

Города подмосковья соединяться хордовыми трассами

Власти Московской области составили план к 2015 году возвести между областными городами отдельные, «хордовые», дороги, для того чтобы из одного города Московской области в другой можно было добраться напрямую, избегая перегруженные МКАД и ЦКАД, известил журналистам в среду первый замминистра транспорта Московской области Александр Митусов.

«В рамках схемы усовершенствования транспортного комплекса Московского региона до 2015 года планируется соорудить хордовые дороги между МКАД и ЦКАД. Они объединят города Московской области», - сказал Митусов.

С его слов, пока это будут отдельные дороги по которым будут осуществляться автомобильные грузоперевозки, но в будущем они могут образовать новое автомобильное кольцо. «Первоначально хордовые дороги соединят подмосковные города Подольск, Люберцы и Балашиху», - сообщил замминистра.

«Хордовые шоссе позволят значительно быстрее добираться из одного подмосковного города до другого, не съезжая на МКАД или ЦКАД», - обозначил Митусов.

По его словам, в данный момент жителям Подмосковья приходится часами добираться до ближайших областных городов, потому что дорога лежит только через МКАД или ЦКАД. Не говоря уже о том, какое неудобство, получают транспортные компании Москвы и области, которые осуществляют автомобильные грузоперевозки повседневно И в настоящее время для того что бы осуществить автомобильные грузоперевозки переезд квартиры или офисный переезд между Подмосковными городами, необходимо часами отстоять в пробке на МКАДе

Как создать свой собственный парк автомобилей.

Образование транспортного парка организации оказывающего сервисы автомобильных грузоперевозок, перевозку мебели, организацию переездов, появляется с постановления нескольких стратегически главных задач: во-первых, какое грузовое такси отобрать для автомобильной грузоперевозки, перевозки офиса, во-вторых, сколько должно быть единиц техники, а в-третьих, в чьей собственности они будут находиться. точный ответ на эти три предмета — гарантия пятидесяти процентов успеха. Автомобильный рынок в данный этап дает безграничный выбор автомашин с разными характеристиками:

техническими вместимость емкость скорость, тип кузова и т. д.)
качественными (новая или подержанная, российского или иностранного производства).

Требуемое численность автомашин определяется в рамках предельного полного прогноза объемов автомобильных грузоперевозок в краткосрочной и долгосрочной перспективе. А затем компания решает, покупать ли грузовое такси в собственность,

арендовать их или заключить контракт с водителями, имеющими в собственности личное грузовое такси, по техническим параметрам и наружному виду отвечающем потребностям и корпоративным стандартам. Решая, какой вариант наиболее предпочтителен для конкретного бизнеса, прежде всего необходимо понимать, какой из них позволит достичь целевого уровня сервиса, а после того выполнить калькуляцию первоначальных инвестиций, комплекса постоянных и переменных издержек, а также обдумать возможные риски. Что можно говорить о каждом из имеющихся видов собственности при поверхностной оценке? На первый взгляд, личный автопарк допускает высокие первоначальные вклады и перспективу управления множеством сложных бизнес-процессов, связанных с содержанием и техническим обслуживанием автомобилей. Положительной стороной является обеспечение высокого уровня управляемости логистических процессов и полный контроль над техническим положением транспортных средств, что сводит к минимуму число нарушений договорных гарантий перед клиентами, которым вы будете оказывать сервисы по автомобильным грузоперевозкам. договор с частниками при своей относительной дешевизне вызовет значительных усилий для поддержания особенности услуг на надлежащем уровне. В частности, для результативного стимулирования наемных водителей-экспедиторов понадобится подготовка гибкой мотивационной схемы, а для предоставления стандартизации автопарка и сохранения его в надлежащем положении — механизм субсидирования. Однако если речь идет о среднем и большом бизнесе, остановиться на конкретном варианте очень сложно. В условиях нынешнего бизнеса невозможно полагаться только на свои силы. Физический рост автопарка может отставать от роста спроса на услуги вашей транспортной компании. А отказав ценному клиенту в авто перевозке, даже если на то есть объективные причины, вы гарантированно потеряете его доверие. Поддерживать устойчивую клиентскую базу можно только путем удовлетворения любых (не противоречащих здравому смыслу) требований. Это означает, что если ввиду отсутствия транспорта с подходящими параметрами кузова или по какой-либо другой причине ваша фирма не способна выполнить заказ клиента, надо дать возможность оперативно представить его другой транспортной компании выполняющей транспортные перевозки. Под уровнем сервиса здесь и далее подразумеваются относительные показатели качества услуг авто грузоперевозки компании. Они могут проявляться в индексах или процентных соотношениях, которые определяют ранг достижения поставленных целей. Для транспортных компаний такими показателями, как правило, являются: стремление к поставке заказанного заказчиком товара, процент правильно выполненных отгрузок от их всеобщего количества и т. п. Когда структура автотранспортных перевозок неоднородна, а инвестиционные ресурсы ограничены, скорее всего придется избрать комбинированный план. Таким образом, перед транспортной компанией сразу встает целый комплекс задач по руководству процессом транспортирования грузов автотранспортными средствами, принадлежащими разнообразным собственникам, а также разработке договорных взаимоотношений с другими компаниями совершающими транспортные перевозки. Эта новость поможет определиться в широком ассортименте рынка транспортных средств, разобраться в подробностях и оценить основные плюсы и минусы всех вариантов формирования транспортного парка для автоперевозки. Кроме того, здесь вы найдете максимально полную информацию для получения истинного решения о строении парка и процентном соотношении отдельных групп внутри него.

Центр Москвы снова доступен для въезда грузового автотранспорта

По сообщениям представителей московского Департамента природопользования и охраны окружающей среды запрет на въезд в центральные районы столицы грузового автотранспорта, осуществляющего офисный переезд, переезд офиса, автомобильные грузоперевозки, чьи характеристики не соответствуют «Евро-2», перенесен на 25 сентября 2008 года.

Напомним, что ранее были приняты правила, по которым был запрещен въезд грузового автотранспорта, не соответствующего экологическим нормам «Евро-2», в пределы Третьего транспортного кольца. Каждому владельцу грузовика для проезда теперь потребуется получить «Экологический знак автотранспортного средства». Выдается он при добровольной сертификации грузового транспортного средства в «Экологической идентификации автотранспортных средств» - специальной организации, созданной для этих целей.

При въезде в центр столицы власти обещают установить шлагбаумы, целью которых будет отсеивание «грязного» грузового транспорта.

Сейчас грузовики могут въезжать в центр столицы только ночью. После 25 сентября этим смогут воспользоваться лишь автомобили, соответствующие экологическим требованиям «Евро-2».

Осенью Москва остановится

По сведениям специалистов, анализирующих возникновение пробок на столичных улицах, уже осенью 2008 года движение автомобильного транспорта? в том числе и транспорта, выполняющего автомобильные грузоперевозки, доставка мебели, в Москве полностью встанет.

Такой неутешительный вывод ими был сделан на основании статистики возникновения дорожных пробок в прошлом году. Количество автомобильных заторов постоянно увеличивается, не помогают даже меры по предотвращению кризиса, применяемые городскими властями. Весной прошлого года ежедневно возникало приблизительно 650 пробок в день, летом количество немного выросло до 670, а уже осенью достигло невероятной отметки 850 заторов в день.

В этом же году невозможно проехать по столице в конце недели, в то время как начало недели считается сравнительно спокойным.

Специалисты прогнозируют, что осенью 2008 года в столице будет возникать до 1500 заторов каждый день, а это значит, не что иное, как полную остановку всего автомобильного движения. Даже сейчас средняя скорость проезда по МКАД составляет 25 км/ч, по Садовому кольцу еще меньше – 30 км/ч, а по основным дорогам

достигает 25 км/ч.

Самый значительный затор в этом году, длящийся почти семь с половиной часов, возник в январе из-за плохих погодных условий по МКАД между Варшавским и Рублевским шоссе.

Пробки общей протяженностью 360 км

23 мая в конце рабочей недели многие москвичи, выезжающие на автомобильном транспорте за город, столкнулись на пути с огромными пробками, общая протяженность которых составила 360 км. Слишком много жителей столицы решили провести выходные за чертой города, основные магистрали Москвы не смогли обеспечить движение такого потока автомобильного транспорта, а также транспорта, осуществляющим автомобильные грузоперевозки.

Перегруженность, достигшая критических отметок, наблюдалась на Новорязанском, Дмитровском, Волоколамском, Ленинградском, Варшавском шоссе, на Волгоградском проспекте. Также загруженными, но чуть менее, оказались улицы Мневники, Маршала Жукова, Рублевское шоссе, Ленинский и Комсомольский проспекты.

Затруднено движение автомобильного транспорта в этот день было и на центральных улицах столицы: Большой Ордынке, 1-ой Брестской, Академика Сахарова, Тверской, Малом и Большом Каменных мостах, Маросейке, Мясницкой, Тверской, Покровке, Неглинной, Кремлевской набережной.

Впечатляющие огромные пробки возникли на МКАДе на всех узловых развязках, ведущих в область, а также на подъездах к ним.