

## **8. Организация и выполнение пассажирских перевозок автомобильным транспортом**

### **Тема 1. Нормативное правовое обеспечение пассажирских перевозок автомобильным транспортом**

#### **Статья 1. Предмет регулирования**

---

**1.** Настоящий Федеральный закон регулирует отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, которые являются частью транспортной системы Российской Федерации. Отношения, связанные с оказанием услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и не урегулированные настоящим Федеральным законом, регулируются другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

**2.** Настоящий Федеральный закон определяет общие условия перевозок пассажиров и багажа, грузов соответственно автобусами, трамваями, троллейбусами, легковыми автомобилями, грузовыми автомобилями, в том числе с использованием автомобильных прицепов, автомобильных полуприцепов (далее также - транспортные средства), а также общие условия предоставления услуг пассажирам, фрахтователям, грузоотправителям, грузополучателям, перевозчикам, фрахтовщикам на объектах транспортных инфраструктур.

**3.** Перевозки пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом в международном сообщении регулируются международными договорами Российской Федерации.

**4.** К отношениям, связанным с перевозками пассажиров и багажа, грузов для личных, семейных, домашних или иных не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности нужд, применяются также положения законодательства Российской Федерации о защите прав потребителей.

#### **Статья 2. Основные понятия, используемые в настоящем Федеральном законе**

---

Для целей настоящего Федерального закона используются следующие основные понятия:

- 1) багаж - вещи пассажира, принятые для перевозки в установленном порядке;
- 2) билет - перевозочный документ, удостоверяющий заключение договора перевозки пассажира;
- 3) груз - материальный объект, принятый для перевозки в установленном порядке;
- 4) грузоотправитель - физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки груза выступает от своего имени или от имени владельца груза и указывается в транспортной накладной;
- 5) грузополучатель - физическое или юридическое лицо, уполномоченное на получение груза;
- 6) заказ-наряд - форма договора фрахтования;
- 7) контейнер - оборудование, имеющее объем не менее одного кубического метра, пригодное для многократного пользования и приспособленное для погрузки, выгрузки груза, его перегрузки с одного транспортного средства на другое транспортное средство без промежуточной перегрузки груза;
- 8) маршрут - путь следования транспортного средства между пунктами отправления и назначения;
- 9) маршрут регулярных перевозок - предназначенный для осуществления перевозок пассажиров и багажа по расписаниям путь следования транспортных средств от

- начального остановочного пункта через промежуточные остановочные пункты до конечного остановочного пункта, которые определены в установленном порядке;
- 10) объекты транспортной инфраструктуры - сооружения, производственно-технологические комплексы, предназначенные для обслуживания пассажиров, фрахователей, грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков и фрахтовщиков, а также для обеспечения работы транспортных средств;
  - 11) остановочный пункт - место остановки транспортных средств по маршруту регулярных перевозок, оборудованное для посадки, высадки пассажиров и ожидания транспортных средств;
  - 12) пассажир - физическое лицо, заключившее договор перевозки пассажира, или физическое лицо, в целях перевозки которого заключен договор фрахтования транспортного средства;
  - 13) перевозчик - юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки пассажира, договору перевозки груза обязанность перевезти пассажира и доставить багаж, а также перевезти вверенный грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать багаж, груз управомоченному на их получение лицу;
  - 14) путевой лист - документ, служащий для учета и контроля работы транспортного средства, водителя;
  - 15) расписание - график, устанавливающий время или интервалы прибытия транспортных средств в остановочный пункт либо отправления транспортных средств от остановочного пункта;
  - 16) ручная кладь - вещи пассажира, которые перевозятся пассажиром с собой в транспортном средстве и сохранность которых при перевозке обеспечивается пассажиром;
  - 17) скоропортящийся груз - груз, сохранность которого при перевозке транспортным средством обеспечивается посредством соблюдения определенного температурного режима;
  - 18) специализированное транспортное средство - транспортное средство, предназначенное и оборудованное для перевозки определенных видов грузов;
  - 19) терминал - производственно-технологический комплекс, предназначенный для осуществления операций, связанных с перевозками грузов;
  - 20) транспортная накладная - перевозочный документ, подтверждающий заключение договора перевозки груза;
  - 21) фрахователь - физическое или юридическое лицо, которое по договору фрахтования обязуется оплатить стоимость пользования всей либо частью вместимости одного или нескольких транспортных средств, предоставляемых на один или несколько рейсов для перевозок пассажиров и багажа, грузов;
  - 22) фрахтовщик - юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору фрахтования обязанность предоставить фрахователю всю либо часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозок пассажиров и багажа, грузов.

### **Статья 3. Правила перевозок пассажиров и багажа, грузов**

---

1. На основании настоящего Федерального закона Правительство Российской Федерации утверждает правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, а также правила перевозок грузов автомобильным транспортом.
2. Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее - правила перевозок пассажиров) представляют собой нормативные правовые акты, регулирующие порядок организации различных видов перевозок пассажиров и багажа, а также условия

перевозок пассажиров и багажа и предоставления транспортных средств для таких перевозок.

**3.** Правила перевозок грузов автомобильным транспортом (далее - правила перевозок грузов) представляют собой нормативные правовые акты, регулирующие порядок организации перевозок различных видов грузов, обеспечения сохранности грузов, транспортных средств, контейнеров, а также условия перевозок грузов и предоставления транспортных средств для таких перевозок.

## **Статья 3<sup>1</sup>. Государственный надзор в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта**

---

**1.** Государственный надзор в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта осуществляется уполномоченным федеральным органом исполнительной власти (далее - орган государственного надзора) при осуществлении им федерального государственного транспортного надзора.

**2.** К отношениям, связанным с осуществлением государственного надзора в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, организацией и проведением проверок юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, применяются положения Федерального закона от 26 декабря 2008 года № 294-ФЗ "О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля" с учетом особенностей организации и проведения проверок, установленных частями 3 - 7 настоящей статьи.

**3.** Предметом проверки является соблюдение юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем при осуществлении своей деятельности требований, установленных настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (далее - обязательные требования).

**4.** Основаниями для проведения внеплановой проверки в отношении видов деятельности, не подлежащих лицензированию, являются:

1) поступление в орган государственного надзора обращений и заявлений граждан, в том числе индивидуальных предпринимателей, юридических лиц, информации от органов государственной власти (должностных лиц органа государственного надзора), органов местного самоуправления, через средства массовой информации о фактах дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине перевозчика, с причинением вреда жизни, здоровью граждан, вреда животным, растениям, окружающей среде;

2) наличие приказа (распоряжения) руководителя (заместителя руководителя) органа государственного надзора о проведении внеплановой проверки, изданного в соответствии с поручением Президента Российской Федерации или Правительства Российской Федерации либо на основании требования прокурора о проведении внеплановой проверки в рамках надзора за исполнением законов по поступившим в органы прокуратуры материалам и обращениям.

**5.** Предварительное уведомление юридического лица, индивидуального предпринимателя о проведении внеплановой выездной проверки по основанию, указанному в пункте 2 части 4 настоящей статьи, не допускается.

**6.** Проверки транспортных средств в процессе их эксплуатации в целях проведения мероприятий по контролю за выполнением обязательных требований проводятся должностными лицами органа государственного надзора на основании плановых (рейдовых) заданий в соответствии с приказом (распоряжением) руководителя (заместителя руководителя) органа государственного надзора. Порядок оформления плановых (рейдовых) заданий и их содержание устанавливаются уполномоченным

федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. Орган государственного надзора уведомляет органы прокуратуры о проведении мероприятий по контролю в течение двадцати четырех часов с момента принятия решения о проведении указанных мероприятий.

7. Должностные лица органа государственного надзора, являющиеся государственными транспортными инспекторами, в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, имеют право:

1) запрашивать у органов государственной власти, органов местного самоуправления, юридических лиц, физических лиц, в том числе индивидуальных предпринимателей, и получать от них на основании мотивированных запросов в письменной форме информацию и документы, необходимые в ходе проведения проверки;

2) беспрепятственно по предъявлении служебного удостоверения, а при проверках юридических лиц, физических лиц, в том числе индивидуальных предпринимателей, также копии приказа (распоряжения) руководителя (заместителя руководителя) органа государственного надзора о назначении проверки посещать используемые юридическими лицами, физическими лицами, в том числе индивидуальными предпринимателями, при осуществлении своей деятельности объекты транспортной инфраструктуры, осуществлять осмотр транспортных средств, проводить их обследования, необходимые исследования, испытания, измерения, расследования, экспертизы и другие мероприятия по контролю;

3) выдавать юридическим лицам, физическим лицам, в том числе индивидуальным предпринимателям, предписания об устранении выявленных нарушений обязательных требований, о проведении мероприятий по обеспечению предотвращения вреда жизни, здоровью людей, вреда окружающей среде, имуществу физических лиц или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, предотвращению возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

4) составлять протоколы об административных правонарушениях, связанных с нарушением обязательных требований, рассматривать дела об указанных административных правонарушениях и принимать меры по предотвращению таких нарушений;

5) направлять в уполномоченные органы материалы, связанные с нарушениями обязательных требований, для решения вопросов о возбуждении уголовных дел по признакам преступлений;

6) предъявлять в установленном законодательством Российской Федерации порядке иски о возмещении вреда, причиненного вследствие нарушений обязательных требований.

#### **Статья 4. Виды сообщения**

---

1. Перевозки пассажиров и багажа, грузов осуществляются в городском, пригородном, междугородном, международном сообщении.

2. Перевозки в городском сообщении осуществляются в границах населенных пунктов.

3. Перевозки в пригородном сообщении осуществляются между населенными пунктами на расстояние до пятидесяти километров включительно между границами этих населенных пунктов.

4. Перевозки в междугородном сообщении осуществляются между населенными пунктами на расстояние более пятидесяти километров между границами этих населенных пунктов.

5. Перевозки в международном сообщении осуществляются за пределы территории Российской Федерации или на территорию Российской Федерации с пересечением

Государственной границы Российской Федерации, в том числе транзитом через территорию Российской Федерации.

## **Статья 5. Виды перевозок пассажиров и багажа**

---

Перевозки пассажиров и багажа подразделяются на:

- 1) регулярные перевозки;
- 2) перевозки по заказам;
- 3) перевозки легковыми такси.

## **Статья 6. Путевые листы**

---

1. Обязательные реквизиты и порядок заполнения путевых листов утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.
2. Запрещается осуществление перевозок пассажиров и багажа, грузов автобусами, трамваями, троллейбусами, легковыми автомобилями, грузовыми автомобилями без оформления путевого листа на соответствующее транспортное средство.

## **Статья 7. Требования к оформлению и оборудованию транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры**

---

Понятие «перевозки» можно охарактеризовать Требования к оформлению и оборудованию транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, как «перемещение пассажиров или предметов с одного объекта на другой посредством различных видов транспорта». Всего существует три вида перевозок: грузовые, пассажирские и специальные. И если с первыми двумя все более-менее понятно, то вот что такое специальные перевозки знают далеко не все. Специальные перевозки – это транспортировка грузов для удовлетворения важных государственных задач. Самым распространенным видом перевозок является транспортировка пассажиров.

Виды пассажирских перевозок бывают наземными, автомобильными, водными, воздушными и железнодорожными. Автомобильные, в свою очередь подразделяются на перевозку легковым транспортом и автобусами. Кроме того, автомобильный вид пассажирских перевозок можно разделить на несколько видов по принципу принадлежности подвижного состава. Эта классификация включает в себя:

- перевозка общественным транспортом;
- ведомственным автомобилям ( легковые машины, находящиеся в собственности у государственного или частного мероприятия);
- автомобили индивидуального пользования;
- автомобили, предоставляемые пользователям в прокат.

Ниже представлена классификация пассажирских перевозок по видам транспорта. Наиболее надежным и безопасным видом перевозки пассажиров является железнодорожный транспорт. Любой пассажир может осуществить поездку на среднее расстояние поездом за относительно небольшую плату. Функциональность железнодорожного транспорта не зависит от погодных условий, времени года и количества самих пассажиров. Водный пассажирский транспорт бывает морским и речным. С помощью первого осуществляются дальние поездки в любое время года, а на речном транспорте можно путешествовать только летом или осенью.

Классификация пассажирских перевозок на воздушном транспорте включает в себя региональные и международные виды перевозок. Самолеты и вертолеты являются одним из самых быстрых и комфортабельных видов транспорта но, к сожалению, далеко не самым дешевым. Трамваи и троллейбусы относятся к городскому электрическому транспорту. Этот вид транспорта является наиболее экологичным.

Распределение пассажирских перевозок между видами транспорта осуществляется в соответствии с функциями, которые они выполняют. К примеру, железнодорожный транспорт одинаково хорошо «справляется» с перевозками, как грузов, так и пассажиров на дальние и средние расстояния. Морской и речной транспорт чаще всего используется для перевозок ценных грузов. Пассажиры в большинстве своем автомобильный транспорт предпочитают речному. Воздушные же виды транспорта, напротив, чаще осуществляют именно пассажирские перевозки и редко – грузовые.

Перевозки груза и пассажиров, как правило, осуществляются в городском, пригородном и междугородном сообщении. Виды перевозок пассажиров и багажа бывают: - регулярные; - заказные; - легковыми автомобилями (такси).

Классификация грузовых и пассажирских перевозок практически не имеет существенных различий, ведь с помощью всех видов транспорта можно перевозить как грузы, так и пассажиров.

## **Статья 27. Заключение договора фрахтования транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по заказу**

---

**1.** Перевозка пассажиров и багажа по заказу осуществляется транспортным средством, предоставленным на основании договора фрахтования, заключенного в письменной форме.

**2.** Договор фрахтования, указанный в части 1 настоящей статьи, должен включать в себя:

- 1) сведения о фрахтовщике и фрахтователе;
- 2) тип предоставляемого транспортного средства (при необходимости - количество транспортных средств);
- 3) маршрут и место подачи транспортного средства;
- 4) определенный или неопределенный круг лиц, для перевозки которых предоставляется транспортное средство;
- 5) сроки выполнения перевозки;
- 6) размер платы за пользование транспортным средством;
- 7) порядок допуска пассажиров для посадки в транспортное средство, установленный с учетом требований, предусмотренных правилами перевозок пассажиров (в случае, если транспортное средство предоставляется для перевозки определенного круга лиц).

**3.** Договор фрахтования, указанный в части 1 настоящей статьи, может включать в себя иные не указанные в части 2 настоящей статьи условия.

**4.** При отсутствии необходимости осуществления систематических перевозок пассажиров и багажа по заказу договор фрахтования,

указанный в части 1 настоящей статьи, заключается в форме заказа-наряда на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа. Реквизиты и порядок заполнения такого заказа-наряда устанавливаются правилами перевозок пассажиров.

**5.** В случае, если договором фрахтования, указанным в части 1 настоящей статьи, предусматривается предоставление транспортных средств для перевозки неопределенного круга лиц, взимание платы с указанных лиц не допускается.

### **Статья 28. Определение маршрута перевозки пассажиров и багажа по заказу**

---

Маршрут перевозки пассажиров и багажа по заказу определяется договором фрахтования, если иное не установлено законом.

### **Статья 29. Отказ от исполнения договора фрахтования транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по заказу или изменение такого договора**

---

**1.** Предоставление фрахтовщиком транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по заказу, не соответствующего условиям договора фрахтования, или с опозданием считается непредоставлением транспортного средства. В случае непредоставления транспортного средства фрахтователь вправе отказаться от исполнения договора фрахтования и взыскать с фрахтовщика штраф, предусмотренный частью 2 статьи 34 настоящего Федерального закона.

**2.** При невозможности осуществления перевозки пассажиров и багажа по заказу предоставленным транспортным средством в связи с его неисправностью, аварией, аналогичными причинами фрахтовщик по согласованию с фрахтователем обязан предоставить другое транспортное средство или возратить оплаченную фрахтователем стоимость пользования транспортным средством.

### **Статья 30. Перевозка багажа, провоз ручной клади транспортным средством, предоставляемым для перевозки пассажиров по заказу**

---

**1.** Нормы перевозки багажа, провоза ручной клади транспортным средством, предоставляемым для перевозки пассажиров по заказу, устанавливаются фрахтовщиком.

**2.** Фрахтовщик вправе отказать в принятии багажа для перевозки, провозе ручной клади, если свойства или упаковка вещей, входящих в состав багажа, ручной клади, не отвечают требованиям, установленным правилами перевозок пассажиров.

**3.** Фрахтовщик вправе отказать в провозе ручной клади, если ее размещение в транспортном средстве будет препятствовать входу пассажиров в транспортное средство, выходу пассажиров из транспортного средства.

**Федеральный закон от 8 ноября 2007г. №259-ФЗ  
"Устав автомобильного транспорта и городского наземного  
электрического транспорта"**

**Статья 21. Перевозки детей, следующих вместе с пассажиром**

1. При проезде в транспортном средстве, осуществляющем регулярные перевозки пассажиров и багажа, пассажир имеет право:

1. перевозить с собой бесплатно в городском и пригородном сообщении детей в возрасте не старше семи лет без предоставления отдельных мест для сидения, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 настоящей статьи;
2. перевозить с собой бесплатно в междугородном сообщении одного ребенка в возрасте не старше пяти лет без предоставления отдельного места для сидения, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 настоящей статьи.

2. В случаях, если в установленном порядке запрещена перевозка в транспортных средствах детей без предоставления им отдельных мест для сидения, пассажир имеет право перевезти с собой двух детей в возрасте не старше двенадцати лет с предоставлением им отдельных мест для сидения за плату, размер которой не может составлять более чем пятьдесят процентов провозной платы.

3. Пассажир обязан иметь при себе документ, который подтверждает возраст ребенка, перевозимого с предоставлением преимуществ по провозной плате, указанных в частях 1 и 2 настоящей статьи, и который в обязательном порядке предъявляется по первому требованию лиц, осуществляющих контроль за оплатой проезда.

**Постановления Правительства РФ от 14 февраля 2009г.  
№112**

**"Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа  
автомобильным транспортом и городским наземным  
электрическим транспортом"**

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

**Постановление Совета Министров - Правительства РФ от  
23 октября 1993г. №1090**

**"О правилах дорожного движения"**

**Основные положения по допуску транспортных средств к  
эксплуатации и обязанности должностных лиц по  
обеспечению безопасности дорожного движения**



4.1. В автобусах, используемых для перевозки пассажиров в междугородном сообщении, места для сидения должны быть оборудованы ремнями безопасности.

***Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993г. №1090***

***"О правилах дорожного движения" (с изменениями и дополнениями)***

***Правила дорожного движения Российской Федерации***

**22. Перевозка людей (п.п. 22.1 - 22.8)**

22.9. Перевозка детей допускается при условии обеспечения их безопасности с учетом особенностей конструкции транспортного средства. Перевозка детей до 12-летнего возраста в транспортных средствах, оборудованных ремнями безопасности, должна осуществляться с использованием детских удерживающих устройств, соответствующих весу и росту ребенка, или иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности, предусмотренных конструкцией транспортного средства, а на переднем сиденье легкового автомобиля - только с использованием детских удерживающих устройств.

***Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001г. №195-ФЗ (КоАП РФ)***

**Статья 12.29. Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения**

1. Нарушение пешеходом или пассажиром транспортного средства Правил дорожного движения - влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере двухсот рублей.

В Приложении № 5 к Правилам перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее – Правила), утвержденным Постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 № 112, установлено следующее:

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

а) наименование, серия и номер квитанции на оплату пользования легковым такси;

б) наименование фрахтовщика;

в) дата выдачи квитанции на оплату пользования легковым такси;

г) стоимость пользования легковым такси;

д) фамилия, имя, отчество и подпись лица, уполномоченного на проведение расчетов.

2. В реквизите "наименование, серия и номер квитанции на оплату пользования легковым такси" делается запись "Квитанция на оплату пользования легковым такси, серия \_\_\_\_\_, номер \_\_\_\_\_". Серия и номер печатаются типографским способом.

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

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

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

Понятия, используемые в вышеуказанных Правилах, означают следующее (п.2 Правил):

"легковое такси" - транспортное средство категории "М1", используемое для перевозок пассажиров и багажа в соответствии с публичным договором фрахтования;

"транспортное средство категории "М1" - транспортное средство, которое используется для перевозки пассажиров и имеет помимо места водителя не более 8 мест для сидения;

"таксометр" - оборудование, предназначенное для расчета стоимости перевозки пассажиров и багажа легковым такси исходя из установленных тарифов на единицу пробега и (или) единицу времени пользования транспортным средством.

Понятия «фрахтователь» и «фрахтовщик» раскрыты в п.п. 21 и 22 ст.2 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ):

фрахтователь - физическое или юридическое лицо, которое по договору фрахтования обязуется оплатить стоимость пользования всей либо частью вместимости одного или нескольких транспортных средств, предоставляемых на один или несколько рейсов для перевозок пассажиров и багажа, грузов;

фрахтовщик - юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору фрахтования обязанность предоставить фрахтователю всю либо часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозок пассажиров и багажа, грузов.

Порядок перевозки пассажиров и багажа легковым такси установлен разделом IV Правил.

Перевозка пассажиров и багажа легковым такси осуществляется на основании публичного договора фрахтования, заключаемого фрахтователем непосредственно с водителем легкового такси или путем принятия к выполнению фрахтовщиком заказа фрахтователя. Заказ фрахтователя принимается с использованием любых средств связи, а также по месту нахождения фрахтовщика или его представителя. При этом фрахтовщик обязан зарегистрировать принятый к исполнению заказ фрахтователя в журнале регистрации.

## **ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ РЕКВИЗИТЫ КВИТАНЦИИ НА ОПЛАТУ ПОЛЬЗОВАНИЯ ЛЕГКОВЫМ ТАКСИ**

1. Квитанция на оплату пользования легковым такси должна включать в себя следующие обязательные реквизиты:
  - а) наименование, серия и номер квитанции на оплату пользования легковым такси;
  - б) наименование фрахтовщика;
  - в) дата выдачи квитанции на оплату пользования легковым такси;
  - г) стоимость пользования легковым такси;
  - д) фамилия, имя, отчество и подпись лица, уполномоченного на проведение расчетов.
2. В реквизите "наименование, серия и номер квитанции на оплату пользования легковым такси" делается запись "Квитанция на оплату пользования легковым такси, серия \_\_\_\_, номер \_\_\_\_\_". Серия и номер печатаются типографским способом.
3. В реквизите "наименование фрахтовщика" указываются наименование, адрес, номер телефона и ИНН фрахтовщика.
4. В реквизите "дата выдачи квитанции на оплату пользования легковым такси" указываются число, месяц и год оформления квитанции на оплату пользования легковым такси.
5. В реквизите "стоимость пользования легковым такси" цифрами и прописью указываются взысканные с фрахтователя средства в рублях и копейках за пользование легковым такси. В случае если плата за пользование легковым такси осуществляется на основании тарифов за расстояние перевозки и (или) время пользования легковым такси, указываются показания таксометра, на основании которых рассчитывается стоимость пользования легковым такси.

### **Правила перевозки пассажиров и багажа легковым такси**

Перевозка пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации регламентируется «Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», утверждёнными Постановлением Правительства РФ от 14.02.2009г. №112 (далее - Правила). Федеральный Закон от 08.11.2007г. №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» определяет следующие понятия, используемые в указанных Правилах

фрахтователь - физическое или юридическое лицо, которое по договору фрахтования обязуется оплатить стоимость пользования всей либо частью вместимости одного или нескольких транспортных средств, предоставляемых на один или несколько рейсов для перевозок пассажиров и багажа, грузов;

фрахтовщик - юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору фрахтования обязанность предоставить фрахтователю всю либо часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозок пассажиров и багажа, грузов.

Перевозка пассажиров и багажа легковым такси осуществляется на основании публичного договора фрахтования, заключенного фрахтователем непосредственно

с водителем легкового такси в устной форме или путём принятия к выполнению фрахтовщиком заказа фрахователя. Заказ может приниматься с использованием любых средств связи. Фрахтовщик обязан зарегистрировать принятый к исполнению заказ в журнале регистрации и сообщить фрахователю (потребителю) номер заказа. По прибытии легкового такси к месту его подачи фрахтовщик сообщает заказчику местонахождение, государственный регистрационный знак, марку и цвет кузова легкового такси, а также фамилию, имя и отчество водителя и фактическое время подачи легкового такси. Маршрут перевозки пассажиров и багажа легковым такси определяется фрахователем. Если указанный маршрут не определен, водитель легкового такси обязан осуществить перевозку по кратчайшему маршруту. Плата за пользование легковым такси, предоставленным для перевозки пассажиров и багажа, определяется независимо от фактического пробега легкового такси и фактического времени пользования им (в виде фиксированной платы) либо на основании установленных тарифов, исходя из фактического расстояния перевозки и (или) фактического времени пользования легковым такси, определенными в соответствии с показаниями таксометра, которым в этом случае оборудуется легковое такси. Фрахтовщик выдает пассажиру кассовый чек или квитанцию в форме бланка строгой отчетности, подтверждающие оплату пользования легковым такси. Указанная квитанция должна содержать следующие обязательные реквизиты:

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

В реквизите «наименование, серия и номер квитанции на оплату пользования легковым такси» делается запись «Квитанция на оплату пользования легковым такси, серия \_\_\_\_\_, номер \_\_\_\_\_». Серия и номер печатаются типографским способом.

В реквизите «наименование фрахтовщика» указываются наименование, адрес, номер телефона и ИНН исполнителя услуг такси.

В реквизите «дата выдачи квитанции на оплату пользования легковым такси» указываются число, месяц и год оформления квитанции на оплату пользования легковым такси.

В реквизите «стоимость пользования легковым такси» цифрами и прописью указываются взысканные с пассажира средства в рублях и копейках за пользование легковым такси. В случае если плата за пользование легковым такси осуществляется на основании тарифов за расстояние перевозки и (или) время пользования легковым такси, указываются показания таксометра, на основании которых рассчитывается стоимость пользования легковым такси. В квитанции на оплату пользования легковым такси допускается размещение дополнительных реквизитов, учитывающих особые условия осуществления перевозок пассажиров и багажа легковыми такси.

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

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

Легковое такси должно быть оборудовано опознавательным фонарем оранжевого цвета, который устанавливается на крыше транспортного средства и включается при готовности легкового такси к перевозке пассажиров и багажа. На кузов легкового такси наносится цветографическая схема, представляющая собой композицию из квадратов контрастного цвета, расположенных в шахматном порядке.

На передней панели легкового такси справа от водителя согласно требованиям «Правил» должна размещаться следующая информация:

- а) полное или краткое наименование фрахтовщика;
  - б) условия оплаты за пользование легковым такси;
  - в) визитная карточка водителя с фотографией;
  - г) наименование, адрес и контактные телефоны органа, обеспечивающего контроль за осуществлением перевозок пассажиров и багажа.
- В легковом такси должны находиться правила пользования соответствующим транспортным средством, которые предоставляются потребителю по его требованию.

Федеральным законом от 21.04.2011г. №69-ФЗ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях дополнен статьей 11.14.1 «Нарушение правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси». Данная статья устанавливает ответственность граждан, должностных и юридических лиц за отсутствие в салоне легкового такси информации, предусмотренной Правилами, за невыдача пассажиру кассового чека или квитанции в форме бланка строгой отчетности, предусмотренных Правилами, и за отсутствие на транспортном средстве, используемом для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, цветографической схемы легкового такси и (или) опознавательного фонаря на крыше.

С 1 января 2012г. составлять протоколы и рассматривать дела об административных правонарушениях, ответственность за которые установлена статьей 11.14.1 КоАП РФ, уполномочены должностные лица территориальных органов федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта (на территории Тамбовской области данные функции осуществляет Управление государственного автодорожного

надзора (Госавтодорнадзора) по Тамбовской области Федеральной службы по надзору в сфере транспорта).

## ***Тема 2. Техничко-эксплуатационные показатели пассажирского автотранспорта***

В перевозках пассажиров участвуют несколько видов транспорта, которые имеют как достоинства, так и недостатки, а именно:

1. Железнодорожный транспорт является основным видом транспорта по перевозке пассажиров на средние расстояния и в пригородном сообщении, не зависит от климатических условий, погоды, времени года и суток, высокая провозная способность (массовость), сравнительно высокая скорость и сравнительно невысокая себестоимость перевозок, тем не менее, большие капитальные вложения.

2. Водный транспорт подразделяется: а) морской пассажирский транспорт (пригородный, дальний международный) – велико значение в обслуживании северных районов Сибири и Дальнего Востока б) речной транспорт (городской, пригородный, дальний). В России более 70 тыс. рек общей протяженностью в 2 млн. км и более 2 тыс. крупных озер. Самый дешевый вид транспорта, но имеет (речной) сезонность в работе.

3. Воздушный транспорт является основным видом транспорта для перевозок пассажиров на дальние расстояния, отличается высокой скоростью сообщения, комфортабельностью, доступностью (вертолеты) абсолютно всех районов, но, тем не менее, высокая себестоимость перевозки пассажиров.

4. Городской электрический транспорт (трамвай, троллейбус) – экологически чистый вид транспорта, небольшая шумность, большие затраты на строительство путей сообщения.

5. Специальный транспорт (городской, внегородской) предназначен для обслуживания пассажиров в крупных зонах (много рельсовый, подвесные дороги).

6. Автомобильный транспорт подразделяется по административно-территориальному признаку:

а) городские перевозки (8-10 км)

б) пригородные (до 50 км)

в) сельские

г) междугородние > внутриобластные 100-200 км > межобластные 300-400 км > межреспубликанские 500-800 км

д) международные.

1. По виду подвижного состава пассажирские автомобильные перевозки подразделяются:

> на автобусы

> на перевозки легковыми автомобилями

2. По принадлежности подвижного состава:

> перевозки транспортом общего пользования

> ведомственным транспортом

> легковыми автомобилями индивидуальных владельцев (личного пользования), такими автомобилями перевозится в 7-8 раз больше, чем автомобилями-такси

> легковые автомобили на условиях проката

3. По виду сообщений:

> городские перевозки осуществляются автобусами и легковыми автомобилями-такси; причем основная их часть работает на конкретных маршрутах.

Характеризуются большими пассажиропотоками, плотной маршрутной сетью, небольшими интервалами движения, малыми расстояниями поездок пассажиров

и, в связи с этим частыми остановками для посадки-высадки пассажиров, невысокими скоростями движения, а также хорошими дорожными условиями; > пригородные перевозки обеспечивают связь пригородных районов с городом и городского населения с пригородом. Они отличаются от городских перевозок меньшим количеством пассажиров, сезонностью перевозок, большими расстояниями, увеличением интервалов движения, сравнительно плохими дорожными условиями.

> Местные (сельские) автобусные маршруты соединяют районные центры, центральные усадьбы не только между собой, но и с областными центрами, железнодорожными станциями, речными портами и пристанями. Они характеризуются большим разнообразием дорожных условий, небольшими пассажиропотоками, наличием у пассажиров ручной клади или багажа, значительными колебаниями пассажиропотоков по дням недели и сезонам года. Междугородние перевозки организуются на автомобильных магистралях на расстояния более 50 км от городской черты для связи городов внутри области, между областями и между автономными республиками. Они характеризуются большими расстояниями, достигающими 1000 км и более, хорошими дорожными условиями, использованием комфортабельных и скоростных автобусов, оборудованных местами хранения багажа и ручной клади, гардеробами, буфетами, туалетами.

> Международные перевозки выполняются с пересечением государственных границ двух и более государств. Регулярные автобусные перевозки в отличие от нерегулярных перевозок осуществляются по расписанию и строго по определенному маршруту.

#### 4. По назначению:

> экскурсионные перевозки, связанные с обслуживанием экскурсий и выполняются автобусами с экскурсоводом в городах по постоянным маршрутам > туристические перевозки, как транспортом общего пользования, так и ведомственным с выездом за пределы населенных пунктов по заранее разработанным маршрутам

> служебные перевозки, связанные с доставкой рабочих и служащих определенного предприятия от места жительства до работы и обратно, а также для разовых служебных поездок

> школьные перевозки, как правило, в сельской местности, где отсутствуют регулярное автобусное сообщение. Для перевозки школьников разрабатываются свои маршруты и расписания, а также устанавливается тип автобуса соответствующей вместимости

> вахтовые перевозки, предназначенные для доставки бригад, смен нефтяников, шахтеров, строителей и т.д.

> специальные пассажирские перевозки выполняются заказными автобусами и легковыми автомобилями, связаны с обслуживанием организаций, учреждений, предприятий, а также съездов, конференций, фестивалей

#### 5. По форме организации:

> маршрутные перевозки организуются на утвержденных маршрутах, строго по расписанию с посадкой и высадкой пассажиров на заранее оговоренных остановках маршрута

> заказные перевозки осуществляются по договорам и разовым заказам предприятий, организаций, учреждений и населения

> прямые смешанные перевозки выполняются совместно с другими видами пассажирского транспорта, обычно выдается пассажиру единый билет на право проезда различными видами транспорта от начального пункта до конечного пункта.

Автомобильный пассажирский транспорт дает:

- > возможность устанавливать транспортную связь на всей территории города
- > относительно высокую скорость передвижения (легковые таксомоторы и маршрутные), большая комфортабельность и удобство поездки
- > относительно высокие эксплуатационно-технические и экономические качества
- > возможность работать самостоятельно, без участия других видов транспорта
- > возможность круглосуточного обслуживания пассажиров по любым направлениям
- > небольшая потребность в капиталовложениях, небольшие первоначальные затраты на освоение новых маршрутов
- > доставка пассажиров и их багажа от места отправления к месту назначения
- > возможность использования укороченных, скорых и экспрессных маршрутов
- > хорошая маневренность.

Кроме общей классификации, пассажирский транспорт подразделяют по ряду признаков:

провозной способности,  
скорости движения,  
применяемым двигателем,  
видам используемого топлива,  
специфике путей сообщения (рельсовые, безрельсовые).

В системе пассажирского автомобильного транспорта пассажирское АТП представляет собой основное и главное звено эксплуатационной деятельности, обеспечивающее конечную цель транспортной системы.

Целью функционирования системы является:

- > наиболее полное и своевременное удовлетворение потребностей населения в перевозках
- > высокое качество и культура обслуживания пассажиров
- > полная безопасность движения подвижного состава
- > организация полного сбора доходов
- > оптимизация системы оплаты труда
- > минимальные трудовые, материальные и финансовые затраты.

Работой всего автотранспорта, находящегося на территории РФ, руководит Министерство транспорта Российской Федерации. Оно призвано регулировать работу всех видов транспорта независимо от форм их собственности, кроме принадлежащих отдельным Министерствам (ФСБ, МВД, МИД, и т.д.).

Структура управления автомобильного транспорта РФ .

Регулирование работы должно осуществляться через налоговую систему, тарифы, лицензирование и кредитование, а также в соответствии с законами об экологии, безопасности движения и др. Министерство транспорта Российской Федерации контролирует выполнение министерствами, ведомствами, а также концернами, ассоциациями, кооперативами транспортных законодательств республики и разрабатывает проекты новых законов о транспорте. АО «Росавтотранс» выделилось из состава Министерства транспорта Российской Федерации, строит свою деятельность на грубо добровольном объединении АТП, территориальных объединений автомобильного транспорта республики, внешнеторговых транспортных объединений и других формирований типа ассоциаций, объединений, строительных, научно-исследовательских, проектно-конструкторских, информационных и других организаций. Следующие в структуре управления автомобильным транспортом – территориальные объединения автомобильного транспорта – автотранспортные предприятия.



Каждое транспортное объединение и АТП имеет в своем составе пять основных служб:

- а) техническую службу (содержание подвижного состава в технически исправном состоянии)
- б) эксплуатационную службу (планирование, организация и управление перевозочным процессом)
- в) экономическую службу (планирование производственной деятельности АТП и ее анализом)
- г) службу безопасности движения (предупреждение ДТП)
- д) кадровую службу (укомплектование квалифицированными кадрами их учебу и переподготовку).

Пассажирская эксплуатационная служба выполняет следующие задачи:

- > разрабатывает рациональную систему планирования перевозок и организацию движения подвижного состава
- > обеспечивает внедрение и функционирование передовых систем диспетчерского управления движением автомобилей
- > осуществляет полную, своевременную, комфортабельную и безопасную перевозку пассажиров
- > организует эффективное использование подвижного состава и его рентабельную эксплуатацию
- > осуществляет полный сбор проездной платы
- > создает условия для высокого производительного труда работников службы эксплуатации
- > обобщает передовые методы вождения и передовой опыт работы
- > систематически проводят воспитательную работу с водителями и диспетчерским аппаратом.

Система пассажирского АТП включает подсистемы:

- а) организации транспортного процесса
- б) подвижной состав (типы автобусов и легковых автомобилей)
- в) база технического обслуживания и ремонта автомобилей
- г) автотранспортные здания и сооружения
- д) технические средства связи и управления
- е) кадры (рабочие, рабочие, ИТР и служащие)

Эффективное функционирование системы пассажирского автомобильного транспорта достигается при условии согласованного развития всех ее подсистем. Главным звеном является транспортный процесс, который разбивается на следующие части:

- > хранение подвижного состава
- > технология технического обслуживания и ремонта автомобилей
- > перевозочный процесс.

## **Тема 1.2: Подвижной состав пассажирского автомобильного транспорта**

1. Факторы, определяющие условия эксплуатации подвижного состава
2. Транспортная классификация автомобилей
3. Классификация автобусов
4. Эксплуатационные свойства автобусов
5. Перспективы развития пассажирского подвижного состава Условия эксплуатации определяются, прежде всего, требованиями наиболее

качественного обслуживания пассажиров, а также транспортными, дорожными и климатическими факторами.

1. Основными требованиями качественного обслуживания пассажиров являются:

- > удобство при входе и выходе
- > комфортабельность проезда
- > высокая скорость передвижения
- > возможность перевозки багажа
- > достаточное отопление и вентиляция салона
- > хорошая обзорность местности > отсутствие шума и задымленности
- > внешний вид подвижного состава (его окраска, информационная экипировка и т.д.)

2. К транспортным факторам относятся:

- > вид и характер пассажирских перевозок, их объем и регулярность
- > безопасность движения
- > дальность, время суток и продолжительность поездок пассажиров
- > условия труда водителя и кондуктора
- > конструктивные особенности подвижного состава и интенсивность его эксплуатации, надежность и долговечность
- > условия хранения, обслуживания и ремонта подвижного состава и их трудоемкости

3. Дорожные и климатические факторы характеризуются:

- > типом покрытия, состоянием и благоустройством дорог
- > рельефом местности
- > размерами, плотностью и режимом движения автомобилей по дорогам в различные периоды года
- > продолжительность зимнего периода
- > температурой и влажностью воздуха.

Согласно транспортной классификации, все автомобили подразделяются на три основные группы по дорожным ограничениям:

1. К первой группе (А) отнесены автомобили и автопоезда дорожного типа, предназначенные для использования только на дорогах высших технических категорий с ровным усовершенствованным покрытием, допускающие осевые нагрузки до 12 тонн от одиночной оси и полную массу автопоезда до 52 тонн. К ним относятся автобусы ЛАЗ-4201, ЛИАЗ-677, ЛИАЗ-5256, Икарус-250, -255, -260, -280.

2. Ко второй группе (Б) принадлежат автомобили и автопоезда дорожного типа, разрешенные к эксплуатации на всей сети дорог общего пользования, допускающие осевые нагрузки до 6 тонн от одиночной оси. Максимально допускаемая полная масса автопоезда – 30 тонн. Сюда относятся автобусы ПАЗ-672, ПАЗ-3205, КАВЗ-685, РАФ-2303 и все легковые автомобили.

3. К третьей группе (В) относятся наиболее тяжелые автомобили, которые не предназначены и не могут допускаться к эксплуатации на дорогах общего пользования даже с капитальным покрытием. Их осевая нагрузка превышает предельные дорожные ограничения. Это внедорожные, карьерные и лесовозные автомобили. Среди пассажирских автомобилей таких нет.

Автобусом называется пассажирский автомобиль, имеющий более девяти мест для сидения.

Автобусы классифицируются:

1. По назначению:

- > автобусы общего пользования

> ведомственные автобусы (для транспортных служебных нужд, специальных целей – санитарные автомобили, киноустановки, передвижные библиотеки и т.д.)

## ➤ **Тема 2.1: Порядок обслуживания пассажиров легковыми таксомоторами**

- 1. Подвижной состав таксомоторного транспорта
- 2. Система транспортного обслуживания населения
- 3. Основные правила перевозки пассажиров в автомобилях-такси  
Перевозки пассажиров легковыми автомобилями производятся как в городском, так и во внегородском сообщениях.
- По принадлежности и особенностям эксплуатации парк легковых автомобилей можно подразделить:
  - > специализированные автомобили-такси (должны иметь электронный таксометр, перегородку салона, привод на передние колеса и т.д.)
  - > легковые автомобили общего пользования отличаются от скоростных автомобилей таксометрами, сигнальными фонарями с зелеными стеклами, опознавательными знаками («шашками», буквами «Т», фонарем на крыше автомобиля), особым материалом для обивки сидений, двигателем для работы на бензине А-76
  - > легковые автомобили, предоставляемые предприятиям, учреждениям и организациям для служебных поездок
  - > легковые автомобили ведомственного подчинения
  - > легковые автомобили граждан
  - > автомобили проката индивидуального пользования
  - > автомобили специального назначения (скорая помощь, ППС, ГИБДД, МЧС и т.д.)
- Легковые автомобили предназначены для индивидуальных и мелко групповых перевозок пассажиров, а также для обслуживания предприятий, учреждений и организаций при выполнении служебных поездок. Легковой транспорт не устраняет, а дополняет маршрутизированный городской и внегородской. В отличие от массового транспорта, работающего по определенному графику и маршруту, использование легкового транспорта в основном носит нерегулярный характер.
- Области применения легковых таксомоторов:
  - > перевозки, требующие большой быстроты и срочности
  - > перевозки пассажиров с грузом > экскурсионные поездки
  - > поездки во время, когда не работает городской пассажирский транспорт и в места, куда не проложены маршруты
- К недостаткам можно отнести: малая провозная способность, высокая загромождаемость улиц. Таксомоторный транспорт выполняет относительно небольшой объем пассажирских перевозок по сравнению с общим объемом перевозок пассажирского автомобильного транспорта.
- Доля таксомоторных перевозок по категориям городов (численности населения):
  - 101-250 тыс. – 9%;
  - 251-500тыс. – 8%
  - ; 501- 1000тыс. – 7%
  - , более 1000 тыс. – 6%
- . В качестве автомобилей-такси используются автомобили: М-2140, ГАЗ- 2401, ГАЗ-24-04, ГАЗ-31021, ГАЗ-2410, условия их эксплуатации характеризуются высокой интенсивностью работы в системе городского движения (Тн – 10-14

час, L общ – 300-400 км, L год – 80-100 тыс. км, увеличено количество пусков двигателя, открывания - закрывания дверей, окон, багажника).

- Малый класс легковых автомобилей имеет три группы:
- 1. Переднеприводные (ВАЗ-2108, 2109 с кузовом «хэтибек»)
- 2. Заднеприводные классической компоновки (джипы типа «Нива», а в перспективе седан повышенной комфортабельности ВАЗ-2110 и его модификации)
- 3. Ориентированные модели АЗЛК, а в перспективе – седан с укороченным багажником
- Средний класс имеет две группы:
- 1. В первой находятся специализированные автомобили – такси с кузовом вагонного типа и дизельным двигателем
- 2. Автомобили второй группы предназначены для служебного пользования и характеризуются высокой комфортабельностью.
- К большому и высшему классу относятся представительские автомобили, ориентированные только на служебное пользование.
- На базе автомобилей первой и второй групп целесообразно предусмотреть модели с кузовом вагонного типа – многоцелевые минивэны, совмещающие достоинства микроавтобуса, универсала и фургона на 5-7 мест. Целесообразно создать массовые производства сравнительно дешевых, самых экономичных, маневренных и простых в эксплуатации автомобилей типа: «Ока», «Панда», «Калина», ориентированных на города.
- Легковые автомобили классифицируются:
- 1. По вместимости (включая место водителя): двухместные, четырехместные, пятиместные, семиместные, восьмиместные (с дополнительными откидными местами)
- 2. По типу двигателя: карбюраторные, дизельные, газобаллонные.
- 3. По рабочему объему двигателя: микро литражные (до 1 л), мало литражные (1-2 л), средне литражные (2-4 л), много литражные (более 4 л)
- 4. По форме кузова: универсал, седан, кабриолет, хэтибек и т.п.
- 5. По типу кузова: двух дверные, четырех дверные, пяти дверные.
- Система транспортного обслуживания населения включает в себя следующие виды обслуживания:
- 1. Найм автомобилей-такси на стоянках - наиболее распространенная форма, но имеет недостаток – время на подход к стоянке и ожидание свободного такси
- 2. Найм свободного такси в пути следования - уменьшаются неоплаченные пробеги, но уменьшается вероятность совершения поездки
- 3. Подача автомобилей-такси по вызову (заказ) - принцип от «двери» до «двери», увеличивается оплата за счет подачи
- 4. Подача автомобилей-такси по наряду (почта, сберкассы)
- 5. Групповое обслуживание пассажиров (от конечных станций метрополитена до аэропорта, между вокзалами и портами)
- 6. Заказы такси с самолетов, поездов и т.п. – продажа талонов проводникам на внеочередное обслуживание таксомотором, для диспетчера таксомоторной стоянки
- 7. Обслуживание руководящих работников
- 8. Маршрутные такси – выполняют перевозки пассажиров по регулярным, постоянным или временным, городским и внегородским маршрутам.
- Схема работ по организации движения и эксплуатации автомобилей-такси на линии включает:
- а) Изучение спроса на таксомоторные перевозки

- b) Определение ожидаемого объема перевозок
- c) Расчет потребного количества автомобилей-такси и определение режима их работы
- d) Разработку графиков выпуска автомобилей-такси на линию
- e) Организацию выпуска такси на линию согласно графиков.
- 1. Посадка-высадка пассажиров возможна
- : > На специально оборудованных таксомоторных стоянках
- > На участках улично-дорожной сети, где разрешена остановка подвижного состава ( в соответствии с ПДД)
- > В местах подачи автомобилей-такси по заказам пассажиров
- 2. Правом внеочередной посадки на таксомоторных стоянках пользуются пассажиры с грудными детьми, беременные женщины, инвалиды, участники ВОВ, пассажиры по специальным талонам транспортного средства
- 3. Таксомоторы не предоставляются для перевозок: инфекционных больных и лиц в нетрезвом состоянии
- 4. Остановка занятого таксомотора в пути следования и посадки в него других лиц разрешается только при соглашении на это находящегося в нем пассажиров
- 5. Обязанностью пассажира является погрузка-выгрузка всех принадлежащих ему вещей, водитель обязан оказать содействие в укладке багажа, а по окончании поездки, напомнить пассажиру о выгрузке всех вещей и багажа
- 6. Простой такси в ожидании пассажира (не по его просьбе) разрешается не более 30 минут, в ожидании инвалида как участника ВОВ – не более 1 часа
- 7. В случае найма такси на стоянке несколькими пассажирами (с согласия первого в очереди) или посадке попутных пассажиров при согласии нанявшего такси пассажира, общая сумма платы за проезд распределяется между пассажирами пропорционально расстоянию, проследованному каждым пассажиром. Деньги передаются пассажиру, выходящему последним.
- 8. Одновременно проезд разрешается: > в легковых таксомоторах марки «Волга» не более четырех взрослых и двоих детей дошкольников
- > в легковых таксомоторах марки «Москвич» не более трех взрослых и двоих детей дошкольников > в легковых автомобилях ГАЗ-24-04 «Волга» с кузовом «Универсал», шести взрослых и двоих детей дошкольников или четверых пассажиров и 140 кг багажа или одного пассажира и багажа весом 400 кг
- 9. Запрещается: перевозка строительных материалов, огнеопасных, легковоспламеняющихся, взрывоопасных, едких и зловонных веществ, колющих, режущих предметов, оружия без чехлов или упаковки и т.д.

## ➤ **Тема 2.2: Техничко-эксплуатационные показатели работы**

### ➤ **Таксомоторов**

- 
- Эффективность использования автомобилей-такси может быть оценена системой эксплуатационных показателей, которые можно свести в две группы:
  - а) показатели численности подвижного состава и продолжительности его работы на линии
  - б) показатели производительности автомобилей-такси, определяющие доходы за 1 час работы
    - > Общий пробег таксомотора за день  $L_{\text{общ}} = L_{\text{пл}} + L_{\text{хол}} + L_{\text{нул}}$ , (км) Где:  $L_{\text{пл}}$  – платный пробег (оплаченный пассажиром)  $L_{\text{хол}}$  – холостой пробег (неоплаченный, без пассажира)  $L_{\text{нул}}$  – нулевой пробег (из АТП до первой посадки пассажира и обратно) > Платный пробег  $L_{\text{пл}} = L_{\text{пл. пасс.}} + L_{\text{пл. хол.}}$ ,

(км) Где:  $L_{пл. пасс.}$  – пробег с пассажирами  $L_{пл. хол.}$  – оплаченный пробег без пассажиров, к месту подачи по вызову

- $>$  Коэффициент использования пробега  $[\rho]_{пр} = L_{пл. пасс.} : L_{общ}$
- $>$  Коэффициент платного пробега  $[\rho]_{пл} = L_{пл.} : L_{общ}$  Важнейший показатель работы такси на линии, чем он выше, тем эффективнее работа таксомотора, ниже себестоимость перевозок пассажиров.  $[\rho]_{пл} [\rho]_{пр} [\rho]_{вр} >$  Время пребывания таксомотора на линии  $T_n = t_{дв} + t_{пр}$ , (час) Где:  $t_{дв}$  – время движения  $t_{пр}$  – время простоя на линии  $T_n = t_{заезд.} - t_{выезд.} - t_{пер.}$ , (час)
- $>$  Время полезного использования таксомотора  $T_{п} = t_{пл} + t_{пр}[\rho]_{пр}$ , (час) Где:  $t_{пл}$  – время оплаченного пробега пассажирами  $t_{пр}[\rho]_{пр}$  – время оплаченного простоя пассажирами  $>$  Коэффициент использования линейного времени таксомотора  $[\rho]_{вр} = T_{п} : T_n$  Чем он выше, тем выше производительность таксомотора.  $>$  Средняя продолжительность одной поездки пассажира  $t_{пас} = (t_{пл} + t_{пр}[\rho]_{пр}) : \Pi$ , (час) где:  $\Pi$  – число посадок (включений таксометра)  $t_{п} = T_{п} : \Pi$ , (час)  $>$  Коэффициент часовой эффективности использования таксомотора  $[\rho]_{вм} = q_{ср} : q_n$  где:  $q_{ср}$  – среднее наполнение таксомотора ( $q_{ср} = 2 - 2,2$ )  $q_n$  – номинальная вместимость
- $>$  средняя дальность поездки с пассажирами таксомотора определяют по материалам изучения спроса на таксомоторные перевозки  $l_{ср} = L_{пл} : \Pi$ , (км)
- $>$  скорости движения таксомотора
- а) техническая скорость  $V_t = L_{общ} : t_{дв}$ , (км/час)
- б) эксплуатационная скорость  $V_{э} = L_{общ} : T_n$ , (км/час),  $V_t[\rho]_{пр} V_{э}$  При среднестатистических значениях  $V_{э} = 22 - 24$  км/час,  $q_{ср} = 1,5 - 2,0$ ,  $T_n = 10 - 12$  час,  $[\rho]_{пр} = 0,7 - 0,75$ ,  $[\rho]_{вр} = 0,85 - 0,88$ ,  $l_{ср} = 6 - 8$  км; один А т перевозит за год  $Q_{год} = 12 - 15$  тыс. пасс.
- **Результативные показатели:**
- $>$  Производительность таксомотора за рабочий день:  $U_{рд} = q_{ср} * \Pi$ , (пасс.)  $W_{рд} = L_{пл. пасс.} * q_{ср}$ , (пасс-км)
- $>$  Производительность таксомотора за год:  $Q_{год} = (D_k * [\rho]_{вр} * q_{ср} * L_{общ} * [\rho]_{пл}) : l_{ср}$ , (пасс.) Где:  $D_k$  – календарные дни  $>$  Потребное количество таксомоторов  $A_{э} = Q_{сут} : U_{рд}$ , (ед.) Где:  $Q_{сут}$  – объем перевезенных пассажиров за день.
- $>$  Суточный доход от работы таксомотора  $D_{сут} = D_{пл} + D_{пос} + D_{пр}$ , руб. Где  $D_{пл}$  – доход от оплаченного пробега, руб.  $D_{пос}$  – доход от выполненных посадок  $D_{пр}$  – доход от оплаченного простоя пассажиром  $D_{пл} = L_{пл} * S_{пл}$ , руб. Где:  $S_{пл}$  – тариф за 1 пл.км пробега (2 руб.)  $D_{пос} = \Pi * S_{пос}$ , руб. Где:  $S_{пос}$  – тариф за посадки (2 руб.)  $D_{пр} = t_{пр0} * S_{пр}$ , руб. Где:  $S_{пр}$  – тариф за 1 час простоя (20 руб)  $D_{сут} = L_{пл} * S_{пл} + \Pi * S_{пос} + t_{пр0} * S_{пр}$ , руб
- $>$  Доходная ставка  $d_{ст} = D_{сут} : L_{пл}$ , руб/пл.км Для решения задач на определение ТЭП маршрутных таксомоторов используются формулы для автобусов.
- **Повышение культуры обслуживания населения и популяризация таксомоторных перевозок**
- Пути повышения культуры обслуживания за счет:
- $>$  Сокращения затрат времени на найм такси, особенно в часы «пик», путем введения системы обязательных остановок по первому требованию пассажиров, свободных таксомоторов
- $>$  Сокращение времени на подход к ближайшей стоянке за счет развития сети стоянок в городе

- > Сокращение затрат времени в ожидании прибытия свободных таксомоторов на стоянку за счет увеличения выпуска такси в часы «пик», а также оперативное переключение их на стоянки повышенного спроса
- > Сокращение времени на срочный заказ путем введения диспетчерской системы централизованного приема и исполнения заказов (ЦДС
- ) > Введение системы «Гарантирую отличное обслуживание» В условиях образования транспортных кооперативов, на основе индивидуальных легковых автомобилей, и появившейся в связи с этим, конкуренции на выполнение транспортных услуг (перевозки пассажиров), все большее значение имеет менеджмент и маркетинг, предоставляемых транспортом общего пользования услуг.
- 
- Популяризация таксомоторных перевозок включает в себя:
  - > Распространение правил и тарифов пользования таксомоторами > Расширение информационной (рекламной) деятельности при таксомоторных перевозках (щиты, плакаты, объявления по радио, телевидение, в СМИ)
  - > Информация о порядке вызова автомобиля-таксомотора (введение единого номера «05» по всей территории страны)
  - > Реклама с гарантиями ЦДС по вызову такси в любое время года, день месяца, час дня, в течение 5 минут.
- 
- **Тема 2.3. Организация таксомоторных перевозок**
- 1. Методы изучения спроса
- 2. Таксомоторные стоянки
- 3. Порядок оплаты стоимости проезда
- 4. График выпуска таксомоторов на линию
- 
- Спрос на такси подразделяется на:
  - 1. Предъявленный спрос – удовлетворенный и неудовлетворенный (вследствие отсутствия автомобилей)
  - 2. Возможный спрос
  - 3. Постоянный спрос, т.е. действующий круглосуточно
  - 4. Временный спрос, т.е. действующий в определенные часы суток.
- 
- Спрос на перевозки таксомоторов не остается постоянным, а изменяется:
  - > По часам суток
  - > По дням недели и месяца
  - > Сезонам года
  - > Территории населенного пункта и его пригородной зоны.
- Для удовлетворения спроса населения на таксомоторные перевозки приводятся изучение, и анализ закономерностей распределения поездок во времени и пространстве.
- Методы изучения спроса следующие:
  - > Анкетный метод – с помощью специально разработанных анкет (водителям и пассажирам), получил наибольшее распространение
  - > Статистический метод – основан на обработке путевых листов, диспетчерских отчетов и анализе использования такси в зависимости от времени выхода на линию, времени работы по часам суток, дням недели и т.п.
  - > Табличный метод – заполнение водителями специальных таблиц
  - > Учетный метод – с помощью специальных учетчиков

- > Визуальный (глазомерный) метод – заключается в ориентированной оценке наблюдателем удовлетворения спроса на перевозки, очереди пассажиров и числе автомобилей-такси на стоянке и др.
- 
- Пассажиропотоки таксомоторного транспорта непостоянны по времени и зависят:
  - > От расписания прибытия и отправления поездов, самолетов и автобусов дальнего следования
  - > Режима работы предприятий, организаций и учреждений, магазинов, театров и т.д.
  - > От социальной характеристики города
  - > Количество жителей (особенно приезжих) Для лучшего обслуживания населения автомобили-такси размещают на территории города на специально выделенных стоянках. Стоянки такси организуются в местах скопления жителей города – там, где имеется стабильный и значительный спрос на таксомоторные перевозки. Сеть стоянок и их территориальное размещение должны отвечать требованиям качественного обслуживания пассажиров и эффективности использования автомобилей-такси. Чем разветвленнее сеть стоянок и больше их число, тем меньше теряют пассажиры времени на подъезд к ним, меньше неоплаченные пробеги и время подачи такси по вызову. Число стоянок должно соответствовать размерам и планировке города, но их количество должно быть не менее одной стоянки на 2 км<sup>2</sup> территории города.
- 
- Классификация стоянок:
  - > По месту нахождения – в городе, пригородной зоне, на вокзальной площади, у рынка и т.д.
  - > По напряженности спроса – постоянные (круглосуточные), временные (в определенные часы суток)
  - > По расположению – на площади, у тротуара, на осевой линии улицы, в обособленных местах и т.п.
  - > По расстановке такси .
- 
- Способы расстановки такси на стоянках
  - а) - параллельно
  - б) - перпендикулярно
  - в) - под углом к направлению движения
- 
- Стоянки оборудуются:
  - > Указателями в виде щита с опознавательным знаком «Т» и шахматным рисунком
  - > Колонкой диспетчерской связи (не всегда)
  - > Указатели «Посадка на такси», «Стоянка такси», «Стоянка только автомобилей-такси»
  - > Трафарет с наименованием и номером стоянки. На каждую стоянку заводится паспорт. Каждому водителю должно быть установлено сменно-суточное задание в виде плана в денежных и натуральных показателях.
- 
- Сменно-суточным заданием водителю такси по доходам является план денежной выручки, который включает:
  - 1. Доход от платного пробега с пассажирами
  - 2. Доход от оплаченного пробега без пассажиров по вызову и заказу



- 3. Доход от оплаченного пассажирами простоя такси
- 4. Доход от каждой посадки при включении таксометра.
- Задание определяют на основе среднечасового дохода АТП в планируемом месяце, а также в зависимости дней месяца, месяцев года, условий выполнения перевозок, времени суток и продолжительности работы водителя. Сменно-суточное задание водителям такси могут корректироваться при наличии специфических условий работы. Таксометр и его счетчики Автомобили-такси оборудуются специальными приборами – таксометрами (счетчиками). Показания таксометра определяют сумму оплаты за проезд пассажира.
- Таксометр представляет собой прибор с механическими счетчиками, указывающими стоимость проезда и эксплуатационных показателей использования таксометра, и имеет 5 счетчиков:
  - 1. «лицевой счетчик» показывает плату за проезд с пассажира
  - 2. «касса» - показывает общую сумму выручки нарастающим итогом за все время работы такси (выполнение плана в денежном выражении)
  - 3. «счетчик посадок» - учитывает число посадок, т.е. количество включений таксометра
  - 4. «счетчик платного пробега» - фиксирует пробег с включенным таксометром
  - 5. «счетчик общего пробега» дублирует показания спидометра.
- 
- Рукоятка механизма переключения таксометра может занимать 3 положения:
  - 1. «свободен» - включенная световая сигнализация (у лобового стекла, на крыше автомобиля)
  - 2. «тариф» - начинает дебетовать «лицевой» счетчик и счетчик «касса»
  - 3. «касса» - показывает общую сумму денег за пользование такси. Привод счетчиков таксометра «общий километраж» и «оплаченный километраж» осуществляется при движении автомобиля от его трансмиссии автомобиля через гибкий вал и шестерни механизма таксомотора. «Лицевой счетчик» и счетчик «касса» действуют, когда таксометр выключен («свободен»), при положении «тариф» они приводятся в действие: При движении автомобиля со скоростью менее 10 км/час, а также во время остановки – от часового механизма таксомотора. По окончании поездки водитель ставит рукоятку в положение «касса», при котором часовой механизм останавливается. При этом положении на «лицевом» счетчике показана стоимость поездки. После оплаты проезда водитель ставит рукоятку «свободен» и цифры на «лицевом» счетчике сбрасываются до нуля. Счетчик «касса» показывает общую сумму денег, полученных водителем с пассажиров за пользование такси. В соответствии с показаниями этого счетчика (разность при выезде и заезде в АТП) он сдает деньги в кассу АТП. Счетчик «посадки» фиксирует количество включений таксометра, т.е. поездок с пассажирами. Счетчик «платного пробега» - количество оплаченных километров пассажирами. Работа автомобилей-такси будет наиболее эффективна, если их число на линии соответствует спросу населения на этот вид транспорта. Разработка рациональных графиков выпуска такси на линию является одной из важнейших задач АТП и объединений. В соответствии с графиком выпуска такси строится не только эксплуатационная деятельность, но и работа технической службы.
  - Исходными данными для составления графиков являются:
    - > Материалами изучения спроса населения на таксомоторные перевозки с распределением по часам суток, дням недели, территории города и пригородной зоны.

- > Списочное количество такси в городе по АТП и планируемый их выпуск
- > Продолжительность использования такси на линии
- > Рациональная организация труда водителей такси
- > Вместимость зоны стоянки такси в АТП
- 
- Пропускную способность и режим работы зон технического обслуживания такси в АТП При разработке графиков учитывают:
- > В часы наибольшего спроса на перевозки необходимо обеспечивать максимальное наличие автомобилей на линии
- > Суточная продолжительность работы такси на линии, по возможности должна быть максимальна (не менее 14-16 часов)
- > Обслуживание населения должно осуществляться круглосуточно
- > Возврат такси с линии должен быть в часы минимального спроса. Графики составляются ежемесячно по дням недели, отдельно в предпраздничные и праздничные дни, по каждому часу суток.

#### **Тема 2.4: Маршрутные таксомоторные перевозки**

1. Особенности работы маршрутных таксомоторов
  2. Факторы, влияющие на использование маршрутных таксомоторов
  3. Пути совершенствования маршрутных таксомоторных перевозок
- Промежуточное положение по уровню обслуживания между перевозками пассажиров маршрутизированными видами городского транспорта и такси занимают маршрутные такси. Традиционные формы обслуживания пассажиров массовыми видами наземного городского общественного транспорта не удовлетворяют в полной мере возросшие потребности населения.

Достоинства маршрутных таксомоторных перевозок:

1. Рациональное сочетание удобств, свойственных такси, с экологичностью перевозок в автобусном сообщении
2. Одновременное обслуживание необходимой группы людей делает поездку более комфортабельной, позволяет частично учесть индивидуальные требования пассажиров
3. Повысить скорость сообщения
4. Значительно повысить (по сравнению с такси) стоимость поездки
5. Частично компенсирует убыточность городских автобусов
6. Сокращает поездки на автомобилях индивидуальных владельцев
7. Снижает потребность в кадрах водителей (в сравнении с легковыми такси)
8. Охватывает маршрутами все основные районы города
9. Посадка-высадка по требованию
10. Межмаршрутное маневрирование подвижного состава в течение рабочего времени.

На перевозках пассажиров используются автобусы РАФ, ГАЗЕЛЬ, а также применяются автобусы малой вместимости ПАЗ, а также шестиместные автомобили ГАЗ-2402. Перевозки пассажиров маршрутными такси в городах организуются на направлениях, которые не обслуживаются другими видами пассажирского транспорта, или параллельно по заранее рассмотренным и утвержденным маршрутам в автобусах малой или особой малой вместимости. Пассажиропотоки на таких направлениях, как правило, незначительны для массовых видов транспорта, но стабильны во времени и устойчивы по территории. Маршрутные такси используются в городах также для замены маршрутных автобусов в периоды дежурного движения. Опыт некоторых городов

и результаты изучения спроса населения, показывают, что 10-20 % пассажиров предпочли бы другим видам транспорта маршрутные такси. Особенностью маршрутных таксомоторных перевозок является то что это не самостоятельная, а вспомогательная форма обслуживания, предназначенная, с одной стороны, разгрузить массовый пассажирский транспорт, а с другой стороны – повысить качество транспортного обслуживания.

В различных городах используются такие способы организации движения маршрутных такси как:

- > Дублирующие маршруты
- > Частично дублирующие
- > Самостоятельные (наиболее перспективные, что обусловлено спецификой маршрутных такси, предназначенных для освоения небольших пассажиропотоков и движения с малыми интервалами на относительно короткие расстояния по направлениям, лишенных транспортных связей).

Процесс транспортного обслуживания населения маршрутными такси является вероятным, представляющим собой совокупность множество случайных процессов:

- > Формирование пассажиропотоков
- > Интенсивность движения на линии маршрута и т.п. Рациональная организация таких перевозок возможна только при наличии данных о корреспонденции пассажиров на выбранных направлениях.

Применяются известные методы аналогической информации в автобусном сообщении, такие как расчеты ТЭП работы. Работа маршрутных такси регламентируется временем в наряде, числом выполненных рейсов, выработкой на 1 час работы и интервалами движения (количеством такси на линии), дифференцированными по часам суток. Уровень рентабельности применения маршрутных такси определяется действующими тарифами, типом подвижного состава, расстоянием перевозки пассажиров.

I. Социально-градостроительный фактор

- > Уровень реальных доходов, возрастной и социальный состав населения
- > Планировка города (расположение жилых массивов и производственных комплексов, зон отдыха и т.д.)
- > Наличие достаточного количества водителей

II. Экономический фактор

- > Величина капитальных вложений в оборудование маршрутов
- > Приобретение подвижного состава
- > Создание материально-технической базы по хранению и ремонту подвижного состава
- > Затраты связанные с осуществлением перевозок пассажиров (ГСМ, запчасти, заработная плата).

III. Эксплуатационный фактор

- > Величина и характер пассажиропотоков
- > Максимальный интервал движения
- > Длина маршрута
- > Средняя дальность поездки пассажиров
- > Уровень автомобилизации населения
- > Развитость и насыщенность города транспортом общего пользования

IV. Технический фактор

- > Динамические и конструктивные качества подвижного состава (удобство для пассажиров)
- > Скорость сообщения
- > Пропускная способность улиц и остановок

- > Обеспечение безопасности перевозок пассажиров
- V. Нормативно-юридический фактор
- > Тариф за проезд в маршрутном такси
- > Скорости, допустимые по условиям движения
- > Требования по максимально допустимому наполнению маршрутных такси пассажирами
- > Уровень загрязнения окружающей среды (ГСМ, отработавшие газы, шум, ветошь и т.п.)

Пути совершенствования маршрутных таксомоторных перевозок:

- a) Дальнейшее совершенствование диспетчерского управления работой таксомоторов по пути создания АСДУ
- b) Организация перевозок пассажиров по заявкам
- c) Выпуск подвижного состава различной вместимости
- d) Изменение количества подвижного в зависимости от спроса
- e) Оперативное изменение частоты и интервала движения
- f) Наличие информации о нарушении ритмичности работы, о количестве не выполненных рейсов и перевезенных пассажиров.

### **Тема 3.1: Координация работы различных видов пассажирского транспорта**

1. Координация движения пассажирского транспорта общего пользования в городах
  2. Координация работы различных видов транспорта во внегородском сообщении
- Взаимодействие в работе различных видов пассажирского транспорта, охватывая координацию планированию, организации движения и управления движения, направлено на более полное удовлетворение возрастающих потребностей населения в перевозках, улучшение качества транспортного обслуживания городского и сельского населения, наиболее эффективное использование транспортных средств при минимальных транспортных расходах. Перевозки пассажиров в городах осуществляются многими видами транспорта: автомобильным (автобусами, автомобилями-такси), электротранспортом (троллейбусы, трамваи, метрополитен), специальным (фуникулеры, подвесные дороги и т.п.) Каждый вид городского пассажирского транспорта имеет рациональную сферу применения, которое связано с местными географическими, климатическими и другими условиями.

Выбор тех или иных видов транспорта пассажирами определяется:

- > Предоставляемыми удобствами и комфортом поездки
- > Скоростью движения
- > Временем доставки к месту назначения
- > Интервалом и частотой движения
- > Тарифами и стоимостью проезда.

Координация планирования, единая организация движения и комплексное управление движением оказывает значительное влияние на:

- > Улучшение качества обслуживания пассажиров
- > Повышение эффективности использования транспортных средств
- > Сокращение материальных и трудовых затрат

Пути решения координации:

- > Согласование построения транспортной и маршрутной сети в соответствии с распределением пассажиропотоков в городе

- > Согласование распределения подвижного состава по маршрутам, с учетом пропускной способности улиц и допустимой скорости движения
- > Составление рациональных, скоординированных со всеми видами транспорта расписаний движения
- я > Увязка интервалов движения по периодам дня на соприкасающихся маршрутах
- > Согласование размещения остановочных пунктов по маршруту
- > Совместное нормирование скоростей движения и согласование скорости подвижного состава на совмещенных направлениях.

Эффективная координация движения всех видов пассажирского городского транспорта позволяет:

- > Сократить пересадки пассажиров на различные виды транспорта
- > Снизить наполняемость подвижного состава в часы «пик»
- > Сократить затраты времени пассажиров на подход к остановочным пунктам, ожидание подвижного состава и передвижения
- > Повысить производительность подвижного состава
- > Улучшить сбор проездной платы.

В пригородном и междугороднем сообщении перевозки пассажиров осуществляются:  
 автомобильным (автобусами, легковыми автомобилями);  
 железнодорожным;  
 водным;  
 воздушным транспортом.

### **Тема 3.3: Диспетчерское управление таксомоторными перевозками**

1. Диспетчерское управление движением легковых таксомоторов
  2. Технические средства диспетчерской связи
  3. Диспетчерское руководство движением маршрутных такси
- Эффективное управление движением легковых автомобилей-такси в городах возможно при его централизации в виде таксомоторного отделения в ЦДС с полным соблюдением требований диспетчерской системы. Система диспетчерского управления едина для всех городов и не зависит от объема таксомоторных перевозок. В разных городах с различным числом таксомоторных предприятий и автомобилей-такси в них изменяется лишь организационная структура диспетчерской службы, которая устанавливается с учетом местных условий.

Диспетчерское управление работой таксомоторов должно обеспечивать:

- > Своевременный выпуск на линию подвижного состава согласно разработанным и утвержденным графикам выпуска
- > Централизованный прием и своевременное исполнение предварительных заказов на автомобиле-такси
- > Централизованное регулирование рассредоточением свободных автомобилей-такси по районам города и стоянкам в зависимости от фактического спроса на таксомоторные перевозки
- > Корректировку плана выпуска автомобилей на линию на основе анализа диспетчерских отчетов
- > Контроль за качеством обслуживания населения и работой таксомоторных стоянок.

Технологический процесс централизованного управления движением автомобилей-такси состоит из трех подсистем:

1. Информации, поступающей от линейных диспетчеров таксомоторных стоянок, разъездных диспетчеров, водителей радиофицированных такси, пассажиров; обеспечивающей полное удовлетворение спроса на таксомоторные перевозки

2. Контроля за работой такси на линии

3. Регулирования на основании данных контроля и поступающей информации.

Основным принципом диспетчерского управления является обеспечение максимально полного соответствия распределения свободных автомобилей-такси по времени и территории города фактическому спросу на таксомоторные перевозки.

В задачу диспетчера АТП входит:

> Контроль за подготовкой такси к очередному выпуску

> Подготовка документации по выпуску такси на линию

> Организация своевременного выпуска такси на линию в соответствии графика и контроль над фактическим временем выезда

> Обеспечение направленного выпуска такси на основании стоянки города

> Направление такси по заказам согласно заданиям ЦДС

> Регистрация причин и времени преждевременного возврата такси с линии и принятие мер по внеочередному устранению технических неисправностей

> Систематический контроль над своевременным прибытием такси в парк

> Оформление суточного диспетчерского отчета о работе такси

Введение диспетчерской системы (ЦДС) позволяет:

> Обеспечить подачу такси по срочным и предварительным заказам в минимальный срок, с ближайших к месту вызова пунктов

> Сокращать неоплаченные пробеги и повышать коэффициент платного пробега

> Сокращать время простоя такси на стоянках в ожидании пассажиров

> Повышать качество обслуживания пассажиров таксомоторами

> Снижать продолжительность простоя такси по техническим причинам путем своевременного регулирования техпомощи.

Руководство таксомоторными перевозками существенно облегчается при использовании:

> Прямой телефонной связи со стоянками такси

> Радиотелефонной связи с такси

> Радиотелефонной связи с разъездными линейными диспетчерами АТП

> Радиотелефонной связи с автомобилями технической помощи > Индуктивные средства связи на стоянках такси

> Телевизионной связью со стоянками

> Автоматизированной системой диспетчерского управления таксомоторами перевозками (АСДУ-Т)

Основы функционирования АСДУ-Т:

> Контроль и выполнение АТП плана выпуска такси на линию

> Автоматизированный прием срочных и предварительных заказов на такси

> Автоматизированный прием информации о количестве и номерах свободных такси находящихся на оборудованных таксомоторных стоянках

> Оперативное управление свободными таксомоторами на стоянках при выполнении срочных заказов

- > Автоматизированное распределение таксомоторов на стоянки повышенного спроса (направленный выпуск)
- > Равномерная загрузка диспетчеров ЦДС
- > Составление отчетных данных об использовании заказов, показателях работы водителей, диспетчеров ЦДС и таксомоторных АТП
- > Сбор, накопление и обработка статистической информации, необходимой для оперативного диспетчерского управления таксомоторными перевозками.

Диспетчерское руководство движением маршрутных таксомоторов в городах, работающих по расписаниям, осуществляются методами и технологиями, принятыми на автобусном транспорте. Движение маршрутных такси без расписания (с оперативными интервалами по мере накопления пассажиров) организуется на маршрутах с неустойчивыми пассажиропотоками при условии, если конечный пункт является основным по пассажиро накоплению. В этом случае движение корректируется диспетчером передвигая диспетчерского пункта, наличием пассажиров на конечных остановках маршрутов и допустимым интервалом движения (не более 10 минут). При работе автомобилей на постоянных маршрутах в большинстве случаев определяются две конечные остановки. Посадка и высадка в пути следования происходят по требованию пассажиров или на специально установленных остановочных пунктах маршрута. При устойчиво сложившихся пассажиропотоках работа маршрутных такси осуществляется по расписанию. Управление движением при наличии ЦДС и в условиях, когда все маршруты разрознены, осуществляется через телефонизированные колонки, которые установлены на конечных пунктах маршрутов. При отсутствии ЦДС в городе управление может осуществляться через диспетчерские пункты автобусов и легковых автомобилей-такси, а контроль – при помощи штамп часов. Контролировать регулярность движения маршрутных такси может диспетчер при помощи электронной аппаратуры. На конечных пунктах маршрута устанавливаются индуктивные контуры, а транспортные средства оборудуются радиоприемниками. При движении маршрутных такси радиосигналы поступают в индуктивный контур, который передает радиосигналы в аппаратуру ЦДС. Специальное электронное устройство расшифровывает поступившие сигналы, и у диспетчера на электронной схеме по маршруту перемещается светящаяся точка с номером такси. При необходимости диспетчер по радиации дает прибывшему на один из контрольных пунктов водителю указание об изменении скорости движения или маршрута следования, направляя его через пункты наибольшего спроса на перевозки. При работе такси по заявкам в сельской местности могут быть применены следующие формы организации движения: > Фиксированные маршруты с отклонением от направления движения по требованию пассажиров > Оперативные маршруты, которые формируются на основе поданных заявок. Диспетчерская служба междугородных автобусных сообщений организует контроль над их работой через диспетчеров диспетчерско-контрольных пунктов. Они проверяют соблюдение водителями утвержденного расписания движения автобусов, заполнение автобусов пассажирами, наличие билетов на проезд и провоз багажа у пассажиров. В ряде городов организованы ЦДС для оперативного управления движением всех видов городских перевозок пассажиров. Это позволяет оперативно в короткий период времени восстановить объемы перевозок или снимать пиковые нагрузки отдельных видов транспорта за счет увеличения объемов перевозок другими видами транспорта по тем же маршрутам. Причем автобусы, конечно, для этой цели являются предпочтительными самыми маневренными.

## **. Тема 4.1: Тарифы на таксомоторном транспорте**

Тарифы на пользование легковыми автомобилями-такси являются комбинированными и устанавливаются: за пробег в распоряжении клиента, простой у него и посадку.

За пользование автомобилем-такси взимается плата только в той сумме, которую показывает таксометр, имеющий пять счетчиков:

1. «Плата за проезд»
2. «Касса» - суммирует плату нарастающим итогом
3. «Посадки» - учитывает число посадок
4. «Оплаченные километры пробега»
5. «Общий пробег» - фиксирует общий пробег автомобиля-такси, дублирует показания спидометра.

Таксометр включается с момента занятия (заказа) пассажиром автомобиля-такси. При вызове и предварительном заказе такси таксометр включается от пункта подачи, и заказчику сообщается примерная стоимость подачи автомобиля-такси. Он приводится в действие от трансмиссии автомобиля на скорости 10 км/час.

По данным таксометра определяют эксплуатационные показатели:

- > Коэффициент платного пробега
- > Среднюю скорость движения
- > Среднее расстояние поездки пассажиров (в расчете на одну поездку)

В последнее время оплата за проезд в легковом автомобиле-такси осуществляется по так называемым договорным тарифам, а не по таксометру. За проезд в маршрутных легковых автомобилях-такси городских, пригородных и междугородных сообщений взимается плата:

- > На городских перевозках – единая в зависимости от дальности поездки, устанавливается решением местных органов власти
  - > На пригородных и междугородных перевозках – по поясным тарифам, которые дифференцированы в зависимости от дальности поездки.
- Тарифы устанавливают и размеры налагаемых штрафов за безбилетный проезд и неоплаченный провоз багажа.

### ***Тема 3. Диспетчерское руководство работой такси на линии***

Руководство работой автомобилей-такси. Одним из прогрессивных видов обслуживания населения является использование для перевозок маршрутных такси. Здесь пассажиров перевозят как на постоянных, так и на оперативно сформированных по заказам пассажиров маршрутах. При работе маршрутных такси на постоянных маршрутах в большинстве случаев определяют две конечные остановки. Посадка и высадка пассажиров в пути следования выполняются по требованию или на установленных пунктах маршрута. При устойчиво сложившихся пассажиропотоках работа маршрутных такси осуществляется по расписанию. Движение маршрутных такси без расписания по мере накопления пассажиров на конечном пункте корректируется диспетчером с допустимым интервалом не более 10 мин. Диспетчерское управление работой маршрутных такси в этом случае аналогично принятому на автобусном транспорте.

Городское диспетчерское руководство работой автомобилей-такси (помимо маршрутных) получает сведения о выпуске автомобилей всеми парками на линию и число их на линии по часам суток. Кроме того, оно получает данные о



повреждениях автомобилей-такси на линии, сведения о работе бюро заказов, что позволяет оперативно улучшать работу такси города. Для выполнения предварительно принятых заказов от населения и переключения свободных автомобилей-такси в необходимые участки города часть автомобилей-такси радиофицируют. Все автомобили-такси, оборудованные радиосвязью, подчиняются центральной радиостанции — диспетчерской, имеющей свою частоту радиоволн и позывные.

#### ***Тема 4. Работа такси на линии***

##### **1. Основные положения**

1.1. Положения настоящего РД используются при подготовке инструктажей, должностных инструкций и различных памяток водителей, а также при непосредственной работе с ними.

1.2. При выполнении транспортных перевозок водитель обязан:

- с учетом категории транспортного средства и вида перевозок знать и выполнять Правила дорожного движения, Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в РСФСР, Правила перевозок грузов автомобильным транспортом в РСФСР, Правила технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта, требования к обеспечению безопасности движения при перевозке детей, Правила по охране труда и противопожарной безопасности на автотранспорте;

- знать маршрут следования, расположение остановочных пунктов (стоянок такси), линейных диспетчерских станций или автостанций, автозаправочных станций и пунктов оказания технической помощи, состояние дорог на маршруте, порядок организации связи с диспетчерскими пунктами, места отстоя и отдыха;

- иметь при себе удостоверение на право управления транспортным средством данной категории с учетом вида перевозок, схему маршрута с указанием мест, опасных для движения, график движения, путевые документы (путевой или маршрутный лист, билетно-учетный лист, документы на перевозимый груз и пр.), технический талон и должностную инструкцию.

##### **2. Обязанности водителя перед выездом на линию**

2.1. Перед выездом на линию водитель обязан:

- получить путевые документы (путевой или маршрутный лист, документы на перевозимый груз и пр.), предъявив диспетчеру водительское удостоверение;

- пройти предрейсовый медицинский осмотр;

- пройти предрейсовый инструктаж;

- проверить комплектность, санитарное состояние и внешний вид транспортного средства, наличие аптечки, огнетушителей, емкости с песком (для автобусов), упорных колодок, знака аварийной остановки;

- проверить наличие топлива, масла и воды;

- проверить соответствие технического состояния транспортного средства требованиям ПДД и инструкции завода-изготовителя.

2.2. Водитель автобуса, кроме выполнения требований, указанных в п. 2.1, обязан проверить наличие маршрутных указателей, кассовой аппаратуры и компостеров, переговорного устройства, зеркал для обзора салона, таблиц стоимости проезда и расписания движения, табличек с фамилиями членов экипажа и правилами автобусных перевозок.

Для водителей-стажеров должны быть специальные таблички "За рулем стажер".

2.3. Водитель такси, кроме требований, указанных в п. 2.1, обязан проверить наличие табличек с указанием водителя такси и времени окончания смены, правил таксомоторных перевозок, пломб и исправность таксометрового оборудования, а водитель грузового автомобиля, перевозящего опасные грузы, - наличие и исправность опознавательных знаков, а также устройств и приспособлений для обеспечения безопасной перевозки грузов.

2.4. Если техническое состояние транспортного средства не отвечает требованиям ПДД, иных нормативных документов, водитель обязан сообщить об этом начальнику или механику колонны для принятия мер по устранению недостатков и получения указаний о дальнейшей работе.

2.5. Подготовленное для работы на линии транспортное средство водитель должен предъявить для осмотра механику контрольно-технического пункта. Получив отметку механика в путевом листе, разрешающую выезд на линию, водитель должен зафиксировать в путевом листе фактическое время выезда и сообщить время выезда дежурному диспетчеру. В случае задержки с выездом на линию (более 5 минут) водитель обязан возвратить путевой лист дежурному диспетчеру и сообщить причину задержки.

### 3. Обязанности водителя при работе на линии

#### 3.1. Общие положения

##### 3.1.1. При работе на линии водитель обязан:

- неукоснительно выполнять Правила дорожного движения и требования других нормативных документов, регламентирующих безопасность перевозок;
- выезжать на линию в соответствии с графиком работы;
- строго соблюдать установленный путь следования по маршруту и график движения;
- предоставлять автомобиль для контроля на стоянке или по сигналу контролирующих лиц, поданному жезлом, свистком или фонарем с красным светом, независимо от наличия в автомобиле пассажиров и срочности поездки.

3.1.2. Водитель в случае обнаружения ДТП с участием автомобилей своего предприятия обязан немедленно сообщить (по телефону или лично) об этом на предприятие дежурному диспетчеру и в ближайший пост ГАИ.

3.1.3. По возвращении с работы на линии в случае участия в ДТП водитель обязан представить письменное объяснение или рапорт и акт дежурному.

3.1.4. На линиях междугородных сообщений сведения обо всех ДТП сообщаются водителями на ближайшие автостанции по пути следования и в контрольном пункте ГАИ.

При возвращении из рейса водитель должен докладывать дежурному диспетчеру обо всех нарушениях, допущенных им на линии, предъявив путевые документы и водительское удостоверение, и подавать заявки на устранение возникших неисправностей транспортного средства.

##### 3.1.5. При работе на линии водителю запрещается:

- допускать к перевозке пассажиров в нетрезвом состоянии, в грязной одежде, с не разрешенным к перевозке багажом;
- начинать движение до полного закрытия дверей салона;
- открывать двери до полной остановки транспортного средства;
- производить посадку и высадку пассажиров вне предусмотренных остановочных пунктах, кроме случаев, указанных в подпункте 3.1.1;

- во время движения отвлекаться от управления транспортным средством, курить, разговаривать, принимать пищу, оставлять кабину до полной остановки транспортного средства;
- самовольно прекращать работу на маршруте;
- самовольно изменять установленный путь следования по маршруту, в том числе и при следовании нулевым пробегом;
- провозить в транспортном средстве запрещенные к провозу предметы, инструменты, вещества и материалы.

3.1.6. В случае нарушения работы счетного механизма спидометра в пути следования водитель должен сделать отметку в путевом листе с указанием, где и когда это произошло, а также записать показания счетчика спидометра.

3.1.7. В случае пересменки водителей на линии техническое состояние транспортных средств в момент передачи должно быть проверено совместно водителем, закончившим смену, и водителем, приступившим к работе. Исправность транспортного средства подтверждается подписями водителей в путевом листе.

3.1.8. При возникновении в пути технических неисправностей, указанных в п. п. 27.2.5 - 27.2.7, 27.2.23, 27.2.28, 27.2.22, 27.2.25, 27.2.40, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости - в пункте 27.2.29 и во время дождя или снегопада - в пункте 27.2.36 Правил дорожного движения, водитель обязан прекратить движение и принять меры к их устранению, а если это невозможно, то, пользуясь любыми средствами связи, поставить в известность диспетчера или руководство предприятия и вызвать техническую помощь, сообщив место своего нахождения и характер неисправности. При возникновении в пути других неисправностей, указанных в п. 27.2 ПДД, водитель обязан принять меры к их устранению, а если это невозможно, - следовать к месту стоянки с соблюдением необходимых мер предосторожности.

## 3.2. Порядок работы водителя автобуса на маршруте

3.2.1. При работе на маршрутах водитель автобуса обязан выполнять требования п. 3.1, а также:

- производить выезд из предприятия в соответствии с расчетным временем, необходимым для подачи автобуса к пункту посадки пассажиров;
- прибыв к месту начала работы, доложить об этом диспетчеру и отметить время прибытия в путевом листе штамп-часами и получить соответствующие указания;
- отмечать время прибытия-отправления на линейных диспетчерских пунктах или автостанциях;
- не трогаться с места остановок до полного закрытия дверей салона;
- останавливать автобус у остановочного пункта так, чтобы задняя дверь находилась на расстоянии 1 - 1,5 м от указателя остановки и вплотную к тротуару. Если остановка занята другим автобусом, подъезжать к ней для посадки и высадки пассажиров только после отправления впереди стоящего автобуса;
- останавливать автобус на необозначенных остановочных пунктах по требованию экипажа другого автобуса, нуждающегося в оказании помощи, при пересадке пассажиров или при необходимости оказания пассажиру медицинской помощи;
- производить размен денег, продажу абонементных талонов или билетов пассажирам на проезд и провоз багажа только на остановочных пунктах;
- постоянно информировать диспетчера о погодных условиях и о состоянии проезда на маршруте, обо всех происшествиях или поломках;

- при остановке автобуса на линии по причине неисправности действовать согласно п. 3.1.4, а при необходимости - произвести пересадку пассажиров в другой автобус, следующий в том же направлении.

### 3.3. Порядок работы на линии водителя такси

3.3.1. Водитель такси при работе на линии должен выполнять требования п. 3.1 и, кроме того, обязан:

- работая на линии городского (внутрирайонного) сообщения, получать отметки времени у диспетчера (на полях верхнего или нижнего обреза - "Приложение к путевому листу" - с периодичностью, установленной в предприятии) за рабочую смену не менее 2 - 4 отметок;
- на стоянке находиться в своем таксомоторе или около него;
- к указанному пассажиром пункту следовать кратчайшим путем, изменяя маршрут только с согласия пассажира или по его предложению;
- при неисправности таксомотора, спидометра и приводов к ним, светового контрольного сигнала вызвать техническую помощь или возвратиться в АТП без пассажиров.

3.3.2. Водителю такси при работе на линии запрещается:

- перевозить пассажиров на расстояние более 50 км за городской чертой;
- перевозить детей до 12-летнего возраста на переднем сидении и несовершеннолетних без сопровождения взрослых;
- перевозка пассажиров и багажа сверх количества, предусмотренного технической характеристикой транспортного средства, с учетом того, что каждому пассажиру, располагающемуся на заднем сидении, разрешено перевозить на руках одного ребенка, не достигшего 12-летнего возраста;
- оставлять без присмотра незакрытый таксомотор и с невключенным противоугонным устройством.

Перевозить пассажиров на расстояние более 50 км за городской чертой можно:

- в границах области - с разрешения автоуправления, объединения;
- за пределами области - с разрешения Министерства.

### 3.4. Порядок работы на линии водителя грузового автомобиля

3.4.1. При работе на линии водитель грузового автомобиля (автопоезда) обязан руководствоваться требованиями п. 3.1 настоящего РД и, кроме того:

- следить за правильностью укладки и закрепления груза с тем, чтобы обеспечивалась его сохранность и безопасность движения при выполнении рейса;
- проверить соответствие укладки и крепления груза на подвижном составе требованиям безопасности движения и обеспечения сохранности подвижного состава, а также сообщить грузоотправителю о замеченных неправильностях в укладке и креплении груза, угрожающих его сохранности. Грузоотправитель по требованию водителя обязан устранить обнаруженные неправильности в укладке и креплении груза;

- поставив автомобиль под погрузку (разгрузку), затормозить его ручным тормозом, включить низшую передачу или задний ход, подложить под колесо упорные колодки;

- производить перевозки грузов только в той последовательности, которая указана в путевом листе, и строго по заданному маршруту.

3.4.2. При работе на линии водителю грузового автомобиля (автопоезда) запрещается:

- во время погрузки на автомобиль или снятия груза находиться самому и другим лицам как в кузове, так и в кабине автомобиля, а также под стрелой и в зоне действия подъемного механизма;

- перевозка в кабинах грузовых автомобилей пассажиров, не имеющих отношения к транспортировке грузов и не записанных в путевых листах.