средств на остановочный пункт.

2.2.5. Расписание отправления (прибытия) транспортных средств вывешивается для информации пассажиров на всех остановочных пунктах маршрута регулярного сообщения, в которых предусмотрена обязательная остановка транспортного средства.

2.2.6. В случае если потребность в регулярных перевозках пассажиров и багажа существенно зависит от сезона или дней недели, расписание отправления (прибытия) транспортных средств может составляться на летний и осенне-зимний периоды года и (или) отдельно для рабочих, выходных и праздничных дней. Сроки переходов на новые расписания отправления (прибытия) транспортных средств могут изменяться в зависимости от местных климатических и других условий.



НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

2.2.7. Расписание отправления (прибытия) транспортных средств, а также вносимые в него изменения утверждаются органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

2.2.8. Изменения в расписание отправления (прибытия) транспортных средств должны быть доведены до сведения населения не позднее, чем за 5 дней до начала осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа согласно измененному расписанию.

2.2.9. Отправление (прибытие) транспортных средств по маршрутам регулярного сообщения, пролегающих по территории нескольких субъектов Российской Федерации, производится по московскому времени. В расписании отправления (прибытия) наряду с московским временем указывается и местное время.

2.3. Остановочные пункты маршрутов регулярного сообщения

2.3.1. Остановочные пункты маршрутов регулярного сообщения подразделяются на постоянные и "по требованию".

2.3.2. К постоянным остановочным пунктам маршрута регулярного сообщения относятся такие, на которых транспортные средства производят остановку в течение всего времени работы данного маршрута. Остановка транспортных средств на постоянных остановочных пунктах является обязательной. Постоянные остановочные пункты организуются в местах с устойчивым и значительным пассажирооборотом.

2.3.3. К остановочным пунктам "по требованию" относятся такие, на которых посадка (высадка) пассажиров производится по их требованию. Остановка транспортных средств на остановочных пунктах "по требованию" осуществляется в следующих случаях:

- 1) если пассажир, находящийся в салоне транспортного средства, заранее уведомит кондуктора или водителя о необходимости остановки транспортного средства на соответствующем остановочном пункте;
- 2) если пассажир, находящийся на соответствующем остановочном пункте, потребует от водителя остановки транспортного средства посредством поднятия вверх руки.

2.3.4. Остановочные пункты оборудуются указателями, определяющими место остановки транспортного средства для посадки и высадки пассажиров и оповещающими пассажиров о расписании движения транспортных средств по маршрутам регулярного сообщения, в состав которых включен соответствующий остановочный пункт.

2.3.5. На указателях должна быть размещена следующая информация:

- 1) условное изображение транспортного средства (автобуса, троллейбуса, трамвая), которым осуществляются регулярные перевозки пассажиров и багажа;
 - 2) номера маршрутов регулярного сообщения, имеющих на нем остановки;
 - 3) название конечной остановки каждого маршрута регулярного сообщения;
 - 4) периоды времени суток, в течение которых на данном остановочном пункте осуществляется остановка транспортных средств (в случае если остановка транспортных средств на данном остановочном пункте осуществляется только в определенные часы суток);
 - 5) расписание отправления транспортных средств по каждому маршруту регулярного сообщения, в состав которого включен соответствующий остановочный пункт;
 - 6) время начала и окончания движения по каждому маршруту регулярного сообщения, в состав которого включен соответствующий остановочный пункт (в населенных пунктах, где установлено единое время начала и окончания движения на маршрутах регулярного сообщения, эта информация должна наноситься только для маршрутов регулярного сообщения, у которых это время отличается от единого времени);
 - 7) надпись «по требованию» для остановочных пунктов «по требованию».
- 8) наименование, адрес и контактные телефоны органа, осуществляющего контроль за выполнением регулярных перевозок пассажиров и багажа.

2.3.6. Наименования остановочных пунктов наносятся на двух языках: в верхней строке - на национальном языке субъекта Российской Федерации, в нижней - на русском языке.

2.3.7. Указатели остановочных пунктов должны устанавливаться с таким расчетом, чтобы обеспечивать хорошую видимость их водителями и пешеходами с расстояния до 3 метров. В темное время суток указатели остановочных пунктов должны быть освещены.

2.3.8. Конечные пункты маршрутов регулярного сообщения, в которые прибывают транспортные средства, если они не совпадают с пунктами отправления, оборудуются указателями "Посадки нет".

2.3.9. На остановочных пунктах должны устраиваться павильоны и навесы, защищающие ожидающих пассажиров от непогоды, а в местах с жарким климатом - и от прямых солнечных лучей.

2.3.10. Павильоны и навесы на остановочных пунктах должны быть оборудованы скамьями для ожидающих пассажиров.

2.4. Автовокзалы и автостанции

2.4.1. Автовокзал (автостанция) должен иметь билетные кассы, камеры хранения ручной клади и багажа, зал ожидания, комнату матери и ребенка, предприятия общественного питания, помещения для культурно-бытового и санитарно-гигиенического обслуживания пассажиров (почту, справочное бюро, пункт медицинской помощи, туалеты и т.д.). Оборудование помещений автовокзалов (автостанций) должно соответствовать минимальным нормам, указанным в приложении 1.



2.4.2. Допускается организация автовокзалов (автостанций) в помещениях вокзалов, используемых для перевозок другими видами транспорта (железнодорожным, речным, морским, воздушным).

2.4.3. В объединенном вокзале, организованном в зданиях железнодорожного (речного, морского, аэро) вокзала, выделяются помещения для касс, диспетчерской и других необходимых служб автомобильного транспорта, а на привокзальной площади территории для посадки и высадки пассажиров и стоянки автобусов.

2.4.4. Залы ожидания, камеры хранения и другие помещения для культурно-бытового, санитарно-гигиенического обслуживания пассажиров в объединенном вокзале являются общими как для пассажиров автомобильного, так и для пассажиров других видов транспорта.

2.4.5. Режим работы автовокзала (автостанции) должен соответствовать графику прохождения транспортных средств. Автовокзалы (автостанции) с некруглосуточным режимом работы должны иметь на фасадной стороне здания расписание отправления и прибытия транспортных средств или автоматическую установку для выдачи справок о расписании их отправления и прибытия.

2.4.6. В здании автовокзала (автостанции) в обязательном порядке должны быть размещена следующая информация:

- 1) информация о работе билетных касс;
- 2) общее расписание отправления (прибытия) транспортных средств;
- 3) таблицы стоимости проезда и провоза ручной клади, багажа;
- 4) схема расположения и нумерация мест в транспортных средствах;
- 5) схема движения транспортных средств;
- 6) выписка из правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим пассажирским транспортом по маршрутам регулярного сообщения.

2.4.7. Информация о работе билетных касс вывешивается в виде таблички у каждой кассы предварительной и текущей продажи билетов. На табличке указывается:

- 1) специализация кассы (предварительная или текущая продажа билетов);
- 2) направления, по которым осуществляется продажа билетов;
- 3) номер кассы;
- 4) часы работы кассы;
- 5) фамилия, имя, отчество кассира.

2.4.8. Общее расписание отправления (прибытия) транспортных средств вывешивается в кассовом зале или зале ожидания, а также при входе на автовокзал (автостанцию). Общее расписание отправления (прибытия) транспортных средств должно, как минимум, содержать следующую информацию:

- 1) перечень маршрутов регулярного сообщения, в состав которых включен автовокзал (автостанция);
- 2) дата и время прибытия транспортного средства на автовокзал (автостанцию) в часах и минутах (по каждому маршруту);
- 3) дата и время отправления транспортного средства с автовокзала (автостанции) в часах и минутах (по каждому маршруту);
- 4) дата и время прибытия транспортного средства на конечный пункт в часах и минутах (по каждому маршруту).

2.4.9. Таблица стоимости проезда и провоза багажа вывешивается в кассовых залах автовокзалов (автостанций) с внешней стороны касс. Таблицы стоимости проезда должны, как минимум, содержать следующую информацию:

- 1) перечень пунктов назначения транспортных средств, отправляемых с автовокзала (автостанции);
- 2) стоимость проезда и категории пассажиров, для которых установлены преимущества по оплате проезда (по каждому пункту назначения);
- 3) стоимость провоза одного места багажа (по каждому пункту назначения).

2.4.10. Схемы расположения и нумерации мест в транспортных средствах вывешиваются в кассовом зале автовокзала (автостанции) или непосредственно на кассах с внешней стороны. В каждом автовокзале (автостанции) должны быть схемы расположения и нумерации мест тех марок транспортных средств, которые обслуживаются данным автовокзалом (автостанцией).

2.4.11. Схема движения транспортных средств изготавливается в виде условного графического изображения, на котором указывается путь следования транспортного средства по маршрутам регулярного сообщения, в состав которых включен автовокзал (автостанция). На схему условными знаками наносятся:

- 1) населенные пункты, в которых размещены остановочные пункты маршрутов регулярного сообщения;
- 2) номера маршрутов регулярного сообщения, проходящих через указанные на схеме населенные пункты;

Схема движения транспортных средств вывешивается в зале ожидания или в кассовом зале автовокзала (автостанции).

2.4.12. Выписка из правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим пассажирским транспортом по маршрутам регулярного сообщения изготавливается типографским способом и вывешивается в кассовом зале, зале ожидания и других местах массового скопления пассажиров.

2.4.13. В здании автовокзала (автостанции) должны быть размещены указатели следующих основных служб: зала ожидания, комнаты матери и ребенка, предприятий общественного питания, пункта медицинской помощи, камер хранения, общественных туалетов, мест ожидания прибытия и отправления транспортных средств на перронах и посадочных площадках и др.

2.4.14. На территории привокзальной (пристанционной) зоны должны быть размещены следующие указатели:

- 1) направлений въезда и выезда транспортных средств;
- 2) входа в здание автовокзала (автостанции);



3) специализации платформ (перронов) по назначению (для прибывающих, отправляющихся и транзитных транспортных средств).

2.5. Оформление и оборудование транспортных средств

2.5.1. Внешнее оборудование транспортных средств должно, как минимум, включать:

- 1)** передний указатель маршрута регулярного сообщения;
- 2)** боковой указатель маршрута регулярного сообщения;
- 3)** задний указатель маршрута регулярного сообщения.

2.5.2. Передний указатель маршрута следования помещается в застекленной нише над ветровым стеклом транспортного средства или в нижнем правом углу ветрового стекла. На указателе размещаются наименования начального и конечного пунктов маршрута и присвоенный этому маршруту номер. Размер указателя определяется по размеру ниши в лобовой части кузова транспортного средства. Если передний указатель располагается на ветровом стекле, его размеры должны обеспечивать хорошую видимость с расстояния не менее 3 метров. Допускается использование в качестве переднего указателя маршрута информационное электронное табло, размещаемое над ветровым стеклом транспортного средства.

2.5.3. Боковой указатель маршрута следования устанавливается:

- 1)** на транспортных средствах с одной дверью - с левой стороны двери;
- 2)** на транспортных средствах с двумя и тремя дверями - справа от последней двери;
- 3)** транспортных средствах с четырьмя дверями - с левой стороны второй двери и правой стороны четвертой двери.

На боковом указателе маршрута следования размещаются номер и наименование начального и конечного пунктов маршрута и основных промежуточных пунктов. Размеры указателя должны обеспечивать его хорошую видимость с расстояния не менее 3 метров.

2.5.4. Задний указатель номера маршрута устанавливается в правом нижнем углу заднего окна по ходу транспортного средства. На заднем указателе маршрута следования размещается номер маршрута.

2.5.5. Над каждой дверью, через которую осуществляется вход пассажиров, с наружной стороны укрепляется табличка с надписью "Вход" или наносится надпись «Вход». На транспортных средствах с одной дверью табличка или надпись "Вход" не укрепляется (не наносится).

2.5.6. Снаружи над ветровым стеклом и (или) на правом по ходу движения борту транспортных средств указывается полное или краткое наименование перевозчика.

2.5.7. Размеры надписей в табличках и на борту транспортного средства должны обеспечивать хорошую видимость с расстояния не менее 3 м.

2.5.8. Внутреннее оформление транспортных средств должно, как минимум, включать:

- 1)** табличку с наименованием, адресом и телефонами перевозчика, фамилиями водителя и кондуктора;
- 2)** наименование, номера телефонов и адресов контролирующих органов;
- 3)** табличку с указанием номеров мест на сиденьях;
- 4)** табличку с указанием мест для пассажиров с детьми и инвалидов;
- 5)** таблицу стоимости проезда;
- 6)** правила пользования транспортным средством;
- 7)** табличку или надпись "Выход".

2.5.9. Табличка с наименованием, адресом и телефонами перевозчика, фамилиями водителя и кондуктора устанавливается на перегородке кабины водителя, а при отсутствии перегородки - на боковой стенке справа от передней двери по ходу движения транспортного средства.

2.5.10. Наименование, номера телефонов и адресов контролирующих органов помещаются в рамку и укрепляются на перегородке кабины водителя или боковой стенке справа от передней двери по ходу движения транспортного средства.

2.5.11. Табличка с указанием номеров мест на сиденьях устанавливается в транспортных средствах, выполняющих регулярные перевозки с обязательным предоставлением пассажирам места для сидения. Номера мест должны располагаться согласно установленной схеме.

2.5.12. Табличка с указанием мест для пассажиров с детьми и инвалидов прикрепляется над окнами соответствующих мест для сидения.

2.5.13. Таблица стоимости проезда вывешивается на перегородке кабины водителя и (или) на боковой стенке транспортного средства;

2.5.14. Правила пользования транспортным средством помещаются в рамку и укрепляются на перегородке кабины водителя или боковой стенке справа от передней двери по ходу движения транспортного средства.

2.5.15. Табличка или надпись "Выход" укрепляется (наносится) внутри над дверями транспортного средства, через которые осуществляется высадка пассажиров.

2.5.16. На транспортных средствах с одной дверью табличка или надпись "Вход" не укрепляется (не наносится).

2.6. Билет, квитанция на провоз ручной клади, багажная квитанция

2.6.1. Проезд по маршрутам регулярного сообщения осуществляется только при наличии у пассажира билета, провоз ручной клади сверх установленных норм бесплатного провоза - только при наличии квитанции на провоз ручной клади, перевозка

багажа – только при наличии багажной квитанции.

2.6.2. Билет должен содержать обязательные реквизиты согласно приложению 2. На билете допускается размещение дополнительных реквизитов, учитывающих особенности условий осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа.

2.6.3. Если на одном маршруте регулярного сообщения применяются тарифы, учитывающие различный уровень обслуживания на борту транспортного средства (наличие кондиционера, видеомагнитофона, туалета; предоставление питания, газет, журналов; отделка салона, размещение кресел и т.п.), перевозчик вправе использовать в билете реквизиты, определяющие класс обслуживания. В этом случае перевозчик обязан довести до сведения пассажиров перечень дополнительных услуг и (или) особых условий перевозки, соответствующих различным классам обслуживания.

2.6.4. Билет, предназначенный для проезда граждан, которым в соответствии с законом или иным правовым актом предоставлены преимущества по оплате проезда, должен включать реквизиты, указывающие на соответствующую категорию граждан.

2.6.5. На разовых билетах, изготовленных в форме абонементного талона, а также на билетах, используемых в системах автоматизированной оплаты проезда, должна быть размещена надпись «без отметки о гашении недействителен».

2.6.6. В случае использования билетов, в которых все или часть реквизитов представлены в электронном виде, перевозчик по обращению пассажира обязан предоставить последнему полный перечень реквизитов билета, в том числе информацию о сроке окончания действия билета и оставшемся количестве поездок.

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

2.6.8. Продажа билетов на перевозку в городском и пригородном сообщениях производится:

- а)** в салонах транспортных средств - кондукторами или водителями;
- б)** на остановочных пунктах маршрутов, где организована кассовая продажа билетов - кассирами или кассами автоматами;
- в)** в пунктах продажи через специально уполномоченных на то лиц.

2.6.9. Продажа билетов для проезда в междугородном сообщении производится в кассах предварительной и текущей продажи билетов автовокзалов (автостанций), а там, где кассовая продажа билетов не организована, - через водителей кондукторов непосредственно при посадке пассажиров в транспортное средство до отправления его от остановочного пункта.

2.6.10. Предварительная продажа билетов начинается за десять и заканчивается за одни сутки до отправления транспортного средства.

2.6.11. Текущая продажа билетов начинается за сутки и прекращается за 5 минут до отправления транспортного средства. В кассах промежуточных пунктов маршрутов регулярного сообщения текущая продажа билетов производится с момента получения сведений о наличии свободных мест в транспортных средствах.

2.6.12. Совмещение касс предварительной продажи билетов с кассами текущей продажи билетов не допускается.

2.6.13. График работы билетных касс устанавливается владельцем автовокзала, автостанции в зависимости от местных условий.

2.6.14. Посадка пассажиров в транспортное средство на автовокзалах, автостанциях и остановочных пунктах с кассовой продажей билетов производится только при предъявлении билетов, приобретенных в кассах. Билеты действительны только на обозначенный в них день и рейс транспортного средства.

2.6.15. В случае использования для перевозок транспортного средства, конструкция которого не предусматривает проезд пассажиров без предоставления места для сидения, продажа билетов для проезда в указанном средстве осуществляется только по количеству мест для сидения.

2.6.16. Пассажиру может быть отказано в продаже билета при превышении предельной вместимости транспортного средства или – в случае осуществления перевозок только с предоставлением места для сидения – при отсутствии свободных мест для сидения. Контроль за соблюдением норм вместимости и свободных мест для сидения осуществляется кондуктором, а при отсутствии кондуктора – водителем.

2.6.17. Обязательное страхование пассажиров осуществляется непосредственно при продаже билета пассажиру. Билет является одновременно и страховым полисом обязательного страхования пассажиров. Основанием обязательного страхования пассажиров является договор, заключённый со страховой организацией. Порядок и условия обязательного и добровольного страхования пассажиров определяются законодательством Российской Федерации.

2.6.18. Квитанция на провоз ручной клади должна содержать обязательные реквизиты согласно приложению 3. На квитанции на провоз ручной клади допускается размещение дополнительных реквизитов, учитывающих особенности условий осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа.

2.6.19. Багажная квитанция должна содержать обязательные реквизиты согласно приложению 4. На багажной квитанции допускается размещение дополнительных реквизитов, учитывающих особенности условий осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа.

2.6.20. Багажная квитанция выписывается, как минимум, в двух экземплярах, из которых один остается у перевозчика, а другой выдается пассажиру. На каждое место багажа крепится часть багажной бирки, а вторая часть багажной бирки выдается пассажиру.

2.6.21. В случае сдачи багажа к перевозке с объявленной ценностью в багажной квитанции должна быть указана сумма объявленной стоимости багажа, а также сумма дополнительной платы за прием к перевозке багажа с объявленной ценностью.



НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

2.6.22. При предъявлении для перевозки нескольких мест багажа пассажир может объявить стоимость каждого отдельного места или общую стоимость всех мест.

2.6.23. Не принимается к перевозке с объявленной ценностью багаж, включающий пищевые продукты, в том числе скоропортящиеся.

2.6.24. Если у уполномоченного должностного лица перевозчика возникли сомнения в правильности оценки пассажиром стоимости своего багажа, он имеет право потребовать вскрытия пассажиром багажа для проверки. В случае несогласия пассажира на вскрытие багажа для проверки или с суммой оценки, предложенной уполномоченным должностным лицом перевозчика, багаж может быть принят к перевозке без объявления ценности.

2.6.25. В случае оформления билета, квитанции на провоз ручной клади, багажной квитанции на кассовых чеках, бланках строгой отчетности, предназначенных для осуществления наличных расчетов за проезд и провоз ручной клади, багажа, помимо реквизитов билета, квитанции на провоз ручной клади, багажной квитанции должны указываться обязательные реквизиты кассовых чеков, бланков строгой отчетности, установленные законодательством Российской Федерации. Дублирование реквизитов билета, квитанции на провоз ручной клади, багажной квитанции и обязательных реквизитов кассовых чеков, бланков строгой отчетности не допускается.

2.6.26. В случае снятия транспортного средства, осуществляющего перевозки в городском, пригородном сообщении, с линии в связи с неисправностью, аварией и т.п. выданные пассажирам билеты, квитанции на провоз ручной клади, багажные действительны для проезда и провоза ручной клади, багажа на другом транспортном средстве, следующего по тому же маршруту. Пересадка пассажиров из одного транспортного средства в другое производится кондуктором или водителем снятого с линии транспортного средства.

2.7. Перевозка багажа и провоз ручной клади

2.7.1. В составе ручной клади разрешается провозить предметы независимо от рода их и вида упаковки, по своим размерам не стесняющие проезд других пассажиров.

2.7.2. Обеспечение целостности и сохранности ручной клади является обязанностью пассажира. Размещение ручной клади на местах, предназначенных для пассажиров, на входе или выходе из транспортного средства, а также проходах между сиденьями запрещается.

2.7.3. Минимальные нормы провоза ручной клади, багажа, в том числе бесплатного, определяются Федеральным законом «Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации».

2.7.4. Багаж, сданный перевозчику, перевозится в багажных отсеках транспортных средств или в багажных автомобилях.

2.7.5. Погрузка и выгрузка багажа, перевозимого в багажных отсеках, осуществляется пассажиром.

2.7.6. Багаж принимается к перевозке без вскрытия тары или упаковки. Не допускаются к перевозке багажом и провозу в качестве ручной клади зловонные и опасные (легковоспламеняющиеся, взрывчатые, токсичные, коррозионные и другие) вещества, а также вещи (предметы), загрязняющие транспортные средства или одежду пассажиров.

2.7.7. Теле- и радиоаппаратура, вычислительная техника и оргтехника, бытовые электроприборы принимаются в таре или упаковке, обеспечивающей их сохранность. При оформлении указанной перевозки на упаковке сверху или на одной из боковых стенок наносится четкая надпись «Осторожно, аппаратура».

2.7.8. Велосипеды без мотора, детские коляски и кровати, инвалидные коляски и иные вещи могут приниматься в упаковке и без упаковки.

2.7.9. Баки мотовелосипедов, мотоциклов, мотороллеров, мопедов и мотоколясок должны быть очищены от горючего и масел. Мотоциклы (весом до 165 кг), мотороллеры и мопеды принимаются к перевозке в заводской или другой твердой упаковке (обрешетке).

2.7.10. При перевозке багажом растений с автовокзалов (автостанций), находящихся на территории районов, объявленных под карантином, принимаются только по предъявлении владельцем карантинного документа, выданного государственной инспекцией по карантину растений, на право перевозки посадочных материалов согласно установленным правилам.

2.7.11. Разрешается перевозить багажом новые пустые газовые баллоны для бытовых нужд. Прием указанных баллонов производится по письменному заявлению с предъявлением товарного чека, который хранится на автовокзале (автостанции) пункта отправления. В заявлении указываются фамилия, инициалы отправителя, его почтовый адрес. К заявлению прикладывается гарантия владельца баллонов о том, что они новые, в употреблении не были.

2.7.12. Перевозка багажом пищевых продуктов (мясные, рыбные и молочные продукты; икра; дрожжи; яйца; раки, овощи, фрукты и ягоды; жиры пищевые; вино, пиво, безалкогольные напитки; хлеб, хлебобулочные изделия), в том числе скоропортящихся, в багажных отсеках транспортных средств и в багажных автомобилях без поддержания температурного режима осуществляется под ответственность отправителя.

2.7.13. Перевозка багажом мелких домашних животных, собак, птиц и пчел производится под наблюдением их владельца или сопровождающего лица, который должен следовать в этом же транспортом средстве. Перевозка багажом мелких домашних животных, собак, птиц и пчел производится по предъявлении ветеринарных свидетельств соответствующей формы.

2.7.14. Мелкие домашние животные, собаки, птицы и пчелы могут перевозиться в специальных контейнерах или в таре пассажира с поддоном (в корзинах, клетках, ящиках), гарантирующей от порчи багажа других лиц. Указанная тара должна соответствовать размерам и количеству перевозимых животных. Вопрос о соответствии тары предъявляемым настоящим пунктом тре-

бованиям разрешает уполномоченное должностное лицо автовокзала (автостанции) отправления мелких домашних животных, собак, птиц и пчел.

2.7.15. На перевозку багажом мелких домашних животных, собак, птиц и пчел выдается багажная квитанция, в которой делаются отметки: "Собака в клетке", "Птица в клетке", "Количество ульев" или иные с указанием общего веса с тарой и числа перевозимых мелких домашних животных, собак и птиц.

2.7.16. Пожеланию пассажира багаж может быть выдан ему в пути следования. При этом пассажир должен заблаговременно предупредить об этом водителя. Если по условиям загрузки багажного отсека транспортного средства в временной стоянке транспортного средства на остановочном пункте, где пассажир желает получить свой багаж, это окажется возможным, водитель, проверив наличие билета, выдает багаж в обмен на багажную квитанцию. Платежи за непропущенное расстояние в этом случае не возвращаются.

2.8. Перевозка багажа в багажных автомобилях

2.8.1. На маршрутах регулярного сообщения, где организовано движение багажных автомобилей, пассажир имеет право сдать багаж к перевозке на багажном автомобиле.

2.8.2. Прием багажа пассажиров к перевозке на багажных автомобилях производится при предъявлении билета.

2.8.3. Пассажир, желающий отправить багаж багажным автомобилем, должен предъявить его к сдаче заблаговременно, но не позднее 20 минут до отправления багажного автомобиля.

2.8.4. Кассы автовокзалов (автостанций) должны быть открыты заблаговременно, чтобы обеспечить без задержки прием всего багажа, предъявляемого пассажирами.

2.8.5. Сдаваемые к перевозке багажным автомобилем предметы багажа по своим размерам, упаковке и свойствам не должны затруднять погрузку и размещение их в багажном автомобиле, а также причинять вред багажу других пассажиров. Тара и упаковка должны обеспечивать целость и сохранность багажа на все время перевозки.

2.8.6. Каждое место багажа, сдаваемого к перевозке багажным автомобилем, должно иметь устройства (приспособления), позволяющие переносить его при погрузке, перегрузке и выгрузке. Тара или упаковка должна обеспечивать сохранность багажа на все время перевозки. Коробки картонные из оргалита или древесно-волокнистой плиты (ДВП) принимаются весом не более 20 кг, чемоданы, корзины, сумки, рулоны, тюки должны быть обшиты и перевязаны, сундуки и ящики должны иметь железную окантовку.

2.8.7. Багаж, упаковка которого имеет такие недостатки, которые не вызывают опасений утраты или порчи багажа, может приниматься к перевозке багажным автомобилем с отметкой об этих недостатках в перевозочных документах.

2.8.8. При приеме к перевозке багажным автомобилем неупакованных велосипедов без мотора в багажной квитанции указывается номер, марка, вид велосипеда (взрослый, детский) и какие принадлежности при нем находятся (звонок, насос, фонарь, сумка и иные).

2.8.9. Автомобильные шины принимают к перевозке багажным автомобилем без упаковки с отметками в багажной квитанции «с камерой» или «без камеры».

2.8.10. Прибывший багаж выдается в пункте выдачи багажа автовокзала (автостанции) назначения в течение времени, установленного владельцем автовокзала (автостанции). В пункте назначения багаж также может быть выдан непосредственно из багажного автомобиля.

2.8.11. Автовокзалы (автостанции) производят операции по выдаче прибывшего багажа на промежуточных остановочных пунктах не позднее чем через полчаса после проследования багажным автомобилем этого остановочного пункта, а на конечном остановочном пункте - после разгрузки багажного автомобиля.

2.8.12. Получатель может проверить вес багажа. За проверку веса багажа плата не взимается. На каждый случай обнаружения расхождения в фактическом весе по отношению к весу, указанному в багажной квитанции, уполномоченным должностным лицом автовокзала (автостанции) назначения составляется акт, который направляется на автовокзал (автостанцию) отправления для принятия соответствующих мер, а с пассажиром при получении багажа производится перерасчет провозных платежей.

2.8.13. Выдача багажа производится предъявителю багажной квитанции и проездных билетов.

2.8.14. По желанию пассажира автовокзал (автостанция) назначения уведомляет получателя о прибытии багажа, следовавшего в багажном автомобиле. Автовокзал (автостанция) назначения уведомляет получателя о прибытии багажа в течение двух суток, не считая дня прибытия багажа. При невостребовании багажа в течение 10 суток уведомление должно быть послано автовокзалом (автостанцией) назначения вторично. За каждое уведомление взимается плата, установленная владельцем автовокзала (автостанции). Если автовокзал (автостанция) назначения не уведомил пассажира о прибытии багажа в установленный срок в случаях, когда на него возложена такая обязанность, то он лишается права на получение платы за просроченные дни хранения багажа до направления уведомления.

Продолжение в следующем номере.

Полный перечень приложений высылается по запросу, телефон для связи:

(495) 633-12-89

(495) 720-64-75

info@rosbuslines.ru



Целевая рассылка издания

Аппараты Полномочных представителей Президента РФ в федеральных округах;

Совет Федерации Федерального Собрания РФ;

Государственная Дума РФ – Комитет по энергетике, транспорту и связи;

Министерство транспорта Российской Федерации – Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта РФ;

Управления Федеральной службы безопасности регионов Российской Федерации (Подразделения, обеспечивающие безопасность на транспорте);

Генеральная прокуратура Российской Федерации;

Министерство внутренних дел Российской Федерации;

Администрации регионов Российской Федерации;

Министерства, департаменты и комитеты транспорта регионов Российской Федерации;

Управления внутренних дел регионов 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 междугородние 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.

В конце апреля 2007 г. в Москве на МВЦ «КРОКУС ЭКСПО» состоялась 8-я Международная специализированная выставка «Коммерческий транспорт 2007». В экспозиции выставки были представлены модели современных автобусов ведущих отечественных и зарубежных автомобильных фирм.



Волжанин представил две новые модели автобусов городского и туристического класса.



Широко были представлены на выставке автобусы китайских производителей.



КАМАЗ - перспективная модель автобуса среднего класса КАМА на базе шасси КАМАЗ-4308



Новая линия пассажирских автобусов HYUNDAI. Самое главное в туристических автобусах фирмы их безопасность



Автобусы MAN – это надежность и повышенный комфорт. Элегантный, современный дизайн - выгодно отличает STARLINER от любой модели автобуса. Салон нового туристического автобуса NEOPLAN-STARLINER.



НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ БИЗНЕСА, НО И ДЛЯ ДУШИ

Индивидуальный предприниматель Малазония П.А. является членом Некоммерческого Партнерства « Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» с июня 2006 г. С первых же дней сотрудничества с Партнерством выяснилось, что благодаря грамотно выстроенной работе с автостанцией «Красногвардейская», часть функций по согласованию документов, организационные вопросы и другие проблемы, встающие перед автобусным перевозчиком, в рамках Партнерства решаются гораздо оперативнее, чем ранее. Как результат - дополнительное свободное время , а также дополнительные возможности по расширению бизнеса и получения прибыли. Все это позволило Малазонии П.А. осуществить давнюю мечту - возродить и поддержать материально секцию кик-боксинга подростков г. Венева, и заняться любимым делом - передавать спортивное мастерство молодежи. Так наши члены Партнерства совмещают свою основную работу и осуществляют благотворительную деятельность по воспитанию молодого поколения.

Из письма Председателю Некоммерческого Партнерства Лорану Б.О.

«К поздравлениям присоединяются мои воспитанники - команда кик-боксеров, которые смогли возобновить тренировки, т.к. у меня появилось свободное время, благодаря четкой работе с Вами и вашей компанией. Мои ребята благодарны лично вам и высыпают фотографии с последних отборочных турниров.

С уважением Малазония П.»

