



РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Возрождаем маршрутную сеть страны



№ 8 ДЕКАБРЬ 2006



С НОВЫМ РОЖДЕСТВОМ ГОДОМ! ХРИСТОВЫМ

Уважаемые коллеги!

*Искренне желаем Вам и сотрудникам
ваших предприятий всех возможных благ,
крепкого здоровья, неиссякаемой энергии
и жизненных сил!*

*Пусть наступающий год станет для Вас
Годом значительных свершений, преумножит
Ваши успехи в делах и начинаниях!*

**С НОВЫМ ГОДОМ
И РОЖДЕСТВОМ!**

Правление Партнерства





ОТ РЕДАКЦИИ	4
ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА: НОВОСТИ	4
ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА ПРЕДСТАВЛЯЕТ	4
ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА: НОВОСТИ	5
ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ПАРТНЕРСТВА В РЕГИОНАХ: ТУЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ	6
ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ПАРТНЕРСТВА В РЕГИОНАХ: КАЛУЖСКАЯ ОБЛАСТЬ	6
ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА: НОВОСТИ	7
ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ПАРТНЕРСТВА В РЕГИОНАХ: ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ	8
АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ	
- "Автотрасса Иваново-Суздаль станет четырехполосной" (Николай Усов, газета "Рабочий край").....	10
- "Пассажирские автоперевозки в Ивановской области будут развивать москвичи" (электронная газета Частник.ру).....	10
- "Лучше меньше - но вместительнее" (Олеся Чирко, www.ivanovonews.ru).....	11
АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: СТАВРОПОЛЬСКИЙ КРАЙ	12
НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ СОВЕТ ПАРТНЕРСТВА	12
МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	
- "Евромагистраль пойдет на Псков" (Евгений Вострухов, газета "Гудок").....	13
- "Международное автомобильное сообщение между Россией и Бельгией" (РИА новости).....	13
АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ	
- "Правительство Молдовы проведет анализ деятельности автовокзалов и автостанций" (www.salut.md).....	14
- "В Одессе автостанции междугородного сообщения вынесут за пределы города" (www.misto.odessa.ua).....	14
- Левятов А.И., Директор автобусной станции "Красногвардейская" (г. Москва).....	15
НОВОСТИ	16
ЗАРУБЕЖНЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ	
- "Daewoo будут собирать в Казахстане.".....	17
- "Автобусы "Богдан" будут производить в России".....	17
ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЧЛЕНАМ ПАРТНЕРСТВА И ОПЕРАТОРАМ РЫНКА	
- "Два мига": реклама на транспорте.....	18
НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ	
- Федеральный закон "Устав автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта" (продолжение).....	19
ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕВОЙ БЕСПЛАТНОЙ РАССЫЛКИ	26

Информационный бюллетень Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» специализированный в области пассажирских автобусных перевозок.
«Российские Автобусные Линии - проблемы и перспективы развития» № 8 декабрь 2006.

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

Редакция издания не всегда разделяет мнение авторов публикуемых статей.

Экспертный совет:

И.Д. Марчук - Президент Российского Автотранспортного Союза

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

Президент Московского областного транспортного союза

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

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

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

Д.Н. Коновалов - Директор Управления пассажирских перевозок и автостоянок Московского транспортного союза

Над номером работали:

Г.Д. Шахматов, А.Ю. Авдоничев, В.Ф. Гусаров, А.И. Левятов, И.В. Баранова, Е.В. Хайкин, В.Г. Игнатов, Р.Н. Ибрагимов,

Е.М. Богдановский, Е.О. Хвостенко

Разработка дизайн-макета:

ООО "Медиа-Премьер", художник-дизайнер - А.А. Толмачев

Адрес Правления партнерства:

115419 г. Москва, 2-й Рошинский проезд, дом 8, п/я 123

Тел./факс: (495) 633-12-89;

E-mail: info@rosbuslines.ru

www.rosbuslines.ru

Тираж 750 экз.

В конце ноября 2006 года Президент Российского Автотранспортного Союза **Марчук Иван Дмитриевич**, рассмотрев предложение Правления партнерства, дал согласие на вхождение в экспертный совет издания “Российские Автобусные Линии - проблемы и перспективы развития”. Российский Автотранспортный Союз образован в целях содействия созданию благоприятных условий для осуществления автотранспортной деятельности, представительства законных интересов и защиты прав своих членов в сфере социально-трудовых отношений и связанных с ними экономических отношений с профессиональными союзами и их объединениями, органами государственной власти, органами местного самоуправления. Иван Дмитриевич является Президентом союза с момента его образования, и за этот период времени Российский Автотранспортный Союз стал крупнейшим общественным объединением транспортников страны.

Между РАСом и “ЕТС “Российские Автобусные Линии” также была заключена договоренность о сотрудничестве по обмену информацией, предназначенной для публикации на сайтах и в изданиях организаций. Российский Автотранспортный Союз является одним из учредителей журнала “Стратегия ТЭС”, выпускаемого с конца 2005 года, в редакции которого Иван Дмитриевич является главным руководителем стратегических проектов.

Издательский коллектив бюллетеня “Российские Автобусные Линии - проблемы и перспективы развития” выражает признательность Марчуку И.Д. за оказанное доверие.



ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА: НОВОСТИ

20 ноября текущего года Президент НП «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» **Музыря Никита Игоревич** обратился в Правление партнерства с просьбой освободить его от обязанностей Президента Партнерства.

Предложение обусловлено большой общественной работой проводимой Музырей Н.И. Он является: Вице-президентом Союза транспортников России, Вице-президентом Российского автотранспортного союза, Президентом Московского транспортного союза, Президентом Московской региональной организации поддержки малого и среднего бизнеса «Опора России», Президентом Федерации бобслея России. Такая загруженность не позволяет Музыре Н.И. уделять необходимое количество времени развитию партнерства, которое решает

стратегические задачи реформирования рынка автобусных перевозок. Для усиления управления «ЕТС «Российские Автобусные Линии» Музыря Н.И. рекомендовал кандидатуру **Фёдорова Сергея Алексеевича** – Первого заместителя Президента - Председателя Совета директоров «УК «Автолайн- Транслайт».

Правление Партнерства на внеочередном заседании рассмотрело и единогласно одобрило кандидатуру Федорова С.А. Принято решение о созыве внеочередного собрания партнерства, на котором будет проведено голосование по избранию Президента и введению новых членов в Правление партнерства в лице авторитетных транспортников и специалистов для активизации проводимой работы.

*Пресс-служба
НП “ЕТС “Российские Автобусные Линии”*



ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА ПРЕДСТАВЛЯЕТ



ФЕДОРОВ Сергей Алексеевич
Первый заместитель Президента - Председателя Совета директоров УК “Автолайн-Транслайт” (г. Москва)

Федоров Сергей Алексеевич закончил Государственный Центральный Ордена Ленина Институт Физической Культуры и Спорта, Институт профессиональной подготовки кадров по финансово-банковским специальностям при Финансовой Академии Правительства РФ. Кандидат педагогических наук.

С 1991 по 1999 г. работал в «Русской Страховой Компании», заместитель генерального директора.

С 1999 по 2001 г. – генеральный директор ООО «Центр-Брокер».

С марта 2001 г. – генеральный директор ЗАО «ГУТА-Страхование».

С мая 2005 г. – начальник управления дочерних организаций ОАО «Внешторгбанк» и генеральный директор ЗАО «Страховой Капитал».

По результатам Рейтинга Ассоциации менеджеров России входит в группу А «TOP-100» самых профессиональных менеджеров страны. Удостоен Ордена Чести и Доблести Всероссийской

общественной премии «Российский национальный Олимп».

В настоящее время занимает должность Первого заместителя Президента-Председателя

СОЗДАНИЕ АГЕНСТВА ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В конце ноября на встрече руководителей Российского Автотранспортного Союза и НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» обсуждался вопрос о создании Агентства пассажирских автобусных перевозок. Целью создания Агентства является:

- практическая помощь операторам рынка регулярных междугородных автобусных перевозок в оформлении и согласовании паспортов маршрутов;

- создание предпосылок, существенно затрудняющих владельцам объектов транспортной инфраструктуры (автовокзалов и автостанций) необоснованно давать отказ в обслуживании опера-

12 декабря 2006 года в городе Иваново состоялась встреча заместителя губернатора Ивановской области **Вавилова Олега Витальевича** с Председателем Правления некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» **Лораном Борисом Олеговичем**. На встрече присутствовал руководитель областного государственного унитарного предприятия «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» **Хорунжий Александр Юьевич**. Стороны обсудили ситуацию, сложившуюся на рынке межрегиональных и внутриобластных автобусных регулярных перевозок с участием ОГУП «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций». Предателем Правления партнерства была представлена информация по проведенному исследованию рынка перевозок, емкости маршрутной сети, емкости системы автовокзалов области и предложена концепция реформирования рынка автобусных перевозок в Ивановской области. Концепция направлена на увеличение налоговых поступлений в бюджет области от перевозок, а также создание внутриобластной единой системы перевозок, которая позволит местным операторам-владельцам подвижного состава, получить стабильный заказ на транспортную работу. Стабильная загрузка подвижного состава приведет к увеличению доходов от перевозок, что даст возможность операторам вкладывать средства в обновление подвижного состава.

Дополнительно было предложено ввести в системе автовокзалов области продажу билетов в страны ближнего и дальнего зарубежья системы «Евролайнс» для обеспечения потребности населения области в международных перевозках в страны ближнего и дальнего зарубежья.

Цель создания реально действующего некоммерческого объединения операторов заключается в защите своих интересов в масштабе региона, присутствии ивановских операторов на меж-

Совета директоров ООО «Управляющая компания «Автолайн-Транслайт».

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

торов рынка;

- определение емкости существующей маршрутной сети и пропускной способности автовокзалов и автостанций;

- создание единого межрегионального общероссийского расписания движения автобусов.

По мнению сторон реализация поставленных целей позволит демонopolизировать рынок транспортных услуг и существенно оптимизировать маршрутную сеть. В конечном итоге это даст мощный импульс поднятию уровня безопасности перевозок и повышению качества предоставляемых услуг.

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

субъектных маршрутах, в том числе транзитных, и создании условий для стабильной работы перевозчиков. Основываясь на законе Ивановской области о транспорте, где вся организация внутриобластных межсубъектных автобусных перевозок должна проходить через объекты транспортной инфраструктуры, а именно автовокзалы и автостанции, либо иные пункты, согласованные местной администрацией, стороны пришли к единому мнению, что необходимо усилить контроль за продажей билетов через систему официальных касс. Особое внимание уделено работе транспортной инспекции по причине полного отсутствия у перевозчиков паспортов маршрутов согласованных по 178 приказу Минтранса РФ.

На встрече также обсуждался вопрос деятельности регионального представительства Российского Автотранспортного Союза. На протяжении длительного периода времени представительство РАСа практически не выполняло возложенные на него функции. Со стороны партнерства «ЕТС «Российские Автобусные Линии» было предложено объединить перевозчиков Ивановской области в реально работающую некоммерческую организацию и возложить на нее функцию регионального представительства РАСа. Это позволит привести рынок перевозок, в том числе в документальном исполнении, в законное состояние. Первым паспортом, оформленном специалистами «ЕТС «Российские Автобусные Линии», является трехсторонний паспорт межрегионального маршрута ивановских и московских операторов, в котором перевозчиками выступают ООО «Ивавтотранс», ОГУП «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» и ООО «Евролайнс». При участии Комитета транспорта и связи Ивановской области будет вестись оперативная работа по перерегистрации старых и оформлению новых паспортов маршрутов межсубъектных перевозок.

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

Председатель Правления НП "ЕТС "Российские Автобусные Линии" Лоран Б.О. и Глава Представительства партнерства в Тульской области Ревко А.К.



30 ноября в Москве состоялась встреча Председателя правления НП "ЕТС "Российские Автобусные Линии" **Лорана Бориса Олеговича** и Главы представительства партнерства в Тульской области **Ревко Андрея Константиновича**.

Стороны обсудили вопрос взаимодействия и взаимоподдержки перевозчиков-членов партнерства Тульской области и Москвы в пиковый сезон новогодних праздников. Ревко А.К. рассказал о проведенных встречах с членами партнерства, а

так же о плане дальнейших действий, направленных на позиционирование интересов членов партнерства в Тульском регионе.

Также Глава представительства рассказал о планах проведения исследования емкости пассажиропотока на маршрутах между Москвой и Тульской областью. В настоящий момент имеется необходимость в упорядочении отправок автобусов из Тульской области, в связи с тем, что автобусы отправляются по времени вне зависимости от количества пассажиров. Отсутствие 100-процентного заполнения автобуса делает рейс менее прибыльным, а временами и убыточным. Это, как следствие, приводит к повышению стоимости проезда.

На основе проведенного исследования и анализа его результатов будет разработан ряд мероприятий и внесены предложения перевозчикам направленные на повышение рентабельности рейсов. Актуальность данного исследования не вызывает сомнений и Андрей Константинович считает, что при повышении рентабельности перевозок руководители транспортных предприятий смогут уделить больше внимания повышению уровня комфорта перевозок.

Ирина Баранова



ХОХЛОВ Евгений Аркадиевич

Глава представительства некоммерческого партнерства "ЕТС "Российские Автобусные Линии" в Калужской области
Директор ГП "Автовокзал "Калуга"

ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА СООБЩАЕТ

На заседании Правления НП "ЕТС "Российские Автобусные Линии" был рассмотрен вопрос об открытии представительства партнерства в Калужской области. Основной целью его создания, как и в других регионах, является установление на рынке пассажирских автобусных перевозок единых требований и условий работы для всех

действующих операторов края. В рамках принятия таких мер на рынке создадутся все необходимые условия для перехода конкуренции в цивилизованную форму.

Министром экономического развития Калужской области **Любимовым Н.В.** на должность Главы Представительства партнерства был рекомендован Хохлов Евгений Аркадиевич, директор ГП "Автовокзал "Калуга". Евгений Аркадиевич зарекомендовал себя в процессе трудовой деятельности как профессиональный и ответственный руководитель крупного предприятия, качественно организовавший его управление, что позволило государственному предприятию развиваться в условиях жесткой рыночной конкуренции.

"АВТОВОКЗАЛ "КАЛУГА"

Тенденции, складывающиеся на Российском рынке автобусных перевозок, в определенной степени характерны и для Калужской области. Изношенность подвижного состава, убыточность перевозок на социально значимых городских и пригородных маршрутах и ряд других факторов не позволяют в должной степени обеспечить стабильность пассажирских перевозок.

Вместе с тем необходимо признать, что благодаря предприимчивости и опыту руководителей автотранспортных организаций, а также той финансовой поддержке, которую оказывают транспортникам области органы государственной власти

и местного самоуправления, на территории нашей области сохраняется сложившаяся социально-значимая маршрутная сеть и даже несколько расширяется. С 1999 года в нашей области размещение заказа на перевозки осуществляется на конкурсной основе. Эта схема позволяет отсеять недостаточно подготовленных перевозчиков и обеспечить экономию бюджетных средств.

Что касается Калужского автовокзала, то предприятие существует 44 года, является коммерческой организацией, динамично развивается. Хотя может быть не теми темпами, как хотелось бы.

Наш коллектив небольшой - 67 человек, стабильный. Сотрудники высококвалифицированные, имеющие большой опыт работы. Находим поддержку и понимание в органах власти всех уровней: от администраций муниципальных образований, до Правительства области.

27 октября отметили юбилей – первую годовщину переезда автовокзала на железнодорожную станцию Калуга - 1. Теперь с железнодорожниками мы соседи, и надо признать добрые соседи. Находим понимание и в Московской железной дороге – филиале ОАО «Российские железные дороги». Принятое руководством области решение о переносе вокзала именно сюда наиболее оптимальное, поскольку в результате создан мощный транспортный узел, позволяющий повысить уровень транспортного обслуживания населения области.

За прошедший год коллективом осуществлен комплекс организационно - технических мероприятий по обустройству территории автовокзала в целях создания более благоприятных условий для пассажиров и совершенствования технологического процесса.

Большое внимание уделяется содержанию территории, потому что состояние ее во многом определяет настроение людей.

Намечены планы на ближайшую и долгосрочную перспективу и ведется работа над их реализацией.

Считаю необходимым сказать несколько слов о прогрессивных технологиях, применяемых на предприятии.

На протяжении ряда лет у нас используется разработанная ОАО «Кустовой Вычислительный Центр» г. Тула система автоматизированной продажи билетов. В 2003 году она внедрена на всех автовокзалах и автостанциях нашего региона. Данная система позволяет автоматизировать

работу всех структурных подразделений автовокзала, обеспечивает возможность заказа билетов по телефону и продажи обратных билетов с других автовокзалов. Сформированные таким образом финансовые и статистические данные могут автоматически передаваться для последующей обработки в программы бухгалтерского и статистического учета.

В системе применен принципиально новый подход к обслуживанию пассажиров, пользующихся правом льготного проезда, основанный на применении современных технологий штрихового кодирования. Использование штриховых кодов обеспечивает высокую достоверность списков льготных пассажиров, на основании которых производится компенсация «выпадающей» выручки автовокзалам и автотранспортным предприятиям, а время на обслуживание пассажиров - льготников сокращается в несколько раз.

В прошлом году область сделала еще один шаг вперед по инициативе Министерства экономического развития Калужской области - в развитие существующей ООО «Кустовой Вычислительный Центр» г. Тула внедрена автоматизированная подсистема для сбора и обработки информации о пассажирах, производивших посадку на остановочных пунктах в пути следования транспортных средств, с использованием специальных терминалов. В настоящее время она действует на всех автобусных маршрутах областного заказа.

Вкратце о себе.

Родился в г. Калуге в 1952 году. После окончания в 1977 году Калужского филиала МВТУ им. Баумана трудился на Калужском турбинном заводе инженером, начальником технического бюро, заместителем начальника цеха, заместителем председателя профкома.

С 1988 года работал в органах государственной власти координирующей деятельностью организаций транспорта и связи. 10 ноября 2005 г. исполнился ровно год, моего назначения на должность директора ГП «Автовокзал «Калуга».

Привык, втянулся, поближе узнал людей, хотя для меня этот коллектив был хорошо знаком и раньше.

Я хочу поблагодарить редакцию журнала за предоставленную мне возможность выступить на его страницах и пожелать всем его читателям и коллегам успехов.

Хохлов Е.А.

В ходе встречи, состоявшейся 7 декабря, вице-президент Российского Автотранспортного Союза **Козлов Михаил Иванович** в присутствии руководства НП «ЕТС «Российские Автобусные Линии» вручил руководителю калужского некоммерческого партнерства «Регион - Пассажиры - Автотранс» **Хохлову Евгению Аркадьевичу** информационное письмо в котором член Российского Авто-

транспортного Союза НП «Регион-Пассажиры-Автотранс» становится ответственным за выполнение технической работы по переформлению действующих регулярных автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации и международных маршрутов в Калужской области.

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



ХОРУНЖИЙ Александр Юрьевич

*Глава представительства некоммерческого партнерства "ЕТС "Российские Автобусные Линии" в Ивановской области
Директор ОГУП "Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций"*

ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА СООБЩАЕТ

На заседании Правления НП "ЕТС "Российские Автобусные Линии" был рассмотрен вопрос об открытии представительства партнерства в Ивановской области. Основной целью его создания, как и в других регионах, является установление на рынке пассажирских автобусных перевозок единых требований и условий работы для всех действующих операторов области. В рамках принятия таких мер на рынке создадутся все необходимые условия для перехода конкуренции в цивилизованную форму.

В начале декабря 2006 года к первому заместителю Председателя Правительства Ивановской области **Вавилову О.В.** обратился **Таксер А.С.**, Председатель Наблюдательного совета партнерства. Александр Семенович информировал об открытии Представительства партнерства в Ивановской области и просил предложить кандидатуру на должность Главы представительства из числа руководителей транспортных предприятий Ивановской области, мнение которого является авторитетным для руководителей и работников предприятий транспортного комплекса Ивановской области. Вавилов О.В. рекомендовал директора ОГУП "Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций" **Хорунжего Александра Юрьевича**.

На очередном заседании Правления партнерства кандидатура Хорунжего А.Ю. была единогласно одобрена всеми членами.

ИВАНОВСКИЙ АВТОВОКЗАЛ. СОРОК ПЯТЬ ЛЕТ, КАК ОДИН ДЕНЬ

Ивановский автовокзал работает напряженнее центральных автовокзалов соседних регионов.

Ежедневно с автовокзала осуществляется 415 отправок автобусов пригородного и междугородного сообщения по различным направлениям. Перегрузка? Несомненно.

В 2007 году наш автовокзал отметит свое сорокапятилетие. Праздник? Конечно же, но с затененной грустью в глазах у многих из тех, кто сегодня здесь трудится.

Старожилы вспоминают, с какой живой заинтересованностью жители областного центра встречали известие о строительстве этого объекта. Поездка из Иваново в Москву или в Беларусь, в Кинешму или же в Родники, на свой садовый участок под городом, наконец, - всегда была сопряжена с рядом изматывающих неудобств. А тут - автовокзал большой и современный. В любое время и по желаемому направлению - без проблем. Как же тут не порадоваться за чуткость и заботу о тебе?

Наш город с автовокзалом стал действительно походить на областной центр, столицу текстильного края.

Расчетная пропускная способность автовокзала тогда составляла 500 пассажиров в сутки, вполне всех устраивала и не создавала каких-то особенных проблем. Сегодня этот показатель - 5000 (показатель снят с банка данных автовокзального компьютерного центра). Десятикратное увеличение нагрузки на автовокзал, который за минувшие четыре десятилетия ни разу по большому счету не реконструировался, породило ворох острых проблем. Теснота душит водителей пригородных и междугородних автобусов на посадочной площадке, кассиров и прочий обслуживающий персонал. А больше всего - пассажиров, коих столько набивается в иные дни на той же самой посадочной площадке, в том же кассовом зале, что яблоку негде упасть.

Когда-то здесь, на втором этаже была своя привокзальная гостиница. Худо-бедно, но запоздалый путник там всегда мог найти себе не дорогое пристанище. Потом ее не стало, поскольку, занимаемые ею площади потребовались для размещения технологических вокзальных служб обеспечения пассажирских перевозок и их безопасности. Что до того запоздалого путника, то он сегодня ютится на жестком диванчике в зале ожидания, проклиная судьбу тех, кто побудил его к этим тяготам и лишениям.

Все эти сорок пять лет ивановские градоначальники прекрасно понимали необходимость реконструкции действующего автовокзала. Нет-нет, да возгорались ее идеей. Произносились громкие речи, закатывались красивые проекты и... Дело этим заканчивалось. Пустые обещания таяли словно первый снег на ладони, а проектная документация благополучно оседала в архиве. Автовокзал продолжал вариться в собственном соку, пассажиры - тоже.

Один из проектов делали лучшие российские проектировщики Санкт-Петербурга. Поработали, надо им отдать должное, творчески и с душой. Учли все требования современности к подобным объектам и без каких-то там особых задержек пре-

доставили нам всю необходимую документацию. Дело оставалось за строительством автовокзального комплекса. Тем более, что и площадка под него была выделена. Не построили. Жаль...

А задумка проектировщиков с берегов Невы действительно была красивой и содержательной.

Вместе с самим зданием автовокзала, просторным и светлым, на этой площадке предполагалось разместить и... гостиничный комплекс, несколько недорогих кафе, где бы всегда можно перекусить сытно и вкусно. Здесь же должен бы появиться и переговорный пункт международной, междугородней, местной телефонной связи, отделение городского узла связи, откуда можно было бы в любое время дня и ночи отправить телеграмму или письмо. Проектом предусматривались также детская комната и кинозал, где бы пассажир мог скоротать свободное время в ожидании отправления своего автобуса, а также многое и многое другое для цивилизованных условий отъезжающим и их провожающим, приезжающим и встречающим их.

Реализация проекта автовокзального комплекса пришлось на начало перестройки. Во Владимире и Ярославле под ее «шумок» свой автовокзал достроили. У нас же всеми правдами и неправдами стали губить это дело на корню. Сначала исключили бомбоубежище, потом - общественные уборные с посадочными площадками. Затем, по всем правилам этикета бюрократии по-английски, значит молча, похоронили и эту документацию в том самом архиве.

ХОТЕЛИ КАК ЛУЧШЕ, ПОЛУЧИЛОСЬ КАК ВСЕГДА.

Почему Ивановскому автовокзалу так не везет? Наверное от того, что наши чиновники, наделенные властными полномочиями, в очередях за билетами в душном и тесном кассовом зале автовокзала вообще никогда не стояли, не стоят и стоять не будут. На все случаи жизни у таких под рукой служебная автомашинка или же своя импортная «ласточка» в гараже. Они не толкаются и на посадочных площадках. Далеки их интересы от интересов простого народа, его чаяний, столь доверчиво избравшего их на властные посты. Потому-то и рождаются на свет мертворожденные идеи и проекты о всеобщем светлом будущем работников автовокзала и его пассажиров.

Да, в семидесятые - восьмидесятые годы пассажиропоток достиг своего апогея. Началась перестройка и в последующие 6-7 лет по вполне объективным причинам стал резко спадать. Но потом жизнь взяла верх, и он вновь ожил, уверенно год от года набирая силу. В новых экономических условиях администрация унитарного предприятия и его структурное подразделение Ивановский автовокзал по-новому стали строить и свою работу. Главный упор в ней сделали на междугородние перевозки.

С подъемом экономики предприятия стали работать эффективнее, в более тесном контакте с партнерами из различных областей и регионов.

Связь с Москвой, где сконцентрирована не только государственная власть, но и российский бизнес, приобретает для ивановских предпринимателей первейшее значение. К тому же, из столицы легче выйти и на мировой рынок.

Несомненно, связь со столицей по железной дороге прочна, как те рельсы, связывающие наши города. Прочна, да не оперативна. Другое дело автодорожное сообщение. Перед ним - большие перспективы и наш автовокзал увеличивает число автобусных рейсов в столицу до тридцати в сутки. Сегодня практически выехать в Москву не составляет никакого труда в любое время суток.

Советский Союз развалился, однако по-прежнему крепкими остались родственные узы тех, кто волею политиков оказался по разные стороны новых границ на карте СССР. Так уж получилось, что наиболее многочисленные связи у нас сложились с Республикой Беларусь, к которой испытывают повышенный интерес и многие наши предприниматели. Как следствие этого жизненного интереса - организация в Беларусь маршрута для регулярного сообщения не только с Минском, но и Гродно.

Люди стали жить лучше, у них опять появилась возможность отдохнуть на наших южных курортах. В летний сезон комфортабельные автобусы с Ивановского автовокзала следуют до городов Анапа, Геленджик, Сочи. Имеется прямое пассажирское автобусное сообщение со странами дальнего зарубежья, с Польшей, Чехией.

В силу объективных причин, вызванных нашими определенными финансовыми трудностями, в интересах жителей области мы и дальше будем совершенствовать работу по повышению эффективности и качества обслуживания междугородних пассажирских перевозок, постоянно расширяя их сеть. Это выгодно нам, нужно людям... В феврале - марте 2007 г. на автовокзале запланировано внедрить новую версию автоматизированной системы продажи билетов. Работники Ивановского автовокзала всегда в творческом поиске. Свой сервис, конечно же, они пытаются поднять до уровня железнодорожного, а то и до авиационного.

Но давайте продолжим разговор о пассажиропотоке. Нравится это нам или нет, но он действительно растет по своим, нам неизвестным законам. Чтобы не отстать от жизни, мы обязаны всякий раз подтягивать под его уровень и реальные возможности нашего автовокзала.

Каждые пять минут - 2-3 отправляющихся в рейс автобуса. Уплотнять график и дальше - нет никакой реальной возможности без ущерба безопасности пассажирским перевозкам. Необходимо к перевозкам привлекать более вместительные и современные автобусы.

Тесно в здании автовокзала, а потому скуден набор здешних сервисных услуг пассажирам. Что вам тут могут предложить сегодня? Отдохнуть на жестком диванчике, если, конечно же, повезет, и тот окажется свободным, таблетку валидола или еще какую по надобности из аптечного ларька, детектив или газету, пачку сигарет да относительно



дешевый завтрак в буфете на втором этаже. Да, еще вам здесь отремонтируют часы. Вот, пожалуй, и все, за малым исключением.

Хотим мы того или нет, а жизнь заставит нас повернуться лицом к проблемам действующего автовокзала. Тогда найдутся и должные средства.

По примеру многих российских городов областного значения нам необходимы два автовокзала. Один для междугородных и межгородских

сообщений, с подходящим набором сервисных услуг соответствующего класса, а другой - для пригородных рейсов. Появилась бы реальная возможность связать с областным центром автобусным сообщением все близлежащие и самые отдаленные наши поселки. А это уже решение социально-политической задачи.

Хорунжий А.Ю.



АВТОТРАССА ИВАНОВО - СУЗДАЛЬ СТАНЕТ ЧЕТЫРЕХПОЛОСНОЙ.

Олег Вавилов и председатель областного комитета по транспорту и связи **Сергей Хватов** рассказали журналистам о новых планах и проектах правительства по развитию пассажирских перевозок в Ивановской области.

Ситуацию в сфере автобусных перевозок предполагается изменить в корне. Один из шагов - обновление существующего автопарка. Речь идет о покупке автобусов большой вместимости, которые должны заменить на городских и междугородних маршрутах ПАЗы и «газели». Инвестором планирует стать столичное АО «Группа Автолайн». Предполагается, что в область начнут поступать автобусы марки «Богдан». До конца года ожидается первая партия - тридцать машин. Для решения проблем с комфортностью проезда и обеспечением его безопасности только областному центру, по подсчетам специалистов, требуется не менее 144 автобусов.

Власти настаивают на том, что «газелистам» войны никто объявлять не собирается. Их постепенно, основываясь на чисто рыночных механизмах, вытеснят более удобные для пассажиров автобусы. А о судьбе высококвалифицированных, профессионально подготовленных водителей, ко-

торые якобы окажутся на улице, можно не беспокоиться. Опытные специалисты всегда будут востребованы на рынке.

В ведении нового предприятия, кроме вопросов организации транспортного сообщения, будет и содержание автовокзалов и станций по всей области. По словам Олега Вавилова, есть современные и относительно недорогие проекты сооружения современных автостанций для райцентров. Уже начато проектирование нового автовокзала в Иванове. Точно определена площадка - территория ПАТП-1. Вокзал будет отвечать всем требованиям по сервисному обслуживанию пассажиров, а не просто выполнять функции по продаже билетов и отправке автобусов в рейсы.

Дорожное строительство. Как сообщили участники пресс-конференции, начинаются проектные работы по реконструкции автомобильной трассы Иваново - Суздаль - Владимир. По плану, она расширится и будет иметь четыре полосы движения. Под проект обещано выделение средств из федерального бюджета. До сих пор на этом отрезке дороги есть участки, которые не ремонтировались по 20 лет! Дело нужное - подтвердят многие водители.

Николай Усов

Газета "Рабочий край" №227 от 12.12.06г.

ПАССАЖИРСКИЕ АВТОПЕРЕВОЗКИ В ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ БУДУТ РАЗВИВАТЬ МОСКВИЧИ.



По мнению областного правительства, интересы местных перевозчиков не будут ущемлены

ВАВИЛОВ Олег Витальевич

Первый заместитель председателя правительства Ивановской области

О развитии общественного транспорта в Ивановской области шла речь 7 декабря на пресс-конференции первого заместителя председателя правительства области, руководителя комплекса строительства и ЖКХ Олега Вавилова.

Перевозку пассажиров в области в основном выполняет автотранспорт. О. Вавилов привел такие цифры: в этой сфере занято 1780 человек. В пассажирском автопарке сегодня 2266 автобусов, в том числе и «ГАЗели». В госсобственности находятся 368 единиц, индивидуальным предпринимателям принадлежат 1383, 390 - частным предприятиям.

Проблем в этой сфере немало, одна из самых серьезных - безопасность дорожного движения. О. Вавилов сообщил, что только в первом квартале этого года в области произошло 351 ДТП, на дорогах погибло 28 человек, 420 получили травмы.

Для решения этой и других проблем в марте был создан областной комитет транспорта и связи. Разработан ряд нормативных документов, регулирующих деятельность по перевозке пассажиров. Воссоздано объединение «Ивавтотранс». Опираясь на эти факты, О. Вавилов выразил уверенность в том, что «в ближайшее время мы наладим качественное обслуживание, чтобы каждый житель области мог достойно проехать на автобусе и других видах транспорта».

Поэтому, в частности, в Иванове взят курс на замену «ГАЗелей» автобусами большой вместимости. Чтобы должным образом организовать перевозки в областном центре потребуется 144 таких автобуса. Поэтому подготовлено соглашение с московской компанией «Автолайн» по поставке в область автобусов типа «Богдан» и организации работы на них.

Журналисты заинтересовались, почему речь идет именно о московской компании. Ведь по правилам должен проводиться конкурс. О. Вавилов рассказал, что фактически других претендентов не было. Проявляла интерес компания «Русский автобус», но, по его словам, «официально она не объявилась, видимо, боится неконтролируемой ситуации, которая сложилась в городе».

На вопросы журналистов, не пострадают ли от прихода «варягов» местные частные пере-

возчики, О. Вавилов заявил, что их интересы не будут ущемлены. Более того, он уверен, что водители не останутся без работы. Как останутся востребованы и «ГАЗели» – в вечерние часы и в некоторых районах эксплуатация больших автобусов будет нерентабельной.

Принимавший участие в пресс-конференции председатель комитета по транспорту и связи **Сергей Хватов** добавил, что сегодня есть большая потребность в водителях высокой квалификации. Он даже попросил СМИ призвать тех, кто раньше работал в ПАТП-1, вернуться на новые автобусы большой вместимости.

На вопрос о том, почему так и не были утверждены на уровне правительства тарифы на пассажирские перевозки, что допустило разброс стоимости проезда в ивановских маршрутках от 6 до 8 руб., взялся ответить С. Хватов. Однако он лишь повторил то, что говорил на заседании думского комитета: мол, был установлен только предельный уровень рентабельности. В то же время заверил, что «к Новому году обязательно исправимся: либо определим максимальный уровень тарифов, либо установим фиксированные цены».

*Газета Частник.ру
07.12.2006*

ЛУЧШЕ МЕНЬШЕ - НО ВМЕСТИТЕЛЬНЕЕ

Правительство области развернуло активную борьбу за преобладание на дорогах губернии транспорта большой вместимости. Уже до конца этого года на трассы региона выйдут несколько десятков автобусов московской компании группа «Автолайн». Об этом на пресс-конференции сообщил первый заместитель председателя правительства **Олег Вавилов**. По его словам, в новой транспортной сети будет отведено место и для маршрутистов.

Транспорт большой вместимости - это цивилизовано, не переставал повторять первый зам. председателя правительства Олег Вавилов. И в этой борьбе за статус современного города первые шаги областные власти уже сделали. До конца года в губернию придет транспортная компания «Группа Автолайн». Планируется, что уже в этом месяце московский перевозчик выпустит на дороги порядка 30 автобусов. По словам Олега Вавилова, «Автолайн» единственная компания, которая решилась работать в нашей губернии. Остальных якобы отпугнула нестабильная ситуация в транспортной сфере области. Члены правительства настаивают, что их действия никак не направлены на вытеснение с рынка владельцев маршруток.

«Мы, действительно, не хотим никакой ни войны. Здесь действительно, просто рынок. Есть те районы, куда автобус невыгодно посылать. Пожалуйста, какие проблемы. Пусть там работают.

А особенно в ночное время» - сказал первый заместитель председателя правительства Ивановской области Олег Вавилов.

Новой транспортной политикой областные власти намерены в корне исправить ситуацию на дорогах, в том числе сократить аварийность. Председатель комитета по транспорту и связи **Сергей Хватов** уверен, что только автобусы помогут полностью решить проблему нехватки транспорта в часы пик. Лучше меньше - но вместительнее. Также в планах чиновников навести порядок в тарифах. Еще до конца года планируется разработать документ, который установит максимальную планку стоимости или даже фиксированную цену на проезд. «Сегодня разброс очень большой от 6 до 8 рублей на городских перевозках, а на пригородных маршрутах - это очевидно. Там идет разница очень большая. В некоторых районах от 50 копеек себестоимость за километр пробега до 4 с лишним рублей составляет эта себестоимость. Как это не парадоксально, такая идет разница» - сказал председатель областного комитета по транспорту и связи Сергей Хватов

Еще одна новинка от областных властей - 2 фирменных поезда Иваново-Москва. Они начнут курсировать уже в следующем году. Предполагается, что время в пути этих не будет превышать 4-х часов. Цена билетов пока не определена. Но она, уверяет Олег Вавилов, для рядовых ивановцев будет доступной.

*Олеся Чирко
www.ivanovonews.ru*

**СТАВРОПОЛЬСКИЙ КРАЙ
И ОАО «ГРУППА «АВТОЛАЙН» ПОДПИСАЛИ
СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ**


23 ноября губернатор Ставропольского края **Александр Черногоров** принял делегацию ОАО «Группа «Автолайн» во главе с первым заместителем Президента **Сергеем Федоровым**.

Целью встречи было подписание Соглашения о сотрудничестве в области развития транспортного обслуживания жителей края.

Как известно, данная компания хорошо зарекомендовала себя на рынке пассажирских автоперевозок в Москве и Московской области и намерена заняться этой деятельностью в ряде регионов. Качество оказываемых ею услуг высокое.

В начале встречи Губернатор проинформировал гостей о положении дел с пассажирскими автоперевозками в крае, охарактеризовав его как сложное. Парк автобусов и троллейбусов быстро стареет. Дефицит составил около 2 тыс. автобусов и около 200 троллейбусов. Ставка в ряде мест на маршрутные такси («Газель») не оправдала себя, в том числе по безопасности пассажирского сообщения с отдаленными населенными пунктами. Тем не менее, Губернатор А.Черногоров все же задал собеседнику вопрос, что привело компанию

на Ставрополье, а также намерена ли она создавать нового организованного автоперевозчика и зарегистрировать его в крае?



Подписанное Соглашение разрешило все эти неясности. Оно предполагает наряду с повышением качества и безопасности транспортного обслуживания пассажиров, в том числе и путем разработки мероприятий по оптимизации системы транспортного обслуживания, привлечение инвестиций в транспортный комплекс и развитие маршрутов движения автотранспорта общего пользования.

Поэтому имеются все основания говорить, что данное Соглашение поможет решению многочисленных проблем, накопившихся за многие годы в пассажирском обслуживании населения, расширить ассортимент и повысить качество оказываемых ему услуг.

В беседе принял участие министр промышленности, транспорта и связи Ставропольского края **Сергей Березин**.

*Официальный сайт
Губернатора Ставропольского края
www.gubernator.stavkrai.ru*

НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ СОВЕТ ПАРТНЕРСТВА

26 октября 2006 года Председатель наблюдательного совета партнерства **Таксер А.С.** обратился к министру промышленности, транспорта и связи Ставропольского края **Березину С.А.** с официальным письмом, в котором говорилось о неправомерных действиях перевозчиков Ставропольского края, осуществляющих регулярные междугородные автобусные перевозки пассажиров по маршруту Ставрополь - Москва.

Перевозчики не соблюдают Приказ Министерства транспорта РФ №178, Постановление Правительства г. Москвы № 24-ПП от 18.01.05 г. В частности, перевозчики осуществляют перевозку без согласованного паспорта маршрута и от несогласованных пунктов прибытия-отправления в Москве, без надлежащего уровня обслуживания и в

нарушение мер антитеррористической безопасности. Перевозчики, уклоняясь от налогов, ведут демпинговую политику, занижая стоимость билета, отправляются немногим раньше официальных перевозчиков, что приводит к оттоку пассажиров.

Председатель наблюдательного совета попросил министра Березина С.А. изыскать возможность ограничить действия недобросовестных предпринимателей, так как они наносят урон официальным перевозчикам и создают нездоровую конкуренцию, от которой в первую очередь страдают пассажиры

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

ЕВРОМАГИСТРАЛЬ ПОЙДЕТ НА ПСКОВ


Правительство Латвии утвердило проект сооружения первого в республике скоростного автобана, который соединит латвийскую столицу с российской границей.

Направление Рига – Псков выбрано для строительства нового многополосного скоростного шоссе отнюдь не случайно, рассказали «Гудку» в министерстве сообщений Латвии. Автотрасса, которая сейчас идет в сторону России, одна из самых загруженных в стране. Каждые сутки по ней проезжают почти 20 тыс. транспортных средств. Четверть из них грузовые автомашины дальнего следования. По расчетам экспертов, к 2020 году количество участвующих в движении автомобилей ежесуточно здесь достигнет без малого 50 тыс. К тому же аварийность на перегруженной трассе растет день ото дня.

По мнению экспертов, нынешние многокилометровые очереди на латвийско-российской границе связаны не только с недостатком и низкой пропускной способностью пограничных пунктов, но и с трудностями подъезда к ним. Все приграничные латвийские дороги на востоке страны двухполосные, давно требуют основательного ремонта, и нормальное движение по ним невозможно. «Псковский автобан» наверняка сыграет важную роль в обеспечении надежного транзита в транспортном коридоре «Восток - Запад», а также в развитии туризма между странами Европы и Россией.

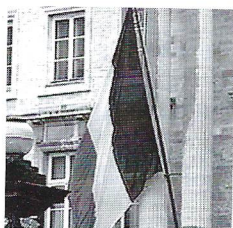
По предварительным данным, для строи-

тельства скоростного автобана Рига – Псков на его первом участке потребуется не менее 100 млн латов (около \$200 млн). Для реализации столь масштабного плана предложено использовать модель сотрудничества государственных и частных структур и компаний. До сих пор этот принцип в местной практике дорожного строительства не применялся. К тому же дорога будет спроектирована с учетом норм безопасности в ЕС.

По замыслу авторов проекта, транспорт по автобану будет двигаться со скоростью до 130 км/ч. Пересечение проезжей части нигде не предусмотрено. Строительство продлится три года. За это сравнительно короткое время частные компании должны на свои средства проложить первую очередь трассы. Государство обязуется в течение последующих 20 лет возместить частным инвесторам потраченные ими деньги. Конкретные условия сотрудничества государства и бизнеса пока не разглашаются. Однако известно, что предложенные правительством условия удовлетворяют многие строительные фирмы. И не только на территории республики. Между госструктурами и «частниками» будет заключен контракт сроком на 23 года. Из них 20 лет отводится на содержание объекта. Одновременно в течение 20 лет государство будет возвращать частным предпринимателям вложенные ими средства. Ежегодно государство планирует выплачивать примерно 12 млн латов (около \$20,4 млн) своего долга. Конечно, не исключено, что за четверть века подорожают строительные материалы, увеличатся расходы на содержание магистрали, возрастут проценты по кредитам. Поэтому сумма, которую государство возвратит частным компаниям, по расчетам экономистов, может возрасти до 224 млн латов (около \$400 млн).

Важная особенность латвийского начинания еще и в том, что, несмотря на большие расходы по сооружению и обслуживанию трассы, автоперевозчикам и всем владельцам транспортных средств не придется платить за пользование автобаном. Подрядчика на реализацию выберут по результатам конкурса, который намечено провести в 2007 году.

*Евгений Вострухов
Газета "Гудок"*


**МЕЖДУНАРОДНОЕ
АВТОМОБИЛЬНОЕ
СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ
РОССИЕЙ И БЕЛЬГИЕЙ**

Правительство России одобрило проект соглашения с Бельгией о международном автомобильном сообщении, сообщила пресс-служба кабинета министров.

Минтранс поручено по достижении договоренности с бельгийской стороной подписать этот документ от имени Правительства России.

В соответствии с проектом соглашения автотранспортные компании двух стран могут осуществлять международные пассажирские и грузоперевозки между Россией и Бельгией и транзитом по их территориям, а также в третьи государства. При этом перевозчику одной стороны не разрешается осуществлять перевозки пассажиров и грузов между пунктами, расположенными на территории другой стороны. Если габариты или вес

автотранспортного средства перевозчика одной стороны превышает нормы, установленные законодательством другой стороны, по территории которой осуществляется перевозка, перевозчик должен предварительно получить специальное разрешение.

Перевозки опасных грузов по территориям двух государств осуществляются в соответствии с Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 года, а также в соответствии с законодательством договаривающихся сторон.

Водитель автотранспортного средства, согласно проекту соглашения, должен иметь национальное или международное водительское удостоверение и национальные регистрационные документы на автотранспортное средство, соответствующие требованиям Конвенции о дорожном движении от 8 ноября 1968 года.

Согласно документу, перевозчики двух стран по основанию соглашения освобождаются на

взаимной основе от уплаты налогов, сборов и платежей, связанных с владением автотранспортными средствами или их использованием. При этом это освобождение не относится к платежам за пользование платными автомобильными дорогами, мостами и тоннелями.

Регулярные перевозки пассажиров организуются по согласованию между компетентными органами двух стран и осуществляются на основании разрешения, выдаваемого компетентными органами сторон на тот участок маршрута, который проходит по их территории. Максимальный срок действия такого разрешения составляет пять лет.

На осуществление нерегулярных перевозок пассажиров требуется разовое разрешение, которое дает право на выполнение одного рейса туда и обратно.

РИА Новости.
www.rian.ru


АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ

**ПРАВИТЕЛЬСТВО МОЛДОВЫ
ПРОВЕДЕТ АНАЛИЗ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
АВТОВОКЗАЛОВ
И АВТОСТАНЦИЙ**

Премьер-министр высказался о необходимости проведения анализа деятельности автовокзалов и автостанций, разработки плана их развития с целью усиления борьбы с незаконными пассажирскими перевозками.

Как сообщает пресс-служба правительства, об этом **Василий Тарлев** высказался в ходе рабочего заседания в правительстве, на котором обсуждалась ситуация с незаконными пассажирскими перевозками. На совещании руководители министерства транспорта и дорожного хозяйства, МВД, ГНИ и Лицензионной палаты представили отчеты о выполнении программы борьбы с незаконными пассажирскими перевозками. Василий Тарлев отметил, что в результате принятых мер, наблюдаются определенные

тенденции к улучшению положения, что подтверждается и повышением доходов, получаемых от деятельности автовокзалов и автостанций, снижением числа административных правонарушений и дорожных происшествий с тяжелыми последствиями и т.д. Но, по его словам, имеются большие резервы для борьбы с этим явлением.

Он высказался за осуществление контроля в радиусе автовокзалов и автостанций страны. По распоряжению Тарлева, к деятельности, связанной с борьбой с незаконным пассажирским транспортом, повышением эффективности деятельности между органами, ответственными за борьбу с существующими негативными явлениями, будет привлечено и Министерство местного публичного управления. Кроме этого, будет создана новая комиссия по разработке транспортных маршрутов, а также рабочая группа по разработке Положения о требованиях к пассажироперевозкам.

www.salut.md


**В ОДЕССЕ
АВТОСТАНЦИИ
МЕЖДУГОРОДНОГО
СООБЩЕНИЯ ВЫНЕСУТ
ЗА ПРЕДЕЛЫ ГОРОДА**

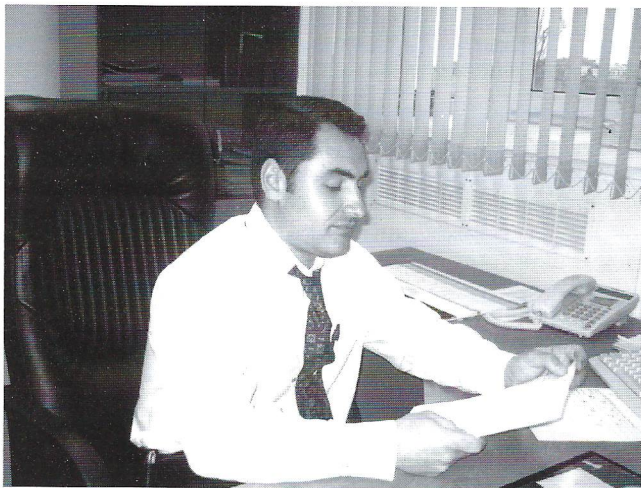
21 ноября в Одесском областном совете прошло первое заседание рабочей группы по разработке проекта Концепции развития пассажирского автотранспорта в области на период до

2011 года.

Председатель постоянной комиссии областного совета по вопросам транспорта и путей, руководитель рабочей группы **Александр Сошенко** заявил, что «на сегодняшний день в области, а особенно в самой Одессе, стало большой проблемой увеличение автотранспорта в несколько раз. На данный момент в городе существует более 30 автостанций междугородного сообщения, из которых только две имеют соответствующие документы на перевозку пассажиров. Концепция

предполагает вынесение большинства этих автостанций за пределы города, что намного уменьшит скопление транспорта в городе, так как большинство станций расположено непосредственно в центре города».

Александр Сошенко отметил, что «развитие города опережает развитие области на 3 года, и трудностью решения данного вопроса представляет отдельная разработка концепции области и города, чтобы решить этот вопрос, необходима общая концепция и программа перевоза пассажиров».



ЛЕВЯТОВ Антон Игоревич

Директор Автобусной станции «Красногвардейская» (г. Москва)

Автостанция «Красногвардейская» введена в эксплуатацию весной 2004 года. Персонал станции состоит из двадцати высококвалифицированных специалистов. К примеру, администратор станции Ильинова Е.А. прошла путь от простого кассира до руководителя подразделения. При необходимости, персонал автостанции проходит курсы по повышению квалификации.

Расположение автостанции непосредственно у одноименной станции метро, а также на расстоянии в полтора километра от МКАД поставило ее в более выигрышное положение относительно альтернативных точек отправления пассажирского автотранспорта, находящихся в центре города. Автостанция полностью соответствует Постановлению Правительства г. Москвы №24-ПП 18.01.05 г.

Автостанция входит в некоммерческое партнерство «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии».

В настоящий момент автостанция обслуживает 25 маршрутов, по которым осуществляется порядка 110 отправок ежедневно, что позволяет перевести порядка 2000 пассажиров в день, а с учетом приезжающих пассажиров – это около 1 млн пассажиров в год. По всем этим направлениям работают порядка 35 компаний - перевозчиков.

Наряду с крупными государственными

Также председатель постоянной комиссии сообщил, что «финансирование ремонта и построек дорог будет значительно увеличено, изменится сама структура выделения средств. Ранее 70% выделяемых средств из госбюджета направлялись на ремонт и развитие дорог общегосударственного значения, то теперь 60% средств будет перенаправлено на развитие внутриобластных автодорог».

www.misto.odessa.ua

предприятиями, такими как: ГУП «Мосгортранс» и ГУП МО «Мострасавто», в тесном ряду стоят крупные и мелкие частные операторы, с которыми иной раз легче регулируются рабочие вопросы, чем, например, с «Мострасавто».

Пользуясь своим монопольным положением на рынке пригородных перевозок из Москвы в Московскую область, Мострасавто выбило себе неоправданно низкий тариф за диспетчерско - кассовое обслуживание в 7,5%. При этом мы как автостанция часто принимаем нарекания в адрес Мострасавто от пассажиров, такие как: грубое отношение водителей, безбилетный проезд, подсадка пассажиров и общее плачевное состояние подвижного состава.

В свою очередь хочется отметить предприятие «Тулаавтотранс», которое практически полностью заменило подвижной состав на новые автобусы, соответствующие Евро-2.



Для предприятий - перевозчиков на автостанции созданы все условия для полноценной деятельности: организована удобная схема движения по территории автостанции с возможностью краткосрочного отстоя автобусов. Длительный межрейсовый отстой автобусов возможно осуществлять на территории «16 Автобусного парка», который находится в непосредственной близости с автостанцией «Красногвардейская» и располагает современной ремонтной зоной, мойкой, предрейсовым медицинским осмотром водителей. Также для водителей в здании автостанции предусмотрена комфортабельная комната отдыха.

Создав все необходимые условия для осу-

ществования перевозок транспортным предприятиям, наша компания постоянно контролирует соблюдение операторами всех соответствующих норм, подзаконных актов и требований.

В канун подписания договоров на 2007 год специалисты компании проводят анализ деятельности предприятий - перевозчиков, и, в случае не выполнения договорных обязательств, компания в праве не заключать с перевозчиком договор на следующий год.

Автостанция «Красногвардейская» подготовилась к сложному и насыщенному зимнему сезону. Учитывая большой приток пассажиров в канун новогодних праздников, осуществляется набор дополнительных единиц персонала, со всеми сотрудниками проводится периодический инструктаж. В ближайшее время в диспетчерской и кассах автостанции будет установлена новая версия диспетчерской кассовой программы, что позволит приобретать билеты по Интернету и в других кассах ООО «Русские Автобусные Линии» в режиме «он-лайн».

Необходимо отметить, что близкое расположение автостанции «Красногвардейская» к Федеральной трассе ставит её на стратегически важнейшую позицию относительно других мест отправления автобусов, так как данная трасса аккумулирует в себе основной транспортный поток междугородных перевозок всего южного направ-

ления России. Поэтому автостанция «Красногвардейская», использующая свой рабочий потенциал примерно на 85%, готова к принятию новых маршрутов как Южного, так и смежных с ним направлений.



В ближайший год автостанция «Красногвардейская» планирует расширить свою территорию, что позволит увеличить транспортный поток и поднять обслуживание на ещё более высокий уровень качества.

Левятов А.И.



СОЛОМАТИН Юрий Васильевич
Генеральный директор ООО «ТТК-Сервис»

УСТАНОВКА ВТОРОЙ ДВЕРИ НА АВТОБУС

Изменение конфигурации автобусов корейского производства в соответствии ГОСТ Р 41.36-2004 (Правила ЕЭК ООН №36) и ГОСТ Р 41.52-2005 (Правила ЕЭК ООН №52).

В соответствии с требованиями указанных ГОСТов, принятых в рамках Европейской конвенции, автобусы должны быть оборудованы

минимум двумя дверьми. Госавтоинспекция имеет право и будет отказывать в допуске к участию в дорожном движении транспортные средства, конструкция которых не соответствует стандартам.

Многие предприятия - члены партнерства уже столкнулись с этой проблемой. Выгода в приобретении корейского или китайского однодверного автобуса была очевидной: невысокая стоимость автобуса в сочетании с приемлемыми техническими характеристиками давали высокий доход.

Когда встала подобная проблема в Тульской области, оперативно отреагировать на сложившуюся ситуацию сумел директор ООО «ТТК-Сервис» Соломатин Ю.В. Получив все необходимые документы и разрешения, Соломатин Ю.В. предложил владельцам однодверных автобусов новую услугу - установку 2-й двери.

При невысокой стоимости услуги на установку и демонтаже всего 2-х посадочных мест в автобусе, перевозчик получает возможность использовать автобус в соответствии с указанными ГОСТами.

ООО «ТТК-Сервис» (г. Тула)
Адрес: 300026, г. Тула, Городской переулок, 34
Телефон: 8(4872) 24-04-24

ДАЕВОО БУДУТ СОБИРАТЬ В КАЗАХСТАНЕ



Автобусный завод «СемАЗ» и корпорация Daewoo договорились о сборке новой марки автобусов в Казахстане.

«Семипалатинский автобусный завод» («СемАЗ») и Daewoo Bus Global Co создают совместное предприятие по сборке автобусов. Новая компания Daewoo Bus Kazakhstan будет производить пассажирские автобусы модели BS-090 количеством до 1,5 тыс. штук. Готовые машины будут экспортироваться в Россию, Украину, Узбекистан, Киргизию и Азербайджан. В некоторых регионах BS-090 придется конкурировать с продукцией Uz-Daewoo Auto.

«Семипалатинский автобусный завод» («СемАЗ») и Daewoo Bus Global Co заключили соглашение о создании на паритетных началах совместного предприятия Daewoo Bus Kazakhstan, которое будет выпускать автобусы BS-090.

Церемония подписания состоялась в Семипалатинске в пятницу. Соглашение подписали директор «СемАЗа» **Асемхан Доскужанов** и президент Daewoo Bus Global Co **Сун Ку Йео**. Одновременно было подписано лицензионное соглашение о приобретении казахстанским заводом технологии сборки автобусов Daewoo.

«Предприятие займется сборкой автобусов Daewoo. Мы планируем начать производство во второй половине 2007 года. Первоначальная производственная мощность – 500 единиц техники, но в дальнейшем она будет увеличена до 1,5 тыс. единиц. Со своей стороны мы будем прилагать

АВТОБУСЫ БОГДАН БУДУТ ПРОИЗВОДИТЬ В РОССИИ

Украинская корпорация Богдан и Запорожский автозавод уже в этом году начнут на паритетных началах строить сборочный завод в Борском районе Нижегородской области. Для реализации этого проекта партнерами создана фирма Объединенные транспортные технологии:

максимальные усилия», – сообщил в ходе церемонии Сун Ку Йео.

Запуск завода «СемАЗ», созданного на базе бывшего арматурного завода, намечен на второй квартал 2007 года. На первом этапе, на предприятии планируется собирать автобусы Daewoo модели BS-090 средней вместимости, а также российские автобусы ПАЗ моделей 32053 и 32054 по 1 – 1,5 тыс. автобусов в год. На «СемАЗе» уже смонтирована сборочная линия по выпуску российских автобусов «ПАЗ».

Новые автобусы казахстанской сборки появятся в продаже во второй половине следующего года. В Казахстане реализацией продукции «СемАЗа» займется компания «Коммерческий транспорт», которая будет использовать торговую-сервисную сеть холдинга «Виаж». Также планируется экспорт автобусов в Россию, Украину, Узбекистан, Киргизию и Азербайджан.

Модель BS-090 рассчитана на разное количество пассажиров – их число может варьироваться от 21 до 45. Длина автобуса – 9 метров, ширина – около 2,5 метра, высота – 3,22 метра. Модель будет оснащена двигателем DE08Tis, объемом 8 литров.

У Daewoo есть опыт работы в центрально-азиатском регионе. Ранее 50% узбекского Uz-Daewoo Auto принадлежало компании Daewoo, но в 2005 году второй совладелец компании правительство Узбекистана выкупило долю партнера. «Узавтопром» взял под полный контроль Uz-Daewoo Auto в прошлом году, выкупив 50% акций обанкротившегося корейского учредителя Daewoo Motor в совместном предприятии.

Сейчас автозавод Uz-Daewoo Auto производит седаны Nexia класса «С», однообъемные хэтчбэки Matiz класса «В», микроавтобусы Damas и седаны Lacetti. Около половины выпущенных в 2005 году автомашин было экспортировано в Россию.

Узбекские мощности по выпуску машин Daewoo намного превосходят казахский проект. Государственное предприятие Uz-Daewoo Auto планирует до 2008 года увеличить годовой объем производства до 200 тыс. автомобилей, при этом в 2005 году было выпущено 101 тыс. авто.

*Эльдар Бадырханов
 Газета «Взгляд»
 www.vzglyad.ru*

инвестиции в проект составят \$300 млн. Сперва на новом заводе начнется производство автобусов Богдан малого и среднего класса, а также грузовиков Isuzu, затем стартует сборка седанов Lanos. На проектную мощность в 25000 Ланосов, 6000 автобусов Богдан и около 25000 грузовых шасси Isuzu и агрегатов к ним предприятие планирует выйти в 2009 году.



«ДВА МИГА»: РЕКЛАМА НА ТРАНСПОРТЕ

Компания «Два мига», занимающаяся размещением рекламы на транспорте, работает на рекламном рынке столицы уже 12 лет, с 1994 года. Несущими поверхностями для слоганов и изображений, размещаемых фирмой «Два мига», служат кузова муниципальных троллейбусов и борта маршрутных такси.

«После кризиса 1998 года рынок заметно сжался, - вспоминает генеральный директор РА «Два мига» **Алексей Тарасов**. - Если прежде на нем работало около 13 операторов, то сейчас осталось лишь пять. Между ними поровну поделен рынок муниципального транспорта. Если по маршруту курсируют пять троллейбусов, то на каждый из них наносит свою рекламу одно из пяти рекламных агентств. Если число троллейбусов на маршруте делится на пять плохо или кому-то из операторов нужно срочно разместить именно на этом маршруте рекламу клиента, он может выкупить у других участников рынка их долю.

Что же касается рынка маршрутных такси, микроавтобусов «Форд», «Газель», «Атайолла» («Тойота» турецкой сборки), то мы являемся партнером основного столичного перевозчика компании «Автолайн», которая контролирует около 75 процентов этого рынка. С 2006 года мы стали эксклюзивным продавцом рекламных поверхностей Группы компаний «Автолайн». Причем речь идет не только обо всем известных автолайнских «Газелях», но и о больших автобусах Scania, доставляющих пассажиров с московских окраин в столичные аэропорты и поселки ближнего Подмосковья.

При этом компания «Два мига» отличается от конкурентов по транспортной нише рекламного рынка тем, что обладает собственной производственной полиграфической базой, позволяющей производить самоклеющиеся виниловые пленки с изображениями любых форматов и осуществлять плоттерную резку.

Среди клиентов компании «Два мига» большинство крупных рекламных агентств, а напрямую с ней предпочитают работать такие клиенты, как JVC, индийская фармацевтическая компания «Рамбакси», словенский производитель бытовой техники Gorenje, сеть магазинов электроники «М-видео». Компания также наносит корпоративную символику на машины сотового оператора

«Мегафон».

С недавнего времени в связи с использованием современных технологий начались эксперименты с рекламой внутри салонов транспортных средств.

Один из них предусматривает применение бегущей строки. Размещенные в салоне узкие светодиодные панели в скором времени будут бегущей строкой сообщать пассажирам автобусов Scania «Автолайн» название следующей остановки. А в промежутках будет высвечиваться коммерческая реклама. И пассажиры, которым в пути по большей части делать нечего, будут с охотой ее воспринимать. Непосредственной реализацией этого проекта занимается рекламная фирма ADV, которая является партнером компании «Два мига».

Второй проект, создающий новую нишу для рекламы на транспорте, связан с размещением в маршрутках телевизионных мониторов, транслирующих рекламные ролики. Телеканал «Маршрут-ТВ» - еще один партнер компании «Два мига» - уже на сегодняшний день представляет собой разветвленную телесеть, распространенную по территории всей России, с охватом аудитории более чем 10 млн. человек ежемесячно. Наиболее крупные узлы «Маршрут-ТВ» функционируют в Москве, Петербурге и ряде региональных центров. В столице такими телевизорами уже оборудовано свыше 800 маршруток и автобусов. Причем программа «Маршрут-ТВ» это не только сплошной рекламный блок: реклама идет 20-секундными вкраплениями в основной информационный видеожурнал, который согласно концепции должен доносить до зрителей позитивные новости о том, что происходит в городе, в стране и мире.

Третьим новым направлением развития рекламы в маршрутных такси стали ячейки с бесплатными открытками, содержащими рекламу и информацию социального характера. Что-то вроде флаеров, которыми можно разжиться в кафе, клубах, ресторанах и прочих «тусовочных местах». Этим занимается еще один партнер агентства компания «Открытки для Вас».

Алексей Тарасов уверен, что реклама, нанесенная на борта маршруток и троллейбусов, не только не раздражает горожан, но делает городской транспорт ярче, симпатичнее, привлекательнее: «Города просыпаются с появлением на улицах раскрашенных, как игрушки, машин и засыпают, когда последняя из них уходит в парк. Реклама на транспорте не вызывает раздражения и желания отвернуться. Напротив, обреченные на вынужденное бездействие ожидающие пассажиры с любопытством разглядывают каждый автобус или троллейбус. Именно это обстоятельство и характеризует особую привлекательность данного вида рекламы для рекламодателя. А когда на рынке ощущается спад, напротив, зачастую приходится слышать жалобы горожан на то, что без раскрашенных троллейбусов улицы города становятся унылыми».

Рекламное агентство «Два мига» (г. Москва)
www.dvamiga.ru



ОТ РЕДАКЦИИ

В предыдущем номере издания (№7 октябрь-ноябрь 2006) была опубликована часть проекта "Устав автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта РФ". Предлагаем вашему вниманию продолжение Устава.

ПРОЕКТ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН
Устав автомобильного и городского наземного
электрического пассажирского транспорта
Российской Федерации

РАЗДЕЛ III**ПЕРЕВОЗКА ПассажиРОВ И БАГАЖА****Статья 34**

Перевозки пассажиров и багажа подразделяются на:

- а) регулярные маршрутные перевозки;
- б) маршрутные таксомоторные перевозки;
- в) заказные перевозки;
- г) таксомоторные перевозки.

Статья 35

Регулярные маршрутные перевозки выполняются по маршрутам регулярного сообщения в соответствии с расписанием, установленным для каждого остановочного пункта. Остановка транспортного средства для посадки (высадки) пассажиров осуществляется на каждом остановочном пункте маршрута регулярного сообщения, за исключением случаев, когда согласно установленному расписанию посадка (высадка) пассажиров осуществляется на остановочных пунктах по их требованию.

Статья 36

Маршрутные таксомоторные перевозки выполняются по маршрутам регулярного сообщения в соответствии с расписанием, установленным для начального и конечного остановочных пунктов маршрута. Остановка транспортного средства для посадки (высадки) пассажиров в других пунктах маршрута осуществляется по требованию пассажира.

Статья 37

Каждому маршруту регулярного сообщения присваивается номер в порядке, установленном Правилами перевозок пассажиров.

Статья 38

Регулярные маршрутные перевозки и маршрутные таксомоторные перевозки (далее - регулярные перевозки) осуществляются на основании договора перевозки пассажира.

Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, провоз пассажиром ручной клади за плату - квитанцией на провоз ручной клади, сдача пассажиром багажа - багажной квитанцией.

Обязательные реквизиты билета, квитанции на провоз ручной клади, багажной квитанции устанавливаются Правилами перевозок пассажиров.

Кассовый чек с размещенными на нем реквизитами билета, квитанции на провоз ручной клади приравнивается соответственно к билету, квитанции на провоз ручной клади.

Платежная карта с транспортным приложением приравнивается к билету.

Статья 39

Пассажир имеет право при сдаче багажа к перевозке объявить его ценностью. Прием к перевозке багажа с объявленной ценностью осуществляется в порядке, установленном Правилами перевозок пассажиров.

За перевозку багажа с объявленной ценностью с пассажира взимается дополнительная плата в размере, установленном перевозчиком.

Статья 40

При проезде в транспортных средствах, осуществляющих регулярные перевозки, пассажир имеет право:

- а) провозить бесплатно одного ребенка в возрасте не старше 7 лет в городском и пригородном сообщении и не старше 5 лет в междугородном сообщении, если он не занимает отдельное место для сидения,
- б) пользоваться преимуществами по оплате провоза детей, установленными перевозчиком, а в случае перевозок транспортом общего пользования органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления в соответствии с их компетенцией;
- в) в случае невозможности осуществления перевозки предоставленным транспортным средством (в связи с неисправностью, аварией и т.п.), воспользоваться выданным билетом, квитанцией на провоз ручной клади, багажной квитанцией для проезда и провоза ручной клади, багажа другим транспортным средством в порядке, установленном



перевозчиком;

г) провозить с собой бесплатно одно место ручной клади, сумма измерений которого по длине, ширине и высоте не превышает 120 см;

д) провозить за плату в транспортных средствах, имеющих багажное отделение (отсек) или работающих с багажным прицепом два места багажа, сумма измерений каждого из которых по длине, ширине и высоте не превышает 180 см.

Статья 41

Перевозчик вправе:

а) устанавливать нормы провоза ручной клади, багажа, в том числе бесплатного, большего размера или большего количества, чем это предусмотрено подпунктами г) и д) статьи 40 настоящего Устава;

б) отказать пассажиру в провозе ручной клади, если ее размещение препятствует проходу между сиденьями, а также входу и выходу пассажиров из транспортного средства;

в) не допустить к посадке в транспортное средство или высадить из транспортного средства пассажира, находящегося в болезненном состоянии, создающем угрозу для здоровья других пассажиров, если это установлено врачом-медицинским персоналом и при этом нет возможности поместить указанного пассажира отдельно от других пассажиров.

Перевозчик обязан информировать пассажира о нормах и условиях оплаты провоза ручной клади, багажа.

Статья 42

При проезде в транспортных средствах, осуществляющих регулярные перевозки в междугородном сообщении, помимо прав, установленных статьей 40 настоящего Устава, пассажир имеет право:

а) при опоздании к отправлению транспортного средства в течение трех часов, а вследствие болезни или несчастного случая в течение трех суток с момента отправления транспортного средства, на которое был приобретен билет, возобновить билет с доплатой 25 процентов стоимости проезда и провоза ручной клади, багажа или получить стоимость проезда и провоза ручной клади, багажа, за вычетом 25 процентов их стоимости;

б) при возврате билета в кассу не позднее, чем за два часа до отправления транспортного средства получить стоимость проезда и провоза ручной клади, багажа за вычетом 5 процентов их стоимости, а при возврате билета позднее этого срока, но до отправления транспортного средства, получить стоимость проезда и провоза ручной клади, багажа за вычетом 15 процентов их стоимости;

в) при прекращении поездки получить стоимость проезда и провоза ручной клади, багажа пропорционально непрошедшему расстоянию в следующих случаях:

- при высадке пассажира из транспортного средства по основаниям, установленным подпунктом в) статьи 41 настоящего Устава;

- при невозможности доставки пассажира до пункта назначения по дорожно-климатическим и другим причинам, не зависящим от перевозчика;

г) вернуть билет в кассу до отправления транспортного средства в рейс и получить обратно полную стоимость проезда и провоза ручной клади, багажа в следующих случаях:

- отмены отправления транспортного средства;

- опоздания отправления транспортного средства против расписания более чем на один час;

- предоставления пассажиру места в транспортном средстве, проезд в котором оплачивается по более низкой стоимости, чем тот, на который ему продан билет;

- непредоставления пассажиру указанного в билете места;

д) при согласии на проезд в транспортном средстве, оплачиваемом по более низкой стоимости, получить разницу между оплаченной суммой и платой, причитающейся за проезд и провоз ручной клади, багажа;

е) проезда и провоза ручной клади, багажа без доплаты при предоставлении транспортного средства, проезд или провоз ручной клади, багажа в котором оплачивается дороже, чем в транспортном средстве, указанном в расписании.

Возврат стоимости проезда и провоза ручной клади, багажа в случаях, предусмотренных настоящей статьей, производится в порядке, установленном Правилами перевозок пассажиров.

Статья 43

Порядок продажи билетов определяется Правилами перевозок пассажиров.

Пассажиру может быть отказано в продаже билета в случае невозможности предоставления места в транспортном средстве вследствие превышения предельной нормы вместимости, предусмотренной конструкцией транспортного средства.

Продажа билетов без предоставления пассажиру места для сидения допускается в случае, если возможность проезда пассажира без предоставления места для сидения предусмотрена конструкцией транспортного средства.

Пассажир обязан хранить билет, квитанцию на провоз ручной клади, багажную квитанцию в течение всего времени поездки и предъявлять их по первому требованию лиц, производящих контроль. Контроль за наличием билетов, квитанций на провоз ручной клади, багажных квитанций осуществляется в порядке, установленном Правилами перевозок пассажиров.

Статья 44

Прием и выдача багажа осуществляется в порядке, установленном Правилами перевозок пассажиров.

Принятый к перевозке отдельно от пассажира багаж должен быть доставлен в пункт назначения не позднее дня прибытия пассажира в этот пункт в соответствии с договором перевозки пассажира.

За хранение багажа, не востребованного в пункте назначения свыше одних суток со дня его доставки, считая неполные

сутки за полные, взывается плата в размере, установленном перевозчиком.

В случае прибытия багажа в пункт назначения раньше пассажира, плата за хранение багажа со дня его доставки до дня прибытия пассажира не взывается.

Багаж считается утраченным и его стоимость подлежит возмещению, если он не прибывает в пункт назначения по истечении десяти суток со дня, когда багаж должен был быть доставлен.

В случае отказа пассажира в письменной форме от получения багажа или непредставления пассажиром решения о судьбе багажа в течение четырех суток после уведомления пассажира в письменной форме о прибытии багажа в пункт назначения, перевозчик вправе реализовать багаж.

Реализация перевозчиком указанного багажа осуществляется по договору купли-продажи, исходя из документально подтвержденной стоимости багажа, а при отсутствии таких документов, исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взывается за аналогичные товары, либо на основании экспертной оценки.

Предъявитель багажной квитанции имеет право получить сумму, вырученную перевозчиком при реализации багажа, за вычетом причитающихся перевозчику платежей, а также затрат, связанных с реализацией невостребованного багажа.

Статья 45

Заказная перевозка пассажиров осуществляется транспортным средством, предоставляемым на основании договора фрахтования.

Заключение договора фрахтования транспортного средства для заказной перевозки пассажиров удостоверяется заказом-нарядом на предоставление транспортного средства для заказной перевозки.

Форма и порядок составления заказа-наряда на предоставление транспортного средства для заказной перевозки пассажиров устанавливаются Правилами перевозок пассажиров.

Статья 46

Предоставление фрахтовщиком транспортного средства для заказной перевозки пассажиров, не соответствующего условиям договора фрахтования, или с опозданием против согласованного времени считается непредоставлением указанных транспортных средств.

В случае непредоставления транспортных средств фрахтователь вправе отказаться от исполнения договора фрахтования и взыскать с фрахтовщика штраф, предусмотренный статьей 57 настоящего Устава.

Статья 47

При невозможности осуществления заказной перевозки пассажиров предоставленным транспортным средством (в связи с неисправностью, аварией и т.п.) фрахтовщик обязан по согласованию с фрахтователем предоставить другое транспортное средство или возратить оплаченную фрахтователем стоимость пользования транспортным средством.

Статья 48

Таксомоторная перевозка осуществляется легковым автомобилем, предоставляемым на основании договора фрахтования, заключаемого фрахтователем непосредственно с водителем транспортного средства, являющегося фрахтовщиком или действующим от имени и по поручению фрахтовщика.

Договор фрахтования транспортного средства для таксомоторной перевозки может быть также заключен на основании предварительного договора, оформляемого в порядке, установленном Правилами перевозок пассажиров.

Фрахтовщик вправе отказаться от предоставления транспортного средства для таксомоторной перевозки в случае, если маршрут движения или поведение фрахтователя может угрожать безопасности водителя.

Фрахтовщик с согласия фрахтователя, следующего в транспортном средстве, вправе предоставить часть вместимости указанного транспортного средства другому фрахтователю.

Фрахтовщик обязан выдать фрахтователю кассовый чек или бланк строгой отчетности, подтверждающий оплату стоимости пользования транспортным средством, предоставленным для таксомоторной перевозки.

Статья 49

Фрахтовщик вправе отказаться от исполнения договора фрахтования транспортного средства для таксомоторной перевозки в случае простоя транспортного средства, связанного с ожиданием фрахтователя при остановке в пути следования по его требованию, свыше согласованного сторонами времени либо свыше оплаченного времени.

Статья 50. При невозможности проезда транспортного средства, предоставленного для таксомоторной перевозки, в конечный пункт маршрута по не зависящим от фрахтовщика причинам (бездорожье, закрытие дороги и т.п.) фрахтователь оплачивает стоимость пользования транспортным средством до момента прекращения поездки.

Статья 51

Нормы провоза багажа и ручной клади в транспортном средстве, предоставляемом для выполнения таксомоторной перевозки, устанавливаются фрахтовщиком.

Статья 52

Найденные в транспортных средствах или на объектах транспортной инфраструктуры забытые вещи подлежат возврату их владельцам в порядке, установленном Правилами перевозок пассажиров.

Статья 53

Требования к свойствам и упаковке вещей пассажиров, допускаемым к провозу багажом и в качестве ручной клади; требования по оформлению и оборудованию транспортных средств, объектов транспортной инфраструктуры в целях предоставления услуг пассажирам; состав информации, включаемой в расписание, и порядок ее размещения определяются Правилами перевозок пассажиров.

РАЗДЕЛ IV



ПЛАТА ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ, ПРОВОЗНАЯ ПЛАТА

Статья 54

Плата за пользование транспортным средством, провозная плата за перевозку грузов, пассажиров, багажа, плата за провоз ручной клади определяется соглашением сторон, а в случае перевозок пассажиров, багажа и провоза ручной клади транспортом общего пользования на основании тарифов, утверждаемых органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления с учетом положений настоящего Устава.

Статья 55

Тарифы за перевозку пассажиров и багажа, а также за провоз ручной клади транспортом общего пользования утверждаются органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления в соответствии с разграничением полномочий в области организации транспортного обслуживания населения, установленным законодательством Российской Федерации.

Органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления в соответствии с их компетенцией вправе устанавливать для отдельных категорий граждан преимущества по провозной плате за перевозку пассажиров и багажа, а также за провоз ручной клади транспортом общего пользования

Орган государственной власти субъекта Российской Федерации устанавливает преимущества по провозной плате за перевозку пассажиров, багажа и провоз ручной клади транспортом общего пользования по маршрутам, пролегающим в границах территории муниципального образования, при условии заключения с соответствующим муниципальным образованием соглашения, определяющего порядок возмещения расходов перевозчиков, связанных с предоставлением указанных преимуществ по провозной плате.

РАЗДЕЛ V

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ, ФРАХТОВЩИКОВ, ГРУЗОТПРАВИТЕЛЕЙ, ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЕЙ, ПАССАЖИРОВ И ФРАХТОВАТЕЛЕЙ

Статья 56

За невывоз по вине перевозчика груза, предусмотренного соглашением сторон, перевозчик уплачивает грузоотправителю штраф в размере 20 процентов платы за перевозку невывезенного груза, если иное не установлено соглашением сторон.

За непредъявление к перевозке груза, предусмотренного соглашением сторон, грузоотправитель уплачивает перевозчику штраф в размере 20 процентов платы за перевозку непредъявленного к перевозке груза, если иное не установлено соглашением сторон.

Перевозчик, грузоотправитель также вправе потребовать возмещения причиненных им убытков в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Статья 57

За непредоставление транспортных средств, предусмотренных соглашением сторон, фрахтовщик уплачивает фрахтователю штраф в размере 20 процентов платы за пользование непредоставленными транспортными средствами, если иное не установлено соглашением сторон.

За отказ от использования транспортных средств, предусмотренных соглашением сторон, фрахтователь уплачивает фрахтовщику штраф в размере 20 процентов платы за пользование невостребованными транспортными средствами, если иное не установлено соглашением сторон.

Фрахтовщик, фрахтователь также вправе потребовать возмещения причиненных им убытков в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Статья 58

За несвоевременное предоставление транспортного средства, контейнера, предусмотренного соглашением сторон, перевозчик, фрахтовщик уплачивает грузоотправителю, фрахтователю за каждый полный час просрочки штраф в размере, установленном соглашением сторон, а при отсутствии указанного соглашения в размере:

- а) 5% провозной платы, платы за пользование транспортным средством - при перевозке, предоставлении транспортного средства для перевозки в городском или пригородном сообщении;
- б) 1% среднесуточной провозной платы, платы за пользование транспортным средством, определенной в соответствии с установленным соглашением сторон сроком перевозки, сроком пользования транспортным средством - при перевозке, предоставлении транспортного средства для перевозки в междугородном сообщении.

Грузоотправитель, фрахтователь также вправе потребовать возмещения причиненных им убытков в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Статья 59

Перевозчик несет ответственность за сохранность груза с момента принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю или уполномоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача, порча или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, в частности вследствие:

- а) особых естественных свойств перевозимого груза;
- б) недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приеме груза к перевозке, или применения тары, не соответствующей свойствам груза или установленным стандартам, при отсутствии следов повреждения тары в пути;
- в) повреждения груза, связанного с недостатками его укладки и крепления грузоотправителем, в случае, когда эти обязанности возложены на грузоотправителя;

г) сдачи груза к перевозке без указания в автотранспортной накладной его особых свойств, требующих особых условий или мер предосторожности для сохранения груза при перевозке или хранении.

Статья 60

Перевозчик несет ответственность за сохранность багажа с момента принятия его к перевозке и до выдачи его лицу, уполномоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) багажа произошло вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить, и устранение которых от него не зависело.

Статья 61

Перевозчик не несет ответственности за несохранность ручной клади, перевозимой пассажиром, кроме случаев, когда пассажир докажет, что несохранность ручной клади произошла по вине перевозчика.

Статья 62

Перевозчик возмещает ущерб, причиненный при перевозке груза, багажа в следующих размерах:

- а) в случае утраты или недостачи груза, багажа - в размере стоимости утраченного или недостающего груза, багажа;
- б) в случае повреждения (порчи) груза, багажа - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного (испорченного) груза, багажа - в размере его стоимости;
- в) в случае недостачи, повреждения (порчи) груза, багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности - в размере доли объявленной ценности груза, багажа, соответствующей недостающей или поврежденной (испорченной) части груза, багажа;
- г) в случае утраты, а также невозможности восстановления испорченного или поврежденного груза, багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности - в размере объявленной ценности.

Стоимость груза или багажа определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Перевозчик наряду с возмещением ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) перевозимого груза, багажа возвращает провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, поврежденного (испорченного) груза, багажа, если эта провозная плата не входит в стоимость груза.

Статья 63

Грузоотправитель и грузополучатель возмещают перевозчику убытки, возникшие по их вине вследствие:

- а) перегруза транспортного средства;
- б) повреждения транспортного средства при погрузке или разгрузке;
- в) неправильной погрузки, упаковки или неправильного крепления груза.

Статья 64

За не указание в автотранспортной накладной особых отметок или необходимых при перевозке груза мер предосторожности, за отправление запрещенного для перевозки груза либо за неправильное указание свойств груза с грузоотправителя взыскивается штраф в размере 20% провозной платы.

Уплата штрафа не освобождает грузоотправителя от возмещения ущерба, причиненного перевозчику в результате предусмотренных настоящей статьёй нарушений.

Статья 65

За отправление в сданном для перевозки багаже предметов, перевозка которых в качестве багажа запрещена, пассажир уплачивает перевозчику штраф в размере десятикратной провозной платы за перевозку багажа.

Статья 66

За задержку транспортных средств, поданных под погрузку или разгрузку, сверх установленных сроков (простой) грузоотправитель или грузополучатель уплачивает за каждый полный час простоя штраф в размере, установленном соглашением сторон, а при отсутствии указанного соглашения в размере:

- а) 5% провозной платы при перевозке в городском или пригородном сообщении;
- б) 1% среднесуточной провозной платы при перевозке в междугородном сообщении, определенной в соответствии с установленным договором сроком выполнения соответствующей перевозки.

При простое специализированных транспортных средств размер штрафа увеличивается в два раза, если иное не установлено соглашением сторон. Перечень специализированных транспортных средств определяется Правилами перевозок грузов.

Штраф за простой транспортных средств взыскивается независимо от штрафа за непредъявление к перевозке грузов, предусмотренных договором перевозки груза.

Основанием для начисления штрафа за простой транспортных средств служат отметки в автотранспортной накладной о времени прибытия и убытия транспортных средств.

Статья 67

За задержку контейнеров, принадлежащих перевозчику, сверх норм, установленных договором перевозки груза, грузоотправители (грузополучатели) уплачивают за каждый полный час задержки штраф в размере, установленным соглашением сторон, а при отсутствии указанного соглашения в размере:

- а) 5% провозной платы при перевозке в городском или пригородном сообщении;
- б) 1% среднесуточной провозной платы при перевозке в междугородном сообщении, определенной в соответствии с

установленным договором сроком выполнения соответствующей перевозки.

Штраф за задержку контейнеров взыскивается независимо от штрафа за непредъявление к перевозке грузов, предусмотренных договором перевозки груза.

Основанием для начисления штрафа за задержку контейнеров служат отметки в автотранспортной накладной о времени подачи и уборки контейнеров.

Статья 68

Грузоотправитель (грузополучатель) освобождается от уплаты штрафа за простой транспортных средств и задержку контейнеров, если это произошло вследствие:

- а) непреодолимой силы;
- б) подачи транспортных средств и контейнеров в количестве, превышающем установленное договором перевозки груза.

Статья 69

Перевозчик уплачивает грузополучателю штраф за просрочку в доставке груза в размере 15 процентов провозной платы за каждые сутки просрочки, если иное не установлено соглашением сторон.

Общая сумма штрафа за просрочку в доставке груза не может превышать размер провозной платы.

Просрочка в доставке груза исчисляется с 24 часов суток, в которые должен быть доставлен груз, если иное не установлено соглашением сторон.

Основанием для начисления штрафа за просрочку в доставке груза служат отметки в автотранспортной накладной о времени прибытия транспортного средства в пункт разгрузки.

Статья 70

За просрочку в доставке багажа перевозчик уплачивает получателю багажа штраф в размере 3 процентов провозной платы за перевозку багажа за каждые сутки просрочки, считая неполные сутки за полные, но не более размера провозной платы за перевозку багажа.

Просрочка в доставке багажа исчисляется с 24 часов суток, в которые должен был прибыть багаж.

Уплата штрафа за просрочку в доставке багажа производится на основании акта, составленного по письменному требованию получателя багажа.

Статья 71

За задержку в отправлении или опоздание прибытия в пункт назначения транспортного средства, осуществляющего регулярные перевозки пассажиров в междугородном сообщении, свыше одного часа против установленного в расписании перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере трех процентов стоимости проезда за каждый час задержки, но не более чем в размере стоимости проезда.

Пассажир также вправе потребовать возмещения причиненных ему убытков, связанных с задержкой в отправлении или опозданием прибытия транспортного средства в пункт назначения, в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Статья 72

Перевозчик, фрахтовщик, грузоотправитель, фрахтователь освобождаются от уплаты штрафа и ответственности, предусмотренных статьями 56-58, 69-71 настоящего Устава, если неисполнение ими своих обязательств произошло вследствие:

- а) непреодолимой силы;
- б) временного прекращения или ограничения движения транспортных средств по автомобильным дорогам, введенных в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, в случаях явлений стихийного характера или из-за дорожно-климатических условий;
- в) иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика, фрахтовщика, грузоотправителя, фрахтователя.

Статья 73

При полной или частичной утрате, повреждении (порче) пассажиром имущества автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта, в том числе предоставленного ему в пользование в процессе перевозки, с пассажира взимается стоимость утраченного имущества или стоимость восстановления поврежденного (испорченного) имущества в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Статья 74

Любые соглашения перевозчика с грузоотправителями, грузополучателями или пассажирами, имеющие целью ограничить или устранить ответственность, возложенную на перевозчика, грузоотправителей, грузополучателей или пассажиров, считаются недействительными, если иное не предусмотрено настоящим Уставом.

РАЗДЕЛ VI

АКТЫ, ПРЕТЕНЗИИ, ИСКИ

Статья 75

Обстоятельства, являющиеся основанием для возникновения ответственности перевозчиков, фрахтовщиков, грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров, фрахтователей при перевозке, предоставлении транспортного средства для перевозки грузов, пассажиров, багажа удостоверяются актами, а также записями в автотранспортных накладных, предусмотренными настоящим Уставом.

Порядок составления актов устанавливается Правилами перевозок грузов, Правилами перевозок пассажиров.

Статья 76

До предъявления к перевозчику, фрахтовщику иска, возникшего в связи с перевозкой или предоставлением транспортного средства для перевозки грузов, пассажиров или багажа обязательно предъявление к нему претензии. Право на предъявление к перевозчику, фрахтовщику претензий в досудебном порядке имеют лица, заключившие договор перевозки, договор фрахтования, а также страховщики, выплатившие страховое возмещение в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиком, фрахтовщиком своих обязательств по перевозке, предоставлению транспортного средства для перевозки.

Порядок предъявления претензии к перевозчику, фрахтовщику страховщиком аналогичен порядку, установленному в отношении предъявления претензии лицами, заключившими договор перевозки, договор фрахтования.

Порядок оформления претензии устанавливается Правилами перевозок грузов, Правилами перевозок пассажиров.

Статья 77

Срок исковой давности для предъявления претензий к перевозчику, фрахтовщику исчисляется в отношении:

- а) возмещения за повреждение (порчу) или недостачу груза или багажа - со дня выдачи груза или багажа;
- б) возмещения за утрату груза - по истечении 30 дней со дня окончания срока доставки;
- в) возмещения за утрату багажа - по истечении 10 дней после окончания срока доставки багажа;
- г) просрочки в доставке груза, багажа - со дня выдачи груза, багажа;
- д) всех остальных случаев - со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

Статья 78

Перевозчик, фрахтовщик обязан рассмотреть предъявленную претензию и результаты ее рассмотрения представить заявителю письменно в течение 30 дней со дня получения претензии.

При частичном удовлетворении или отклонении перевозчиком, фрахтовщиком претензии в уведомлении должно быть указано основание такого решения перевозчика, фрахтовщика со ссылкой на соответствующую статью настоящего Устава. В этих случаях представленные с претензионным заявлением документы возвращаются заявителю.

Если при рассмотрении претензии будет установлено, что груз переадресован или выдан другому грузополучателю по заявлению грузоотправителя или первоначального грузополучателя, то претензия возвращается заявителю с указанием, где, когда и кому именно выдан груз, и с указанием лица, по заявлению которого произведена переадресовка или выдача груза, для непосредственного расчета с фактическим грузополучателем или лицом, по заявлению которого была произведена переадресовка или выдача груза.

Статья 79

Иски к перевозчику, фрахтовщику, возникшие в связи с перевозкой груза, пассажиров, багажа, предоставлением транспортного средства для перевозок грузов, пассажиров, багажа, могут быть предъявлены в случае полного или частичного отказа перевозчика, фрахтовщика удовлетворить претензию либо в случае неполучения от перевозчика, фрахтовщика ответа в течение 30 дней со дня получения им претензии.

Указанные иски предъявляются в суд по месту нахождения перевозчика, фрахтовщика в течение одного года со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления иска.

Статья 80

Иски перевозчиков, фрахтовщиков к грузоотправителям, грузополучателям, пассажирам, фрахтователям, возникшие в связи с осуществлением перевозки, предоставлением транспортного средства для перевозки грузов, пассажиров, багажа, могут быть предъявлены в суд по месту нахождения перевозчика, фрахтовщика в течение одного года со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления иска.

РАЗДЕЛ VII

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 81

Настоящий Федеральный закон вступает в силу по истечении четырех месяцев со дня его официального опубликования.

Статья 82

Изданные до введения в действие настоящего Федерального закона нормативные правовые акты, в том числе акты законодательства Союза ССР, по вопросам, относящимся к предмету регулирования настоящего Федерального закона, действуют в части, не противоречащей настоящему Федеральному закону.

Статья 83

Настоящий Федеральный закон применяется к отношениям, связанным с пользованием услугами автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта, возникшим после его вступления в силу.

К отношениям, связанным с пользованием услугами автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта, возникшим до вступления в силу настоящего Федерального закона, настоящий Федеральный закон применяется в части прав и обязанностей, которые возникнут после его вступления в силу.

Президент
Российской Федерации

В. Путин

ЦЕЛЕВАЯ РАССЫЛКА ИЗДАНИЯ

Аппараты Полномочных Представителей Президента РФ в федеральных округах;

Совет Федерации Федерального Собрания РФ;

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

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

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

Генеральная прокуратура Российской Федерации;

Министерство внутренних дел Российской Федерации;

Администрации регионов Российской Федерации;

Министерства, департаменты и комитеты транспорта регионов Российской Федерации;

Управления внутренних дел регионов Российской Федерации;

Мэрия города Москвы;

Прокуратура города Москвы и ее административных округов;

Департамент природопользования и охраны окружающей среды города Москвы;

Департамент транспорта и связи города Москвы;

Префектуры административных округов города Москвы;

Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения ГУВД города Москвы;

Российский Автотранспортный Союз – региональные отделения;

Московский Транспортный Союз;

Члены некоммерческого партнерства «Единая транспортная система «Российские Автобусные Линии»;

Транспортные компании и индивидуальные предприниматели, обслуживающие международные и междугородние маршруты;

Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт;

Региональные ВУЗы автотранспортного профиля;

Московский автомобильно-дорожный институт (ГТУ);

Национальный фонд защиты прав потребителей;

Отечественные производители автобусов;

Зарубежные производители автобусов.

МОСКОВСКИЕ АВТОБУСНЫЕ СТАНЦИИ ЕДИНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ «РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ»

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОФИС:

МОСКВА, 115419, 2ой РОЩИНСКИЙ пр-д, д.8, к.3
телефон (495) 232-67-90

- @ Полигон для внедрения и совершенствования новых технологий работы автовокзалов.
- @ Широкая география маршрутной сети.
- @ Работа в единой диспетчерско-кассовой программе, внедренной более чем на 110 автовокзалах Российской Федерации.
- @ Широкая сеть кассовых порталов по продаже и бронированию билетов в столице и регионах.
- @ Продажа именных билетов по предъявлении пассажиром документа удостоверяющего личность.
- @ Постоянный мониторинг пассажиропотока.
- @ Логистические разработки для оптимизации расписания.
- @ Антитеррористическая защищенность объектов.
- @ Современный комплекс услуг для пассажиров и транспортных предприятий.
- @ Внедрение новых проектов сопутствующего бизнеса, позволяющего увеличить доходность транспортных предприятий, осуществляющих международные и междугородние автобусные перевозки без дополнительных затрат последних.

АВТОБУСНАЯ СТАНЦИЯ «КРАСНОГВАРДЕЙСКАЯ»
МОСКВА, 115419, ОРЕХОВЫЙ б-р д24, к.1г
телефоны: (495) 228-78-62 и (495) 507-27-20

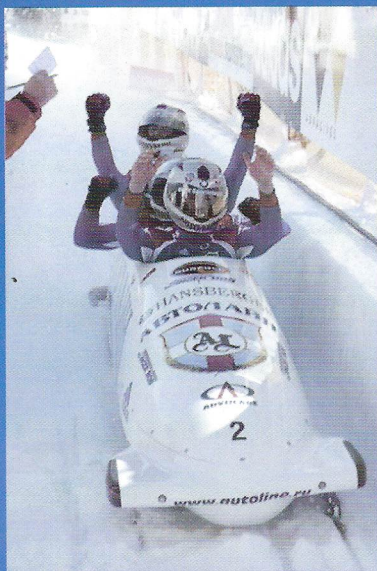
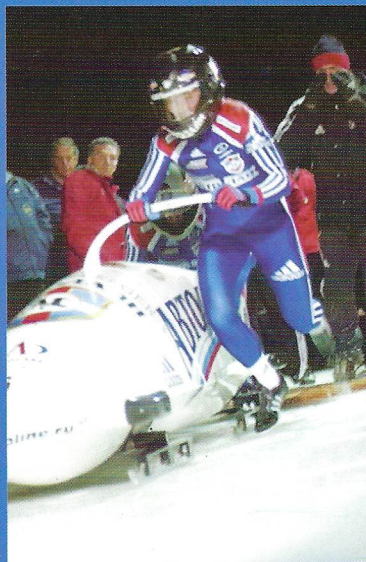


АВТОБУСНАЯ СТАНЦИЯ «ТЕПЛЫЙ СТАН»
МОСКВА, 115419, НОВОЯСЕНЕВСКИЙ пр-т владение 4,
телефоны: (495) 427-90-77 и (495) 423-83-44



группа
АВТОЛАЙН

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ БОБСЛЕЯ



Российские экипажи занимают
лидирующее положение
в общем зачете Кубка Мира
по бобслею!