

**ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН**  
**УСТАВ**  
**АВТОМОБИЛЬНОГО**  
**ТРАНСПОРТА**  
**И ГОРОДСКОГО НАЗЕМНОГО**  
**ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО**  
**ТРАНСПОРТА**

**2008**

**УСТАВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

**ВСТУПАЕТ В СИЛУ С 13 МАЯ 2008 ГОДА**

Алтуфьево 80-601-774  
 Медведково  
 Библирево 31-278-619-771  
 Стрaдное 71 124-238-605  
 Речной вокзал \*777  
 Планерная 173  
 Сходненская  
 Тушинская  
 Щукинская  
 Октябрьская 19-29 137-600-743  
 Строгино 601 \*390  
 Крылатское 601 \*390  
 Молодёжная  
 Кунцевская Фил. раб. \*455  
 889  
 Пр-т В.  
 Юго-Запа.

Щёлковская 32-11-52-716  
 \*222 м-272 м  
 \*285 м-288 м  
 Первомайская  
 Измайловская  
 Энтузиастов \*211 м-651 м  
 649  
 Перово \*249 м  
 247-615  
 133  
 Выхино  
 Кузьминки  
 \*106 м-350 м  
 \*520 м  
 славская

Ясеневое 37  
 Аннино  
 Орехово Домодедовская  
 Красногвардейская  
 Битцевский парк 262 \*477  
 202-710  
 Скобелевская  
 Адм. Ушакова  
 Бунинская 101  
 Горчакова

# Выбери *Real*ность:



Доехать с комфортом?

✓ *Real*но!

Обновить автопарк?

✓ *Real*но!

Заработать деньги?

✓ *Real*но!



ООО "Центральный торговый дом "Русские Автобусы"

Московская обл.

г. Санкт-Петербург

г. Павлово

г. Курган

г. Новосибирск

тел.:

+7(495)720-50-29/63, факс.:+7(495)720-50-06

тел./факс: +7(812)449-70-66

тел./факс: +7(83171)3-12-59, 2-88-75,3-10-70

тел./факс: +7(3522)44-41-92, 44-92-77

тел./факс: +7(383)236-25-95, 236-52-96

[rap@ruspromauto.ru](mailto:rap@ruspromauto.ru)

[polotovAA@centr.bus.ru](mailto:polotovAA@centr.bus.ru)

[market@paz.nnov.ru](mailto:market@paz.nnov.ru), [export@paz.nnov.ru](mailto:export@paz.nnov.ru)

[s.naydina@tdkavz.ru](mailto:s.naydina@tdkavz.ru)

[busSFO@ngs.ru](mailto:busSFO@ngs.ru)

Товар сертифицирован

**ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА**

Деловые встречи руководства Некоммерческого партнерства.....4

**АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: МОСКВА**

По просьбе Заместителя председателя Государственной Думы России.....4

**СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ: ДОРОГИ**

Дорожные бракоделы ответят за колдобины.....5

**АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ**

Есть ли альтернатива.....6

**АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: МОСКВА**

ДТиС продлил согласование Паспорта автостанции «Теплый Стан».....6

**СМОЛЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ: ОХРАННЫЕ СТРУКТУРЫ**

Совместными усилиями!.....7

**РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ**

Совещание в Российском автотранспортном союзе.....8

**ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ АВТОБУСОВ**

«Автоформула-2008».....13

Автобусы туристического класса Андаре 1000.....13

Выбери Realность!.....15

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВЫСТАВКИ**

Коммерческий Автотранспорт 2008.....16

**АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ**

Автобусные перевозки на территории региона могут прекратиться.....22

**НОВОСТИ НЕКОММЕРЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА**

18 апреля 2008 года исполнилось 85 лет с момента  
создания Всероссийского физкультурно-спортивного общества «Динамо».....23

**НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ**

Парламентские слушания Комитета Государственной Думы  
по собственности. (Извлечения).....25

Федеральный закон о саморегулируемых организациях.....27

**ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕВОЙ БЕСПЛАТНОЙ РАССЫЛКИ**

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

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

Редакция издания не всегда разделяет мнение авторов публикуемых статей, и не несет ответственность за предоставленную ими информацию.

**Экспертный Совет:**

**И.Д. Марчук** - Президент Российского автотранспортного союза

**Б.А. Винокуров** - Президент Российской транспортно - экспедиционной компании «Росстрассервис»  
Президент Московского Областного Транспортного Союза.

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

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

**Ю.Ю. Свешников** - Исполнительный директор Московского Транспортного Союза

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

**Над номером работали:**

А.В. Галкин, Г.Д. Шахматов, И.В. Баранова, А.И. Левятов, В.Г. Игнатов, С.А. Сидоров, М.Т. Тедорадзе,  
Чичаев А.А., Маракулин С.Н., Жарикова Ж.Е., Акимова Ю.Н.

**Адрес Правления Партнерства:**

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

Тел. \факс (495)633-12-89

E-mail: info@rosbuslines.ru

www.rosbuslines.ru

## **Деловые встречи руководства Некоммерческого партнерства**

В марте-апреле 2008 года состоялось несколько встреч руководства Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» с представителями государственных и коммерческих структур г. Москвы о перспективах дальнейшего развития транспортной системы столицы по вопросам дальнейшего совершенствования рынка междугородних автобусных пассажирских перевозок.

В беседе с Префектом ЮЗАО Челышевым А.В. и его заместителем Коцюевым А.Г. с исполнительным директором Партнерства Галкиным А.В. и председателем наблюдательного совета Партнерства Таксером А.С. были обсуждены вопросы перспектив развития междугородних перевозок с автостанции «Теплый Стан». Префект ЮЗАО подтвердил заинтересованность в дальнейшей эксплуатации междугородних перевозок, осуществляемых в данном районе. ООО «Русские Автобусные Линии» было рекомендовано совместно с ГУП Мосгортранс продолжить свою работу в направлении развития автостанции, строительства новых сооружений, вместо существующих, согласовании документов на расширение существующей площадки и включении ее в новый единый проект, разрабатываемый на сегодня в рамках реконструкции транспортной развязки данного узла.

Руководством НП было принято решение обратиться в ДТиС и Правительство Москвы с просьбой об ускорении решения вопроса о строительстве современной станции в районе метро «Теплый Стан», либо об оказании помощи эксплуатирующей компании ООО «РАЛ» в координальной реконструкции существующей автостанции (возведении новых капитальных сооружений и их официального оформления в соответствующих структурах), в рамках совместного Проекта с ГУП Мосгортранс.

Уже сегодня проведены согласования с НИИ проект Мосгортранс, Москомархитектурой и Мосинжпроектом по вопросам учета транспортной загрузки со стороны междугороднего транспорта, определения пиковых нагрузок перевозок и используемых транспортных средств. Представленные данные позволят обеспечить на указанном направлении наиболее оптимальную загрузку с точки зрения распределения транспортных потоков, с учетом маршрутов междугородних автобусных пассажирских перевозок, как в настоящее время, так и на перспективу.

В конце апреля руководство Партнерства провело встречу с представителями Департамента градостроительной политики развития и реконструкции г. Москвы по вопросам дальнейшего развития Проекта реализации концепции строительства транспортно-пересадочных узлов в г. Москве (постановление Правительства Москвы от 16 января 2007 г. № 10-ПП). В ходе беседы были рассмотрены перспективы развития ТПУ в городе Москве на ближайшие 2 года и о возможности участия коммерческих организаций в данных программах по реализации строительства и эксплуатации перспективных ТПУ.

*Пресс служба  
НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»*

### **АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: МОСКВА**

## **По просьбе Заместителя председателя Государственной Думы России...**

В апреле 2008 г. от заместителя председателя Государственной Думы В.В. Жириновского в адрес ООО «Русские автобусные Линии» поступило обращение с просьбой рассмотрения возможности открытия дополнительного рейса «Москва–Озеры» от автостанции «Красногвардейская».

Рассмотрев данное обращение, совместно с ГУП МО «Мострансавто», 30 апреля 2008 года по многочисленным просьбам пассажиров и личном содействии Владимира Вольфовича Жириновского был открыт регулярный рейс № 341 «Москва – Озеры». Этот рейс удобен пассажирам, так как отправление осуществляется в 19<sup>00</sup> час., когда у большинства граждан уже закончился рабочий день. Для обеспечения этого рейса ГУП МО «Мострансавто» предоставило современные комфортабельные автобусы.

На первый рейс было продано 32 билета. Это лишний раз подтвердило, что данный рейс востребован пассажирами и будет пользоваться большой популярностью в дальнейшем.

Так же многими пассажирами было высказано пожелание в адрес компании-перевозчика Озерского ПАТП ГУП МО «Мострансавто», о рассмотрении возможности отправления всех её рейсов на данном направлении, от автостанции «Красногвардейская» (некоторые рейсы пока отправляются от ст. метро «Выхино»). При принятии такого решения, существенно сокращается время в пути и пробег автобуса, уменьшается вероятность стоя в «пробке» на МКАД. Также это было бы удобно и ПАТП, так как перевозчику удалось бы сосредоточить весь пассажиропоток в одном месте.

В настоящее время ООО «Русские автобусные Линии» совместно с Озерским ПАТП ГУП МО «Мострансавто» ищет оптимальные пути решения этого вопроса. Думается, что руководство крупнейшего областного транспортного предприятия пойдет навстречу пассажирам и в самое ближайшее время проблема будет снята.

## Дорожные бракоделы ответят за колдобины

В последнее время самая, пожалуй, актуальная и обсуждаемая тема — состояние наших дорог. С приходом весны особенно отчетливо стали заметны ямы и неровности на дорожном покрытии смоленских улиц. В связи с этим возникает немало слухов: — мол, уже в который раз «дорожники укатали» миллионы в асфальт, а дороги как были никуда не годными, так ими и остались...

Ситуацию комментирует заместитель руководителя Департамента по промышленности, транспорту и связи Администрации Смоленской области В.Н. Плешков;

За счет средств областного бюджета в прошлом году было выделено 20 млн рублей на приобретение современной техники для ремонта, строительства и реконструкции уличной дорожной сети, был закуплен отличный асфальтобетонный укладчик. Во время прошлогодней предвыборной кампании в законодательные органы власти, политическая партия «Единая Россия» «пробила» в Думе вопрос финансирования дорожного строительства в областных центрах. Был принят закон, согласно которому сначала выделялись средства городам с миллионным населением, затем до 500 тысяч и до 350 тысяч жителей. На улично-дорожную сеть Смоленска выделили 251 млн рублей. Казалось бы, все прекрасно, но... Это решение было принято в июне 2007 г., затем началась процедура согласования с Росавтодором, и деньги пришли только к концу сентября — началу ноября. Необходимо было провести конкурс, выбрать подрядную организацию. На это тоже ушло время, а для того чтобы качественно сделать работы, сезон уже закончился. Освоить успели около 130 млн рублей. Ремонтировались покрытия улиц Рыленкова, Маршала Еременко и Нахимова. По поводу этих улиц сейчас и разгораются основные споры. Да, имеет место брак, но в договоре отмечен срок гарантии — от трех до пяти



лет. Теперь строители за свой счет будут устранять недостатки. Это известные фирмы - есть с кого спросить. «Помогла» и погода. Зима была неустойчивая: то подмерзнет, то оттекает. Это сыграло существенную роль — начался необратимый цикл разрушения: пошли трещины. А вообще, чтобы дорога хорошо стояла, должна быть полностью соблюдена технология, необходимо добротное основание. Когда строили Московскую кольцевую дорогу, основание сделали метра в четыре: с песчаной подушкой, щебнем, бетонным поясом. С такой технологией нужно подходить ко всем дорогам без исключения, тогда и массового недовольства водителей не будет. В текущем году дороги Смоленска будут ремонтироваться за счет муниципальных и федеральных средств. Уже создан проект комплексной долговременной программы по реконструкции и строительству смоленских дорог. С прошлого года осталось около 1 млн 120 тыс рублей, эти деньги обязательно будут вложены в дорожное покрытие улиц. Перевозчиков-международников, конечно же, интересуют такие проблемные участки дорог, как переходы в Рудне и на Красной Горке. В этом году в Рудне будет добавлена еще одна полоса движения на выезде из России в сторону Беларуси и на въезд в Россию. В ближайшей перспективе этот проблемный участок дороги планируется полностью реконструировать. Это очень большие деньги, и не так-то просто их «выбить». Но проблему решать необходимо. Что касается Красной Горки, то в этом году по данному объекту должны завершиться проектные работы, после чего начнется его реконструкция. Надеемся, что ее реализация пройдет на самом высоком уровне и выделенные средства не «закатают» в очередной раз в асфальт.

Пресс служба  
 НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»

### Есть ли альтернатива...

Обстановка на рынке пассажирских перевозок в г. Иваново снова оставляет желать лучшего. В середине марта привокзальную площадь огородили под строительство, а нелегальным перевозчикам пришлось сменить место дислокации. Помыкавшись некоторое время, они арендовали стоянку машин напротив автовокзал, буквально через дорогу.

В результате этих перемен посадка, высадка пассажиров и выдача багажа осуществляется в непригодном для этого месте, сама парковка фактически дублирует функции автовокзала, перевозчики используют громкоговорители для рекламы своей деятельности; осуществляется ли диспетчерско-кассовое обслуживание неизвестно. Некоторые автобусы стоят вдоль обочины оживленной улицы Станкостроителей, тем самым, затрудняя проезд другого автотранспорта, создавая аварийные ситуации, и ставят под угрозу жизнь и здоровье пешеходов, переходящих улицу. Таким образом, прямо под носом у официального областного вокзала возник очередной пункт стихийной отправки пассажиров, но при этом перевозчики прикрываются липовыми договорами аренды на эту землю непонятного происхождения.

Конечно, от руководства вокзала последовали незамедлительные меры. Это были официальные обращения в прокуратуру Фрунзенского района г. Иваново, УВД по налоговым преступлениям и в Комитет Ивановской области по транспорту и связи, с просьбой выяснить легальность деятельности и законность работы этой «автостанции». На сегодняшний день ответ последовал только от Комитета по транспорту и связи, в котором

сообщается, что по факту деятельности, осуществляемой данной стоянкой, направлено обращение к Главе городской управы с просьбой оказания содействия в решении создавшейся проблемы. Но выездные проверки на места посадки пассажиров, городских представителей власти, результатов не дали. Остается ждать и надеяться, что реакция остальных правоохранительных органов будет более существенна.

Возникает вопрос, неужели городским властям удобнее наблюдать за развитием ситуации со стороны, не вмешиваясь в ход событий, чем принять действенные меры для наведения порядка в одной из главных транспортных проблем города – осуществление нелегальных пассажирских перевозок.



## АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ: МОСКВА

### ДТиС продлил согласование Паспорта автостанции «Теплый Стан»

В Департаменте транспорта и связи г. Москвы 21 апреля 2008 г. состоялось совещание по заявке ООО «Русские Автобусные Линии» на продление согласования Паспорта автостанции «Теплый Стан» для эксплуатации пункта отправления и прибытия регулярных межрегиональных и международных автобусных маршрутов. В процессе рассмотрения данного вопроса от членов комиссии никаких замечаний и возражений не последовало. На основании этого и с учетом результатов голосования было вынесено предложение о согласовании паспорта автостанции.

Постановили: продлить согласование эксплуатации автостанции «Теплый Стан».

## Совместными усилиями!



4 апреля 2008 года в атмосфере настоящего праздника чествовали юбиляра – частное охранное предприятие «Мангуст». Исполнилось этому «малышу» ровно пять лет. Да и не «малыш» он уже вовсе, наш именинник, а целая Группа частных охранных предприятий, включающая в себя собственно сеть ЧОПов «Мангуст», действующую на территории всей Смоленской области, Частное детективное агентство «Мангуст» и компанию «Паритет-Смоленск», реализующую охранные системы для защиты территорий, зданий, сооружений от различного рода противоправных посягательств.

В этот радостный день многим работникам группы частных охранных предприятий «Мангуст» в торжественной обстановке вручали заслуженные награды: нагрудные отличительные знаки «5 лет в охранным бизнесе» и «10 лет в охранным бизнесе». Ряд ветеранов службы в правоохранительных органах, проявивших также высокий профессионализм в охранным деле, был удостоен медалей «За безупречный труд». Немало тёплых слов прозвучало в адрес юбиляра. Как было подчёркнуто в одном из выступлений, группе охранных предприятий «Мангуст» за пять лет удалось сделать то, что другим фирмам не удаётся и за 50. От имени руководства Смоленской Торгово-Промышленной палаты директору ООО ЧОП «Мангуст» М.А. Багрову был вручён Сертификат ТПП.

А начиналось всё действительно более чем скромно: с маленького ЧОПа, имевшего под охраной всего несколько небольших объектов. Правда, стоит оговориться, что у истоков этого дела стояли настоящие профессионалы. В недавнем прошлом составлявшие элиту спецподразделений смоленской милиции, уголовного розыска

и Управления по борьбе с организованной преступностью. В 2003 году ими было учреждено Смоленское региональное отделение Российской организации сотрудников правоохранительных органов (РОСПО). Основная задача этой структуры – оказание помощи семьям сотрудников, погибших при исполнении служебного долга, поддержка граждан, получивших инвалидность во время боевых действий, и ветеранов службы в органах правопорядка. Понятно, что на всё это нужны немалые средства. Вот тогда-то при поддержке РОСПО и было решено создать собственное охранным предприятие.

На сегодняшний день в шести структурных подразделениях ООО ЧОП «Мангуст» трудится более 400 сотрудников, в основном – отставные офицеры системы МВД, УФСИН, Российской армии. И именно профессиональные качества организаторов и сотрудников ЧОПа, позволили ему всего за пять лет существования, несмотря на высочайшую конкуренцию, завоевать самые передовые позиции на рынке охранных услуг. Из 100 предприятий такого рода, действующих в Смоленской области, только ЧОП «Мангуст» удостоен чести быть принятым в действительные члены Торгово-Промышленной палаты России и территориальной Палаты Смоленской области. Руководство ТПП не раз отмечало высокие профессиональные качества «мангустов». А в ходе второй Межрегиональной специализированной выставки «Безопасность бизнеса и личности», продемонстрированные группой «Паритет-Смоленск» средства для физической защиты, а также услуги, предлагаемые группой охранных предприятий «Мангуст», составили достойную конкуренцию аналогичным услугам московских и питерских фирм безопасности.

Помимо охраны крупных производственных объектов и юридических лиц в Смоленске, Гагарине, Рославле, Десногорске, Сафонове, Дорогубуже и Ярцеве – всего более 250 предприятий, вот уже более года «Мангуст» осуществляет охрану заводов в Ногинске, Второго часового завода «Слава» в Москве. Необходимо отметить, что только на одном из предприятий Смоленска, охраняемого сотрудниками ЧОПа, было пресечено хищений на сумму более полумиллиона рублей!

ЧОП «Мангуст» оказывает клиентам весь комплекс охранных услуг, предусмотренных законом. Это и физическая (личная) охрана граждан, и вооружённая охрана объектов собственности, сопровождение грузов, взятие под охрану объектов при помощи системы «тревожная кнопка-пульт», круглосуточное дежурство мобильной группы немедленного реагирования. Также любой пред-

приниматель может получить квалифицированную консультацию специалистов по вопросам безопасности ведения бизнеса.

В этой связи уместно упомянуть и дружественное ЧОПу частное детективное агентство «Мангуст». Ведь его основная деятельность связана именно с оказанием помощи юридическим лицам, начиная от абонемента (информационного) обслуживания клиентов, до подготовки бизнес-встреч, включая, в том числе и проверку регистрационных данных интересующего юридического лица, деловой репутации и финансовой деятельности фирм и партнёров, баланса предприятия.

Поскольку и частным охранникам, и детективам работать, так или иначе, приходится рука об руку, было решено создать на базе подразделений ЧОПа «Мангуст» и Частно-детективного агентства «Мангуст» Охранно-Сыскную Ассоциацию «Мангуст и Мангуст», а также организовать при Ассоциации Юридическое бюро. Всё это уже позволит поднять качество обслуживания клиентов на новый, более высокий уровень. И не случайно девизом группы частных охранных предприятий «Мангуст» выбрано крылатое латинское изречение: «Viribus Unitis». «Совместными усилиями».

**Справка Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии».**

Группа частных охранных предприятий «Мангуст» осуществляет охрану Смоленского автовокзала, снимаемого в долгосрочную аренду ООО «Русские Автобусные Линии» для эксплуатации и ведения транспортных пассажирских автобусных перевозок. За время осуществления своей деятельности, существенно усилилась транспортная безопасность, как самого охраняемого объекта, так и всех сотрудников автовокзала и граждан, пользующихся его услугами. Проведение мероприятий по обеспечению безопасности позволило существенно улучшить антитеррористическую защищенность всего автовокзального комплекса. Благодаря им удалось поднять на более высокий уровень качество предоставляемых услуг пассажирам и обеспечило выполнение требований Закона «О транспортной безопасности».

Правление Некоммерческого Партнерства направило в адрес руководства группы частных охранных предприятий «Мангуст» благодарственное письмо с выражением глубокой признательности в отношении успешной совместной работы. С юбилеем вас, наши коллеги. Надеемся на дальнейшее плодотворное сотрудничество.

**РОССИЙСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ**

**Совещание в Российском автотранспортном союзе**



В Российском автотранспортном союзе 27 марта 2008 г. с руководителями автовокзалов состоялось совещание на тему «Роль и место автовокзалов и пассажирских автостанций в обеспечении повышения качества пассажирских перевозок»

В совещании приняли участие представители 34 автостанционных компаний со всех регионов России.

**Рассматриваемые вопросы:**

1. Роль и место Общественного совета по автовокзалам и пассажирским автостанциям в совер-

шенствовании деятельности автовокзалов в целях повышения качества пассажирских перевозок.

2. Существующее положение дел на маршрутной сети в межрегиональном сообщении.

3. Место и роль добровольной сертификации в повышении качества услуг, предоставляемых автовокзалами и пассажирскими автостанциями.

4. Особенности сертификации услуг, предоставляемых автовокзалами и пассажирскими автостанциями на примере сертификации автовокзалов в Рязанской области.

5. Методика формирования расчетного тарифа.

6. Осуществление контроля со стороны автовокзалов за пассажирскими перевозками в обеспечении выполнения требований Федерального закона «О транспортной безопасности».

7. Взаимоотношение автовокзалов и перевозчиков в обеспечении качества и безопасности пассажирских перевозок.

В начале совещания было предоставлено слово генеральному директору ГУП «Мострансавто» **А.Н.Жижяеву** В своем выступлении он рассказал, что компания является самым крупным пассажирским перевозчиком в Московской области, - порядка 70 % перевозок. Всего в Московской области экс-



планируется более 86 пунктов прибытия и отправления автобусов, из них 40 – автовокзалы. Четыре года назад, совместно с региональными органами власти, ГУП «Мострансавто» была разработана концепция реконструкции и строительства автовокзалов в области. Эта программа позволила провести огромную работу по наведению порядка в областных пассажирских перевозках. Только за последние два года в области было реконструировано и возведено около 40 объектов транспортной инфраструктуры, в том числе автовокзалов и автостанций. В настоящее время основной вопрос, - самовывживание автовокзалов, который очень остро стоит на территории всей России. Требуется постоянно совершенствовать систему эксплуатации автовокзалов и искать новые методы и пути взаимодействия с местными властями. Одним из вариантов является передача автовокзалов в муниципальную собственность с возможностью частичной оплаты их услуг из бюджетных средств. Еще один вариант развития - это создание ТПУ и включение в их состав автовокзалов. В частности, у нас уже проработан вопрос создания такого объекта в районе железнодорожной станции «Ленинская», и рассматривается вариант альтернативной замены автовокзала «Щелковский».

Во вступительном слове «Роль и место Общественного совета автовокзалов и пассажирским автостанциям в совершенствовании деятельности автовокзалов в целях повышения качества пассажирских перевозок», вице-президент РАС **М.И. Козлов** сообщил, что 24 марта 2008 г. прошла транспортная коллегия в Министерстве транспорта РФ по итогам за 2007 г., на которой было отмечено, что, наряду с общим ростом экономики, постоянно растет объем транспортных грузовых и пассажирских перевозок. Но подчеркнул, что сегодня не все министерства регионального развития на местах уделяют достаточно внимания пассажирским перевозкам при разработке региональных транспортных программ. Нужно находить время и возможности участвовать во всех транспортных программах, перспективных планов развития автотранспортных направлений.

Автобусным транспортом в России на сегодня обслуживаются 1120 городов и поселков городского типа, 73541 населенный пункт.

На территории РФ действуют 14500 пригородных и 5800 междугородных маршрутов. Поэтому огромную роль играют автовокзалы, как объекты инфраструктуры маршрутной сети.

#### **Цели совещания:**

- как определить пути обеспечения высокого качества и доступности услуг при перевозке пассажиров автотранспортом;
- как обеспечить сбалансированное развитие маршрутной сети субъектов РФ;
- как максимально привлечь представителей государственных органов власти, деловых кругов, ответственности в процесс развития маршрутной сети и

объектов транспортной инфраструктуры.

Для этого есть все возможности и законодательная база, включая принятый новый «Устав автомобильного транспорта», закон «О транспортной безопасности» и др.

Он подчеркнул роль Общественного совета, созданного при РАС, который должен более широко развивать и внедрять в практику все нововведения в области транспортных перевозок.

С докладом по основному вопросу «Существующее положение дел на маршрутной сети в межрегиональном сообщении, связанное с выполнением приказа № 178 - 2003 года Минтранса России» выступил заместитель генерального директора ООО Российского Автотранспортного Союза **Е.В. Колесников**.

В своем выступлении он сказал, что одной из важнейших сторон деятельности автомобильного транспорта является перевозка пассажиров. В городах такие перевозки постоянно находятся в поле зрения местных органов власти, что нельзя сказать об организации пассажирского сообщения на дальние расстояния по междугородным (межсубъектным) маршрутам.

Для нашей страны автобусное сообщение между городами давно стало первоочередной потребностью, для качественного выполнения которой нужны главные элементы:

- регулярные маршруты, сеть которых должна формироваться в соответствии с Порядком, утвержденным приказом Минтранса России от 14 августа 2003 года № 178;
- автовокзалы, являющиеся важнейшими объектами транспортной инфраструктуры в этой системе.

Для реализации поставленных задач Минтрансом России был привлечен Российский автотранспортный союз и его региональные ассоциации, союзы, некоммерческие партнерства, из числа которых РА-Сом были определены уполномоченные организации в каждом субъекте Российской Федерации.



Основная задача приказа №178 не только формальное внесение маршрута в реестр, а, в первую очередь, обеспечение безопасности пассажирских перевозок. Это включает в себя: обследование маршрута, согласование расписания с автовокзалами (автостанциями), соблюдение режима труда и отдыха водителей и так далее. За прошедший период проведен большой объем работы. В настоящее время в реестр Минтранса России по данным ФСНТ внесено около 70% маршрутов. Наиболее ответственно к этой работе отнеслись в следующих субъектах: Башкортостан, Дагестан, Татарстан, Чувашия. Во многом эта работа была проведена благодаря региональным ассоциациям, а так же и Управлениями Ространснадзора данных субъектов.

Пока только приказ №178 является единственным федеральным нормативным документом, регламентирующим перевозки между субъектами Российской Федерации. Приказ предоставил основу органам исполнительной власти Российской Федерации для разработки своих нормативно-правовых документов, регулирующих согласование таких перевозок. Однако, если говорить честно, на пассажирском транспорте в настоящее время сказывается отсутствие законодательных актов федерального значения. Существенно данную ситуацию может изменить законопроект «Об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в Российской Федерации», в котором предусматривается регулирование отношений, связанных с организацией транспортного обслуживания населения, в части организации перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом на маршрутах регулярного сообщения, пролегающих в границах территории Российской Федерации. **В частности, органы исполнительной власти субъектов РФ будут заключать с владельцами автовокзалов (автостанций), расположенных на территории соответствующих субъектов РФ, договоры об обеспечении регулярных перевозок.** В конечном итоге, это потребует координального изменения регионального законодательства. И, как уже было сказано во вступительном слове М.И., Козлова в настоящее время для всех транспортников определены направления деятельности в организации перевозок. Основное направление деятельности РАС в этом году подготовка предложений по нормативно-правовому обеспечению автомобильного транспорта. Мы надеемся, что итогом нашей работы станут взвешенные предложения в планы законопроектной деятельности правительства РФ и Минтранса России. Рассчитываем в этой работе на вашу поддержку и активную работу Общественного совета по автовокзалам, созданного при Российском автотранспортном союзе. В свою очередь, на сайте РАС мы будем стараться размещать новинки российского законодательства, а так же разрабатываемые проекты изменений действующих законов, касающихся ав-



тотранспортной деятельности. Мы готовы открыть на своем сайте страницу о деятельности автовокзалов, использующих в работе современные технологии.

Автовокзалы и автостанции важнейшие объекты транспортной инфраструктуры. За годы экономических реформ они изменили свой статус, стали совершенно свободными коммерческими предприятиями. Каждый организует работу по своему усмотрению, зачастую неплохо.

Наиболее острыми на сегодняшний день являются вопросы взаимоотношений автовокзалов и перевозчиков, в том числе в части стоимости оказания услуг автовокзалами. Разброс цен составляет от 10 до 25%, что и приводит к конфликтам и судебным разбирательствам, которые обычно решаются в пользу перевозчика. Ярким примером может служить ситуация в Красноярском крае, где автовокзал на протяжении 3 лет в судебном порядке пытается оспорить решение регионального отделения антимонопольной службы по вопросам применения тарифов.

Все это является следствием отсутствия положения «Об автовокзалах и пассажирских автостанциях», правил перевозки пассажиров и багажа, методических рекомендаций по формированию тарифов на услуги автовокзалов, а также расчета нормативов расходов на содержание линейных сооружений. На наш взгляд, эти документы должны быть утверждены на федеральном уровне. Просим внимательно относиться к их рассмотрению. Ждем ваших предложений и замечаний.

Бесконтрольный рынок пассажирских перевозок привел к возникновению так называемых пиратов, то есть нелегальных перевозчиков, осуществляющих перевозку пассажиров без каких-либо документов, просто «от бордюра». Это так же является «головной болью» большинства автовокзалов.

При открытии маршрута перевозчик несет значительные затраты на рекламу и раскрутку своего маршрута с целью увеличения пассажиропотока. Со временем маршрут начинает приносить прибыль, и перевозчик сталкивается с недобросовестной конку-

ренцией, которая проявляется в том, что на его маршруте начинают работать другие перевозчики (нелегалы). Они в погоне за пассажирами, сдвигая время отправления на 10-20 мин раньше, нарушают режим труда и отдыха, правила дорожного движения и тем самым создают аварийную обстановку на дорогах. Такие предприниматели не платят налогов, снижают доходы добросовестным перевозчикам, в конечном счете, приводят к потерям в налоговых поступлениях в бюджеты субъектов РФ и обострению криминогенной обстановки в Российской Федерации.

Сложилась ситуация, что проще и удобнее «маскироваться» под нерегулярные перевозки, чем составлять паспорт и схему маршрута, определять и изменять расписание движения, в соответствии со спросом и пассажиропотоком, проводить необходимые согласования и 2 раза в год обследование дорожных условий, а значит - нести ответственность перед пассажирами и государством. Фактически, у перевозчика нет стимула оформлять регулярный маршрут. Чтобы изменить сложившуюся ситуацию, мы с вами должны хорошенько поработать. Так же мы надеемся на активную поддержку общественности и ФСНТ.

Все перечисленные проблемы накладывают отпечаток на сегодняшний уровень предоставляемого сервиса. По нашим оценкам, только около 65 % пассажиров воспользуются повторно автобусным маршрутом протяженностью свыше 500 км или временем пути более 8 часов. Пока на сегодня основным преимуществом автобусного сообщения является стоимость проезда и время в пути по сравнению с железнодорожным транспортом.

В заключение хочется отметить, что только при совместном сотрудничестве органов исполнительной власти субъектов, объединенных маршрутной сетью, и повсеместной поддержкой автовокзалов (автостанций) и перевозчиков можно превратить рынок автобусных перевозок в систему, дающую существенную прибыль автовокзалам и автостанциям и добросовестным перевозчикам, а так же повысить поступление налогов в бюджеты субъектов РФ.

В конце выступления было предложено включить в протокол совещания следующее: поручить Общественному совету подготовить предложения по созданию нормативно-правовой базы, обеспечивающей внегородское сообщение.

Далее по теме «Место и роль добровольной сертификации в повышении качества услуг, предоставляемых автовокзалами и пассажирскими автостанциями» выступил руководитель научно - методического центра на автомобильном транспорте Российского автотранспортного союза **В.В. Гацулов**. В своем выступлении он обратил внимание на важность и необходимость проведения добровольной сертификации, для наиболее качественного функционирования автовокзалов. Несмотря на то, что система является добровольной, она позволяет оценить соответствие уровня предоставляемых услуг законодательным



нормам сегодняшнего дня, а так же определить основные критерии оценки с точки зрения современных требований, предъявляемых к междугородным и международным перевозкам для автостанций и автовокзалов.

Затем выступил исполнительный директор Межрегиональной ассоциации автотранспортных предприятий Ставрополя **С.В. Левшакову** по теме «Осуществление контроля со стороны автовокзалов за пассажирскими перевозками в обеспечении выполнения требований Федерального закона «О транспортной безопасности». Он отметил, что все проверки, которые проводит транспортная инспекция, касаются только так называемых легальных автовокзалов. А неорганизованные перевозчики, работающие буквально на глазах проверяющих органов, никакой ответственности за свои «нелегальные перевозки» не несут. Нужно, чтобы проверки проводились на равных условиях. Установка видео и телеаппаратуры, компьютеров и других устройств на автовокзалах для выполнения пунктов закона «О транспортной безопасности», осуществление системы регистрации пассажиров по паспортам, введение различных дополнительных требований влекут за собой и дополнительные финансовые затраты. Изыскивать финансовые резервы все трудней и трудней. А «нелегальным перевозчикам» эти проблемы не ведомы. Нужно решать эту наболевшую и очень важную для всех задачу.

Далее в своих выступлениях содокладчики подняли вопросы разработки и исполнения правительственными органами подзаконных актов вступившего в силу закона «О транспортной безопасности», обсудили различные методики формирования межсубъектных тарифов на перевозки, обеспечение линейными сооружениями (автовокзалами) междугородных транспортных перевозок и другие актуальные вопросы. Были высказаны предложения и методики по вопросам, возникающим при транспортных перевозках. Особое внимание было обращено на создание единой методики по формированию региональных тарифов.



Очень интересное решение транспортных проблем предложил заместитель министра Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан **А.А. Галияхметов**. Он рассказал, что Президент республики своим указом преобразовал Департамент транспорта в Министерство и в декабре 2006 г. утвердил Закон субъекта федерации, по которому все права по разработке транспортного законодательства были закреплены за Министерством. Таким образом, не нарушая законодательства России, были расширены полномочия субъекта по формированию и определению государственной политики развития транспорта на республиканском уровне. За прошедшее время удалось разработать около 30 нормативных документов, которые в настоящее время уже работают. Созданная нормативная база позволяет успешно осуществлять качественные перевозки в Республике Татарстан. Сегодня на ее территории работают 23 автовокзала и 20 автостанций, которые находятся в составе автотранспортных предприятий. Принцип работы с владельцами автовокзалов и автостанций такой, что они обязаны исполнять установленные законодательством правила. Все автовокзалы рассматриваются как самостоятельные объекты бизнеса, и государство не участвует в его финансовой работе. Министерство подписывает договор с каждым владельцем автовокзала и обязывает их заключать договора только с теми перевозчиками, которые в свою очередь имеют договоры с Министерством на осуществление перевозок. Таким образом владелец автовокзала (или компания, занимающаяся его эксплуатацией,) не имеет возможности заключать договоры с так называемыми серыми перевозчиками и занимается только обеспечением выполнения заказа, формируемого органами власти. Все перевозчики проходят процедуру конкурсного отбора в Министерстве, получают паспорта на 5 лет, и только, они заключают договоры с автовокзалом. Таким образом, все вопросы по выбору перевозчика, качества предоставления услуг, соответствия подвижного состава современным тре-

бованиям и т.д., возложены на Министерство. Разработанная методика позволила существенно снизить проблему «серого» рынка, и эта тенденция будет только расширяться. Сейчас Министерством прорабатываются вопросы о заключении соглашений с другими регионами России, о межсубъектных автобусных перевозках. В Республике действует единая компьютерная система регистрации пассажиров и продажи билетов. Все данные о работе междугородных перевозок ежедневно поступают в органы МВД Татарстана.

В выступлении руководителя ООО «Регион-Сервис» **А.И. Левятова** (Ивановская область) была поднята тема предварительной продажи прямых и обратных билетов. Заключение подобных договоров между автовокзалами различных субъектов позволило бы существенно повлиять на «нелегальный извоз», так как пассажиры, приобретая обратный билет на легальной автостанции, заранее исключают возможность воспользоваться услугами «нелегалов». Решение проблемы продажи обратных билетов будет способствовать ускорению процесса урегулирования вопросов для определения единой методики по расчету стоимости проездного билета.

**По итогам рассмотрения и обсуждения поставленных вопросов приняты следующие решения.**

1. Руководителям автовокзалов и автостанций при заключении договоров с перевозчиками принять дополнительные меры по реализации приказа Минтранса России № 178 «Об утверждении порядка формирования автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации» путем информирования хозяйствующих субъектов, выполняющих перевозки в межсубъектном сообщении, о необходимости соблюдения нормативных правовых актов.

2. Рекомендовать председателю Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при РАС (далее - ОС) **А.А. Мызину** организовать при ОС рабочие группы по доработке следующих документов:

- положения об автовокзалах и пассажирских автостанций;
- методических рекомендаций по формированию тарифов на услуги, предоставляемые автовокзалами;
- расчета нормативов расходов на содержание линейных сооружений;
- методических рекомендаций по сертификации автовокзалов;
- национального стандарта РФ «Услуги по придорожному сервису. Требования к автовокзалам».

3. Согласиться о необходимости проведения подобных совещаний не реже одного раза в полугодие.

Пресс служба  
 НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»

## «Автоформула-2008»

С 9 по 13 апреля 2008 г. в Ростове-на-Дону прошел 12-й международный автосалон «Автоформула-2008», организатором которого является Федеральный выставочный центр «Бизнес-АРТ». «Автоформула» - крупнейшее специализированное выставочное мероприятие в Южном федеральном округе. Занимает по масштабам и значимости 3-е место в рейтинге российских выставок данной тематики.

Ежегодно, на протяжении 12 лет, «Автоформула» проходит в апреле и открывает автомобильный сезон на юге России. В 2008 г. общая площадь автосалона составит 17 000 кв. м: - 7 000 кв.м в новом современном павильоне и 10 000 кв.м на открытой площадке. На ростовском форуме было зарегистрировано рекордное число участников для региональных экспозиций - около 250 экспонентов, которые представили зарубежные и всероссийские автопремьеры.

Ростовский автосалон собрал на своей экспозиционной площади гигантов российского и мирового автопрома, предлагающих на южно-российском рынке разнообразную продукцию автомобильной промышленности. География участников обширна: - от Владивостока до Калининграда, в том числе представительства иностранных компаний в России, а также автоконцерны ближнего и дальнего зарубежья. Более половины экспонентов (- 64%) составили неоднократные участники, что свидетельствует об экономической результативности автофорума.

В четвертый раз в программе «Автоформулы» проводилась межрегиональная конференция «Автобус-

2008» для производителей и потребителей автобусов, а также для заинтересованных лиц: представителей администрации, лизинговых компаний, банков и т.д. Основная задача прошедшей конференции - поддержка «Программы развития городского пассажирского транспорта и транспортной инфраструктуры в городе Ростове-на-Дону на 2007-2010 годы», а также содействие продвижению продукции отечественных производителей на рынок юга России, заключению контрактов с перспективой на сотрудничество была успешно реализована.

Благодаря неоднократному проведению конференции «Автобус» на южно-российском рынке открылись новые представительства производителей и поставщиков пассажирского и грузового транспорта, фирменные СТО, расширился ассортимент запасных частей в специализированных магазинах, а также ведется активная работа по замене городского автопарка.

Проведение подобных мероприятий всегда дает определенный позитивный толчок для дальнейшего развития.

- как всей транспортной отрасли, так и всех ее составляющих. Форум позволяет, как нельзя лучше, оценить состояние российского автопрома и определить его место в мировом транспортном сообществе, выявить сложившиеся на сегодня тенденции и наметить пути дальнейшего развития транспорта.

*Пресс служба*

**НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»**

## Автобусы туристического класса Андаре 1000



—8 апреля 2008 г. ООО «Центральный торговый дом «Русские Автобусы»- филиал «Голицино провел презентацию новой модели туристического автобуса модели «Андаре-1000». На презентацию были приглашены менеджеры и специалисты транспортных компаний и коммерческих организаций по продажам автобусов.

ОАО «Центральный Торговый Дом Русские Автобусы», рассказал Управляющий директор компании Одинцов Н.Б., постоянно стремиться к развитию и улучшению качества выпускаемой продукции. Одним из шагов в этом направлении является тестирование туристического автобуса модели «Андаре-1000. Для этого, по нашему заказу, исследовательская компания MAR Consult, проводит исследование пред-

почтений потребителей междугородних и туристических автобусов на современном рынке транспортных услуг. Результаты проведенного исследования будут в дальнейшем учитываться нами для улучшения комфорта и отдельных технических характеристик выпускаемых моделей автобусов, а так же для разработки и внедрения, выявленных в ходе тестирования преимуществ, в перспективных моделей. В разработке данной модели непосредственное участие приняла известная бразильская компания Marcopolo, которая в настоящее время активно расширяется по всему миру – заводы компании появились еще в семи странах. Одна из них – Россия. «Группе ГАЗ» такое сотрудничество тоже оказалось интересным: благодаря некоторым разработанным в Бразилии моделям мы максимально расширили собственный модельный ряд, войдя в те сегменты российского автобусного рынка, в которых продукция группы до этого не была представлена.

На Голицыновском автобусном заводе у нас размещена первая сборочная площадка, где организован выпуск двух моделей больших туристических автобусов: Андаре-850 и Андаре-1000. Для первого использовано шасси Daewoo, для второго – Hyundai или Scania. По конструкции и качеству исполнения они находятся на уровне мировых моделей, но по стоимости существенно дешевле.

Автобус «Андаре-1000» может заинтересовать прежде всего тех перевозчиков, кто возит туристов. В такой машине – с климат-контролем, конверторной системой отопления, музыкой и другими удобствами – можно с комфортом путешествовать.

Андаре -1000 - Автобус туристического класса, изготавливаемый на самоходном шасси Scania, рассчитан на 47 посадочных мест (общая вместимость составляет 48), его габариты – 12300/2550/3720 мм.

Кондиционер с климат контролем, импортная CD магнитола, шторы на окнах, конвекторная система отопления включены в базовую комплектацию автобуса.

Комфортабельные пассажирские места – удобные мягкие сидения, регулируемые по углу наклона спинки, подъемный подлокотник в проходе. Пассажирское место оснащено сервис блоками, которые установлены в полки над пассажирскими сидениями, с динамиком, лампами для чтения и дефростерами подачи воздуха для каждого пассажира.

Водительское место также достаточно комфортно: сиденье - регулируемое с пневматической подвеской. Автобус обладает хорошей обзорностью с водительского места.

<b>Тип кузова</b>	Несущий, вагонной компоновки
<b>Ресурс кузова, лет</b>	12
<b>Колесная формула</b>	4x2
<b>Длина/ширина/высота, мм</b>	12300/2550/3720
<b>База, мм</b>	5950
<b>Высота потолка в салоне, мм</b>	2000
<b>Количество дверей</b>	2 шт. (формула 1x1x0)
<b>Общее число мест (в т.ч. посадочных)</b>	49+1
<b>Минимальный радиус разворота, м</b>	11,2
<b>Масса снаряженная / полная, кг</b>	13850 / 18077
<b>Объем багажного отсека, куб.м</b>	9 куб.м.
<b>Емкость топливного бака, л</b>	465
<b>Тормозная система</b>	Рабочая – барабанные тормозные механизмы с кулачковым разжимом и автоматической регулировкой зазора, с пневматическим приводом, оснащенный ABS, ASR. Стояночная – тормозные механизмы задней оси с приводом от пружинных энергоаккумуляторов. Вспомогательная – моторный тормоз.
<b>Вентиляция</b>	Кондиционер Webasto, 2 потолочных аврийно – вентиляционных люка
<b>Система отопления</b>	Конверторного типа, интегрированная с системой охлаждения двигателя, с независимым жидкостным подогревателем Webasto.
<b>Силовой агрегат</b>	
<b>Двигатель</b>	DSC 921
<b>Количество и расположение цилиндров</b>	5R
<b>Нормы экологической безопасности</b>	Евро - 3
<b>Рабочий объем, л</b>	8,97
<b>Мощность двигателя, кВт (л.с.)</b>	228 (310) при 1900 – 200 мин (-1)
<b>Макс. крутящий момент, Нм</b>	1400 Нм при 1300 мин (-1)
<b>Расположение</b>	Продольное, в заднем свесе
<b>Максимальная скорость, км/ч</b>	140
<b>КПП</b>	GR – 801 H – 8 + 1 зад. год

## Выбери Реальность!

В августе 2007 года Дивизион «Автобусы» «Группы ГАЗ» в рамках выставки «Интеравто -2007» представил новый автобус малого класса Real. Данный автобус является продуктом совместной работы «Группы ГАЗ» и бразильской компании Marcopolo. Это автобус малого класса на шасси Hyundai, рассчитан на 22 посадочных места (общая вместимость - 29) и предназначен для работы на городских и пригородных маршрутах. Главное его предназначение – работа в качестве маршрутного такси. Эта модель должна составить конкуренцию менее вместительным «маршруткам» на базе зарубежных аналогов и прочих, заняв перспективную нишу между микроавтобусами, и более крупными автобусами малой вместимости, которые предназначены уже для регулярных рейсовых перевозок, а также нишу корпоративных перевозок.

Выпуск Real на площадке в г. Павлово был начат в ноябре 2007 года. План на этот год – около 800 машин, всего же производственные мощности позволяют изготавливать их до 3000 в год. В будущем появятся новые модификации автобуса. Одна из них – повышенной комфортабельности – разработана по заказу Управления делами Президента России. У этой модификации более богатый интерьер, установлены улучшенные сиденья, кондиционер и некоторое другое дополнительное оборудование. Кроме того, уже в этом году будет сделана опытная партия Real на шасси выпускаемого ГАЗом среднетоннажного грузовика «Валдай», – такие автобусы по сравнению с выпускаемыми на шасси Hyundai по цене будут более доступными. Компания рассматривает возможность разработки и увеличенной по вместимости модификации – применяемое шасси позволяет изготавливать автобус общей длиной до 9 м против 7,8 м у автобуса, выпускаемого ныне.

Салон автобуса оборудован травмобезопасными поручнями, антивандальными сиденьями, багажными полками водителя, центральным освещением, индивидуальным освещением рабочего места водителя и переднего пассажира. Компонировка салона позволяет разместиться пассажирам стоя. В салоне предусмотрено место для хранения инструмента водителя. Боковые окна вставлены в резиновые профили, что снизило их стоимость, форточки на окнах раздвигаются в разные стороны.

Каркас автобуса изготовлен из оцинкованных труб, боковины, люки и двери – алюминиевые. Крыша, передняя и задняя маски – из стеклопластика.



Зеркала с электроподогревом, двери – поворотного типа.

Существенно проще добраться до двигателя из салона автобуса, т.к. люк из интегрированного стеклопластика RTM расширен. Специальная конструкция люка обеспечивает достаточную шумоизоляцию. Там же расположен бачок для жидкости стеклоочистителя. Передний люк кузова так же упрощает ремонтно-профилактические работы двигателя. В частности, для замены лампочек в фарах не требуется загонять автобус на яму.

В ходе автопробега «России – Русские автобусы», который стартовал 26 февраля из Краснодара и уже проехал более 7 тыс. км, машина хорошо зарекомендовала себя даже в сложных климатических условиях. Автобус неизменно вызывал большой интерес среди коммерческих перевозчиков. Представили ПАТП Омска, Саратова заявили о своем желании взять эти машины на эксплуатационные испытания с дальнейшим выкупом.

Современный дизайн, стильный салон и надежная ходовая часть, изготовленные ведущими мировыми производителями позволяют назвать «REAL» открытием года.

**ООО «Центральный торговый дом «Русские Автобусы»**  
**Адрес: Московская область. тел.: +7(495)7205029/63**  
**факс.: +7(495)720-50-06**  
**rap@ruspromauto.ru**

## Коммерческий Автотранспорт 2008



26 апреля в Москве в МВЦ «Крокус Экспо» завершила работу 9-я Международная специализированная выставка «КОММЕРЧЕСКИЙ АВТОТРАНСПОРТ/КОМТРАНС'2008».

Выставка КОМТРАНС стала важнейшим событием на рынке коммерческого транспорта в 2008 году и крупнейшей выставкой данного направления в России, странах СНГ и Восточной Европе по количеству профессиональных посетителей, экспонентов и объемам занимаемой выставочной площади.

Как всегда, на нашей выставке посетители смогли познакомиться с самыми современными образцами грузовой автомобильной техники, автобусов, прицепов и комплектующих. На площади более 50 000 кв.м. собрались практически все крупнейшие производители из разных стран мира - России, стран СНГ, Германии, Италии, Великобритании, Голландии, Франции, Америки, Кореи, Китая, Японии и многих других.

Огромное разнообразие техники, яркие презентации, красивые стенды впечатляли всех посетителей, поэтому выставку КОМТРАНС называют грузовым автосалоном.

Участие в выставке стало ежегодным запланированным мероприятием для компаний, желающих поддержать престиж своей марки, продемонстрировать новую технику и заинтересовать посетителей выгодными предложениями. Ведущие мировые производители уже традиционно выбирают КОМТРАНС для презентации в России своих новых моделей и проведения важных деловых мероприятий.

Традиционно большие стенды заняли компании с мировым именем: MAN, Volvo Trucks, IVECO, Mercedes-Benz, EvoBus, VH-DAF, Hyundai, Volkswagen, Renault, Ford, Scania. Лидеры отечественного автопрома представлены компаниями: «КамАЗ», Группа «ГАЗ», «Бецема», «Новтрак», «Самотлор-НН», «То-

нар», «ТагАЗ», «Волжанин», АМО ЗИЛ, «НефАЗ», «Автофрамос» и многими другими.

Некоторые новинки, которые были представлены на выставке КОМТРАНС 2008:

- ООО «МАН Автомобили Россия» впервые представила новую модель автобуса MAN Lion's City DD – это двухэтажный, низкопольный, трехосный городской автобус с кондиционером, способный с комфортом перевозить до 128 пассажиров. Этот автобус ярко демонстрирует эффект синергии, используемый концерном, однако при этом соединяет знания о шасси, накопленные MAN, с опытом в конструировании кузовов для двухэтажных рейсовых автобусов NEOPLAN, чью 40-летнюю историю успешного производства этих автобусов следует оценить по достоинству. Так же был выставлен автобус для междугородных перевозок который был признан лучшим в своем классе по итогам 2008г.

- «Скания-Россия» впервые представила на выставке тюнингованную модель Svempas AB с двойной кабиной. На стенде «Скания-Россия» были экспонированы обновленные модели седельных тягачей Scania Griffin P340LA4X2HNA и Scania G380 LA4X2HNA NEW Griffin Space.

Впервые «Скания-Россия» демонстрировала междугородный и международный автобус Scania OmniExpress LK340EB4X2NI с двигателем «Евро-4». Также «Скания-Россия» представила комплектный самосвал P380 CB8X4ENZ.

- Дивизион «Автобусы» «Группы ГАЗ» представил на выставке модели автобусов «Real», КАвЗ-4239 и «Maxus».

«Real» – городской автобус, являющийся продуктом совместной работы «Группы ГАЗ» и бразильской «Marcopolo». Это – малый автобус на шасси «Hyundai», рассчитан на 22 посадочных места (общая вместимость – 29) и предназначен для работы на городских и пригородных маршрутах. Салон автобуса оборудован травмобезопасными поручнями, антивандальными сидениями, центральным освещением, индивидуальным освещением рабочего места водителя и переднего пассажира. Компонка салона позволяет разместиться пассажирам стоя. В салоне предусмотрено место для хранения инструмента водителя.

КАвЗ-4239 – низкопольный городской автобус. Большие окна водительской кабины обеспечивают хороший обзор. Вместительный и красивый салон и стильный и яркий дизайн. Общая пассажироместимость составляет 89 пассажиров, в том числе 23 посадочных места.

«Maxus» – микроавтобус, предназначенный для работы в сегменте маршрутных такси, рассчитанный на 14 посадочных мест. К конкурентным преимуществам этого микроавтобуса перед аналогами можно





# MAN Lion's Coach **Supreme**

Путешествуйте с комфортом в автобусах премиум класса!

- ПРОДАЖА НОВЫХ АВТОБУСОВ
- СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
- ЗАПЧАСТИ • ЛИЗИНГ

Генеральный импортер в России ООО «МАН Автомобили Россия»

Адрес: 125476, Москва, ул. Василия Петушкова, д. 3  
тел.: +7 (495) 258-39-45/46, факс: +7 (495) 258-39-77  
e-mail: bus@ru.man-mn.com  
www.man-mn.ru

Центр продаж: 142407, Моск. обл., г. Ногинск,  
51-й км автодороги Москва – Н. Новгород  
тел.: +7 (495) 725-65 -93, факс: +7 (495) 725-65-94



**9-ая Международная специализированная выставка  
КОММЕРЧЕСКИЙ АВТОТРАНСПОРТ 2008**

Лучший зарубежный автобус 2008 года в России

**MAN**

MAN LION'S REGIO

**Современный дизайн воплощает в себе стиль бренда и  
принадлежность к семейству автобусов MAN**



Своей популярностью MAN Lion's Regio обязан элегантному дизайну, отмеченному премией «Red dot design award». В первую очередь, его узнают благодаря его экономичности и мобильности при работе как в качестве рейсового, так и туристического автобуса.



Delfin

Китайские автобусы как всегда оригинальны и разнообразны по формам и выгодно отличаются от других производителей низкими ценами.

Solkor



Междугородный автобус на платформе SETRA – «РУССКИЙ КНЯЗЬ» ходит по Подмосковию в составе автоколонны №1417 ГУП «МОСТРАНСАВТО»



Фирма HYUNDAI представила автобус малого класса «Aero Town»

Mers MERSEDES - автобусы класса «Турист» и «Интурист» отличаются повышенным комфортом и роскошным салоном.





отнести импортную агрегатную базу, высокие ресурс агрегатов и кузова и вторичную цену, разветвленную сеть СТО. До конца года планируется реализовать до 1000 таких микроавтобусов.

Согласно стратегии «Группы «ГАЗ» до 2011 года будут осуществлены дальнейшее развитие и увеличение объёмов выпуска коммерческого транспорта, его техническая модернизация и повышение потребительских качеств.

Экспозиция белорусской техники, показанная на выставке, созданная на предприятии «Белкоммунмаш» в Минске, это троллейбусы, пожарная автоцистерна и вахтовый автобус. Модель троллейбуса 42003А, представленная на выставке, приятно удивила многих ее посетителей. Это троллейбус четвертого поколения. Он оснащен всем, о чем говорят: «последние мировые достижения». Семнадцать микропроцессоров следят за работой машины. Если что-то выходит из строя, система отображает на жидкокристаллическом мониторе пульта водителя инструкцию по ремонту. Не умеешь — научит! Система также передает информацию диспетчеру, и если водитель по каким-то причинам сам не может справиться с ремонтом, на помощь направляется бригада ремонтников, которая заранее знает, какая предстоит работа. Кроме того, троллейбус оснащен маршрутным указателем, отображающим в реальном времени место его нахождения. Ожидая его на остановке, вы с помощью SMS сможете узнать, где он сейчас находится и когда прибудет. И это еще не все! Представьте: подъезжает такой троллейбус к остановке — и, прежде чем откроется дверь, электронная система управления опускает его до такой высоты,

чтобы пассажирам было легче входить. Для удобства пассажиров-инвалидов троллейбус оснащен пандусом. Конечно, конструкторы позаботились и о дополнительной безопасности пассажиров и водителя, повысили уровень комфорта. Машина оснащена системами ABS и климатконтроля.

Так же удивила пожарная автоцистерна с системой холодной врезки «Кобра». С помощью специального пистолета она очень быстро просверливает отверстие в стене любого типа. В процессе врезки водяная струя превращается в водяную пыль. Она не допускает выброса огня из врезки, т.к. предотвращает обратную тягу пожара. Комплектация данного автомобиля производится с учетом требований белорусских МЧС.

Вахтовый автобус предназначен для работы в условиях холодного климата и бездорожья. Даже если за бортом 60 градусов ниже нуля, пассажиры этого автомобиля будут чувствовать себя комфортно.

На выставке побывали иностранные специалисты из 40 стран мира, а также соотечественники из 80 субъектов Российской Федерации. Общее количество посетителей превысило 18 000 человек.

Каждый год на выставке проходит церемония награждения победителей ежегодного конкурса «Лучший коммерческий автомобиль года в России». Основным критерий при отборе номинантов конкурса — вклад транспортного средства в повышение эффективности перевозок. При этом учитываются такие параметры, как новизна технических решений, эксплуатационные затраты, объемы продаж, финансовые условия приобретения, наличие сервиса. Победители этого авторитетного конкурса были названы 22 апреля. Победителей определили по шести номинациям:

**«Отечественный грузовик» Урал-6563;**  
**«Зарубежный грузовик» Renault Premium Lander**  
**«Зарубежный фургон» VW Crafter;**  
**«Отечественный автобус» Волжанин СитиРитм**  
**«Перспектива года» МАЗ-6516А8-32;**

КОМТРАНС действительно стал самым значимым событием в автотранспортной отрасли в России. Подтверждением тому является высокая оценка уровня выставки со стороны практически всех ее участников, и как следствие, оказание доверия со стороны Объединения Автопроизводителей России (ОАР) и Международной организации Автопроизводителей (ОИКА), включившей следующую выставку «Коммерческий Автотранспорт 2009» в официальный календарь автомобильных выставок мира.

Пресс служба  
 НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»

## Автобусные перевозки на территории региона могут прекратиться

Тверской автотранспортный союз (ТАС) - некоммерческая организация, объединяющая практически все предприятия и некоммерческие предпринимательские партнерства, занимающиеся пассажирскими автоперевозками на территории Тверской области. Как правило, подобные объединения больших и малых предприятий связывают общие проблемы. Сегодня (и это общее мнение членов упомянутого союза) назревает ситуация, когда автобусные перевозки на территории региона могут прекратиться. Причин для этого много. Но есть среди них и «самое слабое звено» - это несоответствие действующих тарифов реальным затратам.

Впрочем, проблема тарифов считается актуальной везде: одним хочется иметь прибыль и развиваться, другим - переезжать из точки А в точку Б с наименьшими затратами и с максимальным комфортом и безопасностью. Как соединить, казалось бы, несоединимые интересы? Об этом беседа президента ТАС Евгения ОРЛОВА с корреспондентом «Каравана»:

- Сегодня региональной системе пассажирских перевозок грозит крах. Не сегодня-завтра автобусы могут не выйти на линию. И причина тут не в чьих-то капризах и амбициях, не в нашем желании получить как можно больше прибыли. Причина в другом. По нашему общему мнению, региональная государственная власть, по сути, уклоняется от принятия решений. Регулирование деятельности автотранспортных предприятий в интересах всего населения осуществляется неэффективно.

В частности, ведет неправильную, на наш взгляд, тарифную политику. В результате страдают обе стороны. Перевозчики - из-за неуверенности в завтрашнем дне и постоянном балансировании экономики предприятия на грани краха. Пассажиры - из-за скачкообразного и непредсказуемого роста тарифов на проезд. Разве это дело, когда сегодня ты проехал до того же Селижарова за 270 руб., а завтра придется покупать билет уже за 350 рублей?

- А какой должна быть, по-вашему, тарифная политика региональной власти?

- Прежде всего плановой и предсказуемой. И перевозчики, и пассажиры должны знать, что их ждет завтра, послезавтра, через год. И, соответственно, тоже планировать свою жизнь. Например, в Перми и транспортники, и пассажиры знают, что их ожидает через год или два. И причины этого гражданам объясняет власть, а не мы.

- А как у нас?

- А у нас, похоже, думают слишком долго, прежде чем сделать шаг. С одной стороны, это, конечно, хорошо, а с другой... Вот, например, в прошлом году тариф на междугородные перевозки вырос сразу на 40%: с 85 коп. за километр до 1 рубля 20 коп. Это же был шок для пассажиров! А все оттого, что 2 года



подряд никто не решался плавно поднимать тариф. Нам было бы гораздо понятнее, чтобы Региональная энергетическая комиссия (РЭК), определяющая размер тарифа, индексировала его раз в год в соответствии с коэффициентом инфляции. Пассажирам это тоже было бы понятнее...

- У вас есть конкретные предложения?

- Да, мы хотим, чтобы РЭК приняла сегодня хоть какое-нибудь решение. Тянуть дальше нельзя. Сегодня мы работаем по прошлогоднему тарифу. Как это требует законодательство, ряд автотранспортных предприятий подал свои расчеты в РЭК для установления тарифа. Так, самое крупное автотранспортное предприятие области ОАО «Тверьавтотранс» экономически обосновало свой тариф в размере 1,95 руб. за км. РЭК полагает, что это слишком много: тариф должен быть 1,46 руб./км (в Новгороде, кстати, тариф равен 1,5 руб./км). Это при том, что там его рассчитывали исходя из стоимости солянки по 15 руб. за литр. В то время как сейчас она стоит 20 руб. литр.

Но даже не это главная причина. Вроде бы по закону РЭК должна установить тариф для каждого перевозчика в отдельности, исходя из представленных ими экономических обоснований. Но тут есть заковыка: у крупных автотранспортных предприятий затраты больше, чем у малых. Отсюда и соответствующие тарифы: у крупных автоперевозчиков они больше, чем у малых. Причина - в системе налогообложения. Крупные предприятия платят налог на добавленную стоимость, малые предприятия - налог на вмененный доход, который намного меньше НДС. Кроме того, тот же Тверьавтотранс платит еще и единый соцналог - вдвое больший.

Если РЭК станет действовать, строго следуя букве закона, то у нас должен получиться эдакий тарифный разнобой. Чего допустить никак нельзя. Отсюда, по нашему мнению, и нерешительность РЭК. Но это не идет на пользу делу. Вот уже 4 месяца мы работаем по прошлогодним тарифам и несем крупные убытки. Например, Осташковское автотранспортное пред-

приятие, выполняя все свои обязательства по перевозке пассажиров на социальных маршрутах (между населенными пунктами, где мало пассажиров) и по ЕСПБ, накопило 8 млн. руб. долга. Поэтому, повторяю, нам крайне необходимо, чтобы РЭК приняла хоть какое-то решение. Нам нужны четкие правила игры.

- Как я понимаю, если установить тариф 1,46 руб./км, а для того же Тверьавтотранса оптимальным тарифом является 1,95 руб./км, то все равно предприятие будет работать себе в убыток, и ситуация не изменится? И все опять повторится сначала...

- Речь должна идти как минимум об адекватных компенсациях за проезд по ЕСПБ и субсидировании социальных маршрутов. Если этого, как это есть сегодня, не будет, то именно так все и произойдет. Только на еще худшем фоне. И достаточно скоро. Потому что адекватный тариф - это не только зарплата персонала и обновление технического состояния автопарка. Это еще и вопрос безопасности перевозок. Недавно областная ГИБДД проводила так называемую операцию «Автобус». Так в итоге едва ли не половину рейсов с Тверского автовокзала пришлось отменить. Например, одной из причин снятия автобуса с рейса могли стать трещины на лобовом

стекле, полученные от попадания в него камешка (зимой дороги посыпали песком, содержащим крупные камешки). По существующим правилам такое недопустимо. И это правильно, но... Одно такое лобовое стекло стоит 1 тысячу евро...

- Понятно, что все пожелания автотранспортников тверской пассажир оплатить не сможет. Причина тоже понятна - высокий уровень бедности. Сомневаюсь, что в данной ситуации можно рассчитывать на региональную власть... Но у нас очень любят ссылаться на зарубежную практику. Как обстоят дела у них?

- Недавно союз отправлял своего представителя - руководителя Осташковского автопредприятия - на конференцию в Германию. Оттуда он приехал буквально с вытаращенными от удивления глазами. Там при стоимости топлива в 1 евро за литр цена билета для проезда по городу составляет 1,5 евро. И при этом муниципалитеты аккуратно выплачивают автопредприятиям субсидии за работу на социальных маршрутах...

*По материалам  
[www.karavan.tver.ru](http://www.karavan.tver.ru)*

**НОВОСТИ НЕКОММЕРЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА**

**18 апреля 2008 года исполнилось 85 лет с момента создания Всероссийского физкультурно-спортивного общества «Динамо»**



Его история неразрывно связана с историей нашей страны. Именно динамовские организации сыграли авангардную роль в становлении и развитии отечественного физкультурно-спортивного движения.

85 лет существования «Динамо» - это плодотворная деятельность по решению государственно-значимых задач в направлении совершенствования спортивной и специальной подготовки сотрудников правоохранительных структур, развития служебно-прикладных видов спорта и спортивных клубов, подготовки спортсменов высших достижений для участия в соревнованиях самого различного уровня, в том числе и международных. Традиционным для «Динамо» является воспитание молодежи в духе патриотизма, подготовка к службе в вооруженных силах и органах правопорядка через развитие детско-юношеского спорта и массовую работу с детьми-сиротами, воспитанниками детских домов, детьми погибших сотрудников органов безопасности и правопорядка.

В настоящее время – в период реализации Федеральной целевой программы «Развитие физической культуры и спорта в Российской Федерации на 2006 – 2015 годы» роль физкультурно-спортивных организаций, возрастает, как никогда ранее. Именно они являются ядром, объединяющим вокруг себя физкультурно-спортивную общественность, а их члены личным примером показывают все преимущества здорового образа жизни.

В состав Тульского «Динамо» в настоящее время входят 45 коллективов общей численностью более 17,5 тысяч членов. В основном это сотрудники правоохранительных структур, среди которых органы и подразделения министерств внутренних дел и по чрезвычайным ситуациям, федеральных служб безопасности, охраны, исполнения наказаний, по контролю за оборотом наркотиков, судебных приставов, а также наши специальные учебные заведения и части внутренних войск.

Ежегодно на спортивной базе тульского областного совета в системе учебно-тренировочных занятий совершенствуют свою физическую, служебно-прикладную подготовку более 2000 членов коллективов физической культуры. Около 1500 представителей КФК принимают каждый год участие в областной динамовской Спартакиаде по 11 видам.

Как показывает практика, уровень физической подготовленности является немаловажным фактором роста основных результатов оперативно-служебной деятельности, в том числе и при выполнении боевых задач. В 2007 году более 100 туляков-динамовцев удостоены государственных наград.

За последние 5 лет в Тульском «Динамо» подготовлено 2 Заслуженных мастера спорта, 9 Мастеров спорта международного класса и 55 Мастеров спорта России.

В спортивных секциях коллектива «Юный динамовец» по таким видам спорта, как борьба самбо и дзюдо, рукопашный бой, велоспорт, легкая атлетика, художественная гимнастика и другие, ежегодно, совершенно бесплатно для их родителей, занимаются более пятисот детей и подростков.

Активно претворяется в жизнь программа экономического развития. ООО «Автомобильные перевозки маршрутное такси Тульское «Динамо», одним



из учредителей которого является областной совет «Динамо» даже в условиях усиления рыночной конкуренции обеспечивает общественной организации существенную материальную помощь в решении уставных задач.

В честь 85-летия Общества «Динамо» областным советом и коллективами физической культуры активно проводятся физкультурно-спортивные мероприятия, посвященные этой знаменательной дате, организуются встречи ветеранов, ведущих спортсменов и тренеров с подрастающим поколением, проводятся праздничные собрания с чествованием физкультурно-спортивного актива.

30 апреля 2008 г. состоялся юбилейный пленум областного совета «Динамо», на котором в адрес Тульского «Динамо» звучали теплые слова поздравлений от представителей органов законодательной и исполнительной власти города и области, политической партии «Единая Россия», духовенства, руководителей спортивных организаций.

На торжественном вечере лучшим представителям Тульского «Динамо» были вручены награды Центрального совета Общества и областного совета. Собравшихся поздравили артисты Тульской областной филармонии и участники художественной самодеятельности коллективов физической культуры.

Хочется напомнить, что девиз Общества: «Динамо» - сила в движении и единстве». Сегодня Тульское «Динамо» не останавливается на достигнутом, уверенно движется вперед с олимпийским девизом «Быстрее, выше, сильнее!», активно решает государственно-значимые задачи в регионе.



Пресс служба

НП ЕТС «Российские Автобусные Линии»





## Парламентские слушания Комитета Государственной Думы по собственности . (Извлечения)

В малом зале Госдумы 14 апреля 2008 г. состоялись парламентские слушания Комитета Государственной думы по собственности.

Во вступительном слове заместитель Председателя Государственной думы Л.К. Слиска обозначила проблемы правового и организационного порядка, которые могут повлиять на решение бизнес-ассоциаций в приобретении статуса саморегулируемых организаций на основе принятого после четырёхлетней дискуссии базового закона о саморегулируемых организациях. Она напомнила, что такие понятия, как «дерегулирование», «дебюрократизация», «снятие административных барьеров» предлагались в качестве ключевых мер государственной политики все последние годы.

Предполагалось, что государство, сосредоточившись на эффективном выполнении базовых функций по защите безопасности прав и свобод граждан, обеспечении гарантии соблюдения единых правил «игры» на основе закона, постепенно избавит экономику от избыточных рычагов государственного регулирования, одновременно оптимизировав функции министерств и ведомств. К сожалению, несмотря на то, что за предыдущее десятилетие доля государственного вмешательства в экономические процессы значительно сократилась, чрезмерное административное давление на экономику по-прежнему остается одним из главных тормозов её развития.

Отношения государства и бизнеса не прозрачны и обременены массой бюрократических барьеров. Диапазон управленческих воздействий по-прежнему крайне узок, а сам их механизм неэффективен. Не выработаны необходимые административные процедуры чёткого и однозначного обоснования, цели сфер государственного вмешательства, показатели ожидаемой эффективности. Расчеты затрат оставляют широкое поле для решения вопросов по усмотрению чиновников, тем самым подпитывая коррупцию.

При этом органы власти всех уровней по-прежнему пытаются регулировать всё и вся. Одной из специфических проблем в реализации административной реформы является то, что подавляющее большинство граждан в России и, к сожалению, значительное число чиновников мало знакомы с институтом саморегулируемых организаций. Многие из них совершенно искренне не могут понять: каким образом то, чем они занимались всю жизнь, может быть передано каким-то саморегулируемым организациям бизнеса. Всё это порождает атмосферу недоверия бизнеса к способностям государства гарантировать право собственности и задавать стабильные и предсказуемые правила рыночного поведения. Очевидно, что при сохранении подобной ситуации, без принятия



своевременных мер по её системному исправлению и формированию реализации национальной стратегии развития нашей страны, без определения адекватных мер для совершенствования законодательства и государственного регулирования экономики, без определения ориентиров для бизнеса и мер по стимулированию притока капитала в приоритетные отрасли будет, по крайней мере, затруднительно.

Мировой и наш общественный опыт убеждают, что саморегулируемые организации - это более эффективная мера и форма контроля участников рынка, чем государственный контроль. В государствах с развитой экономикой саморегулируемые организации предпринимателей рассматриваются не только как гражданские институты, представляющие интересы предпринимателей, но и как важнейший элемент общей системы регулирования предпринимательской деятельности, дополняющий, даже замещающий государственное регулирование. При этом государство, безусловно, сохраняет за собой все основные контрольные функции и возможность в любой момент вмешаться в процесс, поскольку имеет дело уже не с бесконечным числом участников хозяйственной деятельности, а с вполне определенным числом их объединений.

Сегодня по данным Министерства юстиции Российской Федерации в России насчитывается около 15 000 союзов, ассоциаций, некоммерческих партнёрств, объединяющих предприятия различных отраслей. Увеличение их числа свидетельствует о стремлении предпринимателей к цивилизованным отношениям с государством. Наиболее продвинутые из них уже сейчас проводят разъяснительную работу в органах государственной власти о потенциальных возможностях своих членов и, совместно с контролирующими ведомствами, проводят мероприятия

по развитию добросовестной конкуренции. Но, к сожалению, до недавнего времени все они не имели реальной возможности влиять на ситуацию в своих секторах экономики.

Устранение административных барьеров в контексте реформы всей системы государственного управления остаётся приоритетным направлением экономической политики государства. Поэтому формирование законодательства в сфере экономики, саморегулирования, подготовки и принятия законодательных актов о внедрении института саморегулируемых организаций в целом ряде отраслей российской экономики должно стать одним из самых приоритетных направлений законодотворческой деятельности Государственной думы.

Для основного доклада слово было предоставлено председателю Комитета по собственности Государственной думы В.С. Плескачевскому. В докладе были обозначены основные перспективы по развитию вопросов саморегулирования в настоящее время. Он подчеркнул, что на сегодняшний день закон о саморегулируемых организациях принят и действует.

В своем выступлении он сказал, что готовится законопроект об изменениях и дополнениях в связи с принятием закона о саморегулируемых организациях.

Он принудит тех юридических лиц и организации, которые не прошли установленную законом о саморегулируемых организациях процедуру обретения этого статуса через органы регистрации, в своих названиях или в уставе словосочетание “саморегулируемые организации” исключить. В настоящее время все кому не лень используют этот термин, что затрудняет обозначить именно те организации, которые имелись в виду в законе, и сделать так, чтобы их взносы исключались из затрат, то есть входили в себестоимость, потому что, безусловно, это взносы на регулирование, значит на публичные цели. Мы пока не говорим государству, то есть власти, что, вообще-то, это взносы позволяют уменьшить бюджетные расходы. Потому что по экспертной оценке, в случае внедрения этого механизма, до трети всех чиновников могут оказаться без работы. Поэтому, ну пусть не треть, пусть сколько-то, но эти деньги власть экономит, и можно было бы говорить не только о снижении, включении их в себестоимость, но о каком-то, возможно, дополнительном финансировании, поддержке, по крайней мере, этих процессов.

Важно в те законы, которые действуют (это закон о техрегулировании, он был синхронизирован с темой саморегулирования), ввести законы о банкротстве и об оценочной деятельности. Они имеют некоторое количество избыточных норм, и поскольку закон о СПО появился позднее, важно построить эту иерархию основного закона о саморегулируемых организациях так, чтобы этот процесс развивался естественным образом дальше. Таким образом, термин “саморегулирование” будет закреплён именно

базовым законом о саморегулируемых организациях. На сегодня готовы несколько версий следующих видов деятельности. Аудиторы - практически полностью готов текст закона. В ближайшие недели или месяцы, возможно, до июня, мы все-таки согласуем со всеми органами власти последние детали, и этот закон будет принят Думой. Летом он уже должен вступить в свою силу. Заканчивается работа над темой саморегулирования в строительной деятельности. Много интересных проектов в некоторых других сферах, в частности, транспортной отрасли.

Нет такого дня, чтобы к нам не пришли представители какой-либо из сфер деятельности и не пытались разобраться в вопросах, не пытались примерить их на себя. Необходимо сложить вместе усилия для того, чтобы этот процесс был позитивным, открытым и понятным для каждого из его участников.

В настоящее время открыт сайт SRO.ru. Есть надежда, что на нем будут задаваться вопросы, проходить дискуссии. Там есть форум, новости, будут обсуждаться основные проблемы становления этих механизмов, будут выставляться для общего обсуждения типовые документы.

По договоренности с Федеральной регистрационной службой на сайте будет происходить обмен мнениями по обсуждаемым вопросам и возникающим проблемам при их решении в мировой цивилизованной практике. Есть убеждение, что процесс будет развиваться и дальше.

Наибольший интерес для нас, безусловно, представляло выступление представителя Минтранса А.Ю. Шерстнева

Как представитель транспортной отрасли, он обозначил те важные вопросы саморегулирования, которые наиболее актуальны на данном этапе.

Он сказал, что к процессам рассмотрения и внедрения вопросов саморегулирования у нас практически готова только автотранспортная отрасль. Теневые секторы, которые есть в данной сфере, (в обслуживании транспортных перевозок: таксомоторные, междугородные и международные автобусные пассажирские перевозки), требуют реорганизации в первую очередь и в самое ближайшее время.

С отменой лицензирования на транспорте в ходе административной реформы образовался значительный пробел, который остаётся до настоящего времени. То есть та часть функций и полномочий, которые сейчас есть у Минтранса в сфере контроля в автотранспортной отрасли, должна отойти под контроль саморегулирующих организаций. Предлагается наряду с передачей этих функций также найти возможность внедрения саморегулирования тех полномочий, которые были утрачены в ходе административной реформы.

Вместе с тем, как это и предполагает закон, регистрацию и надзор за деятельностью саморегулируемых организаций в отрасли всё-таки предлагается оставить за Министерством транспорта.



Ни у кого не вызывает сомнений, то что внедрение саморегулирования в сфере автомобильного транспорта будет способствовать формированию цивилизованного рынка автотранспортных услуг.

**Комментарий Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»**

Образования некоммерческих объединений в виде ассоциаций, партнерств, союзов по профессиональной принадлежности постоянно растут. Безусловно они положительно влияют на выполнение «Закона о саморегулируемых организациях», особенно в вопросах, касающихся повышения самодисциплины, улучшения качества предлагаемых услуг, безопасности перевозок граждан, так как профессиональные требования внутри подобных сообществ могут привести к повышению престижа как самих организаций, так добросовестности всех ее участников. Наглядным примером этих перемен является наше

*Некоммерческое партнерство. С каждым днем требования к организации перевозок и повышаются, заставляют нас искать новые формы работы с перевозчиками, постоянно подстраивать их под принципиально новые условия работы с пассажирами, словом: сами не стоим на одном месте и им не даем стоять. При постоянном увеличении численности нашего партнерства мы одновременно повышаем свой имидж, как организации, так и каждого её члена в отдельности. В этом и заключается основополагающий принцип постоянного развития саморегулируемых организаций. Право на существование данного закона в дальнейшем будет зависеть, на наш взгляд, не только от его исполнения, но в большей мере от его совершенствования и развития в рамках расширения полномочий в каждой отрасли. По нашему мнению, расширение внедрения самоконтролирующих функций в транспортную отрасль позволит поднять на новый уровень отношения между перевозчиками и пассажирами и приблизить их, в своем развитии, к международным стандартам.*

## РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

### ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

#### О САМОРЕГУЛИРУЕМЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

1 декабря 2007  
года N 315-ФЗ

Принят  
Государственной Думой  
16 ноября 2007 года

Одобрено  
Советом Федерации  
23 ноября 2007 года

**Статья 1. Предмет регулирования и сфера действия настоящего Федерального закона**

1. Настоящим Федеральным законом регулируются отношения, возникающие в связи с приобретением и прекращением статуса саморегулируемых организаций, деятельностью саморегулируемых организаций, объединяющих субъектов предпринимательской или профессиональной деятельности, осуществлением взаимодействия саморегулируемых организаций и их членов, потребителей произведенных ими товаров (работ, услуг), федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления.

2. Особенности приобретения и прекращения статуса саморегулируемых организаций, деятельности саморегулируемых организаций и порядка осуществления государственного контроля (надзора) за соблюдением саморегулируемыми организациями, объединяющими субъектов предпринимательской или профессиональной деятельности определенных видов, требований законодательства Российской Федерации, регулирующего деятельность указанных субъектов, и законодательства Российской Федерации о саморегулируемых организациях могут устанавливаться федеральными законами.

3. Действие настоящего Федерального закона не распространяется на саморегулируемые организации профессиональных участников рынка ценных бумаг, акционерных инвестиционных фондов, управляющих компаний и специализированных депозитариев инвестиционных фондов, паевых инвестиционных фондов и негосударственных пенсионных фондов, жилищных накопительных кооперативов, негосударственных пенсионных фондов, кредитных организаций, бюро

кредитных историй. Отношения, возникающие в связи с приобретением или прекращением статуса таких саморегулируемых организаций, их деятельностью, а также в связи с осуществлением взаимодействия таких саморегулируемых организаций и их членов, потребителей их услуг (работ), федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, определяются федеральными законами, регулирующими соответствующий вид деятельности.

### **Статья 2. Понятие саморегулирования**

1. Под саморегулированием понимается самостоятельная и инициативная деятельность, которая осуществляется субъектами предпринимательской или профессиональной деятельности и содержанием которой являются разработка и установление стандартов и правил указанной деятельности, а также контроль за соблюдением требований указанных стандартов и правил.

2. Саморегулирование в соответствии с настоящим Федеральным законом осуществляется на условиях объединения субъектов предпринимательской или профессиональной деятельности в саморегулируемые организации.

3. Для целей настоящего Федерального закона под субъектами предпринимательской деятельности понимаются индивидуальные предприниматели и юридические лица, зарегистрированные в установленном порядке на территории Российской Федерации и осуществляющие определяемую в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации предпринимательскую деятельность, а под субъектами профессиональной деятельности - физические лица, осуществляющие профессиональную деятельность, регулируемую в соответствии с федеральными законами.

### **Статья 3. Саморегулируемые организации**

1. Саморегулируемыми организациями признаются некоммерческие организации, созданные в целях саморегулирования, основанные на членстве, объединяющие субъектов предпринимательской деятельности исходя из единства отрасли производства товаров (работ, услуг) или рынка произведенных товаров (работ, услуг) либо объединяющие субъектов профессиональной деятельности определенного вида.

2. Объединение в одной саморегулируемой организации субъектов предпринимательской деятельности и субъектов профессиональной деятельности определенного вида может предусматриваться федеральными законами.

3. Саморегулируемой организацией признается некоммерческая организация, созданная в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации и Федеральным законом от 12 января 1996 года N 7-ФЗ "О некоммерческих организациях", только при условии ее соответствия всем установленным настоящим Федеральным законом требованиям. К числу указанных требований помимо установленных в части 1 настоящей статьи относятся:

1) объединение в составе саморегулируемой организации в качестве ее членов не менее двадцати пяти субъектов предпринимательской деятельности или не менее ста субъектов профессиональной деятельности определенного вида, если федеральными законами в отношении саморегулируемых организаций, объединяющих субъектов предпринимательской или профессиональной деятельности, не установлено иное;

2) наличие стандартов и правил предпринимательской или профессиональной деятельности, обязательных для выполнения всеми членами саморегулируемой организации;

3) обеспечение саморегулируемой организацией дополнительной имущественной ответственности каждого ее члена перед потребителями произведенных товаров (работ, услуг) и иными лицами посредством установления в отношении членов саморегулируемой организации требования страхования, указанного в пункте 1 части 1 статьи 13 настоящего Федерального закона, и посредством формирования компенсационного фонда саморегулируемой организации.

4. Для осуществления деятельности в качестве саморегулируемой организации некоммерческой организацией должны быть созданы специализированные органы, осуществляющие контроль за соблюдением членами саморегулируемой организации требований стандартов и правил предпринимательской или профессиональной деятельности и рассмотрение дел о применении в отношении членов саморегулируемой организации мер дисциплинарного воздействия, предусмотренных внутренними документами саморегулируемой организации.

5. Требования, предусмотренные пунктами 1 - 3 части 3 настоящей статьи и предъявляемые к саморегулируемым организациям, и требования, предъявляемые к некоммерческим организациям для признания их саморегулируемыми организациями, являются обязательными. Федеральными законами могут быть установлены иные требования к некоммерческим организациям, объединяющим субъектов предпринимательской или профессиональной деятельности, для признания их саморегулируемыми организациями, а также могут быть установлены повышенные требования по сравнению с указанными в настоящем Федеральном законе требованиями к саморегулируемым организациям.

6. Некоммерческая организация приобретает статус саморегулируемой организации с даты внесения сведений о некоммерческой организации в государственный реестр саморегулируемых организаций.

### **Статья 4. Предмет саморегулирования, стандарты и правила саморегулируемых организаций**

1. Предметом саморегулирования является предпринимательская или профессиональная деятельность субъектов, объединенных в саморегулируемые организации.



2. Саморегулируемая организация разрабатывает и утверждает стандарты и правила предпринимательской или профессиональной деятельности (далее - стандарты и правила саморегулируемой организации), под которыми понимаются требования к осуществлению предпринимательской или профессиональной деятельности, обязательные для выполнения всеми членами саморегулируемой организации. Федеральными законами могут устанавливаться особенности разработки и установления стандартов и правил саморегулируемых организаций для определенных видов предпринимательской или профессиональной деятельности.

3. Стандарты и правила саморегулируемых организаций должны соответствовать федеральным законам и принятым в соответствии с ними иным нормативным правовым актам. Стандартами и правилами саморегулируемой организации могут устанавливаться дополнительные требования к предпринимательской или профессиональной деятельности определенного вида.

4. Саморегулируемая организация от своего имени и в интересах своих членов вправе обратиться в суд с заявлением о признании недействующим не соответствующего федеральному закону нормативного правового акта, обязанность соблюдения которого возлагается на членов саморегулируемой организации, в том числе нормативного правового акта, содержащего не допускаемое федеральным законом расширительное толкование его норм в целом или в какой-либо части.

5. Стандарты и правила саморегулируемой организации должны предусматривать меры дисциплинарного воздействия в отношении членов саморегулируемой организации за нарушение требований стандартов и правил саморегулируемой организации, а также информационную открытость затрагивающей права и законные интересы любых лиц деятельности членов саморегулируемой организации.

6. Стандарты и правила саморегулируемой организации должны соответствовать правилам деловой этики, устранять или уменьшать конфликт интересов членов саморегулируемой организации, их работников и членов постоянно действующего коллегиального органа управления саморегулируемой организации.

7. Стандарты и правила саморегулируемой организации должны устанавливать запрет на осуществление членами саморегулируемой организации деятельности в ущерб иным субъектам предпринимательской или профессиональной деятельности, а также должны устанавливать требования, препятствующие недобросовестной конкуренции, совершению действий, причиняющих моральный вред или ущерб потребителям товаров (работ, услуг) и иным лицам, действий, причиняющих ущерб деловой репутации члена саморегулируемой организации либо деловой репутации саморегулируемой организации.

**Статья 5. Членство субъектов предпринимательской или профессиональной деятельности в саморегулируемых организациях**

1. Членство субъектов предпринимательской или профессиональной деятельности в саморегулируемых организациях является добровольным.

2. Федеральными законами могут быть предусмотрены случаи обязательного членства субъектов предпринимательской или профессиональной деятельности в саморегулируемых организациях для осуществления предпринимательской или профессиональной деятельности определенного вида.

3. Субъект, осуществляющий различные виды предпринимательской или профессиональной деятельности, может являться членом нескольких саморегулируемых организаций, если такие саморегулируемые организации объединяют субъектов предпринимательской или профессиональной деятельности соответствующих видов.

4. Субъект, осуществляющий определенный вид предпринимательской или профессиональной деятельности, может являться членом только одной саморегулируемой организации, объединяющей субъектов предпринимательской или профессиональной деятельности такого вида.

**Статья 6. Основные функции, права и обязанности саморегулируемой организации**

1. Саморегулируемая организация осуществляет следующие основные функции:

1) разрабатывает и устанавливает требования к членству субъектов предпринимательской или профессиональной деятельности в саморегулируемой организации, в том числе требования к вступлению в саморегулируемую организацию;

2) применяет меры дисциплинарного воздействия, предусмотренные настоящим Федеральным законом и внутренними документами саморегулируемой организации, в отношении своих членов;

3) образует третейские суды для разрешения споров, возникающих между членами саморегулируемой организации, а также между ними и потребителями произведенных членами саморегулируемой организации товаров (работ, услуг), иными лицами, в соответствии с законодательством о третейских судах;

4) осуществляет анализ деятельности своих членов на основании информации, представляемой ими в саморегулируемую организацию в форме отчетов в порядке, установленном уставом саморегулируемой организации или иным документом, утвержденным решением общего собрания членов саморегулируемой организации;

5) представляет интересы членов саморегулируемой организации в их отношениях с органами государственной власти Российской Федерации, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления;

6) организует профессиональное обучение, аттестацию работников членов саморегулируемой организации или сертификацию произведенных членами саморегулируемой организации товаров (работ, услуг), если иное не установлено федеральными законами;

7) обеспечивает информационную открытость деятельности своих членов, публикует информацию об этой деятельности в порядке, установленном настоящим Федеральным законом и внутренними документами саморегулируемой организации.

2. Саморегулируемая организация наряду с установленными частью 1 настоящей статьи основными функциями вправе осуществлять иные предусмотренные уставом саморегулируемой организации и не противоречащие законодательству Российской Федерации функции.

3. В соответствии с установленными настоящей статьёй основными функциями в процессе осуществления своей деятельности саморегулируемая организация имеет право:

1) осуществлять контроль за предпринимательской или профессиональной деятельностью своих членов в части соблюдения ими требований стандартов и правил саморегулируемой организации;

2) от своего имени оспаривать в установленном законодательством Российской Федерации порядке любые акты, решения и (или) действия (бездействие) органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, нарушающие права и законные интересы саморегулируемой организации, ее члена или членов либо создающие угрозу такого нарушения;

3) участвовать в обсуждении проектов федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации, государственных программ по вопросам, связанным с предметом саморегулирования, а также направлять в органы государственной власти Российской Федерации, органы государственной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления заключения о результатах проводимых ею независимых экспертиз проектов нормативных правовых актов;

4) вносить на рассмотрение органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления предложения по вопросам формирования и реализации соответственно государственной политики и осуществляемой органами местного самоуправления политики в отношении предмета саморегулирования;

5) запрашивать в органах государственной власти Российской Федерации, органах государственной власти субъектов Российской Федерации и органах местного самоуправления информацию и получать от этих органов информацию, необходимую для выполнения саморегулируемой организацией возложенных на нее федеральными законами функций, в установленном федеральными законами порядке.

4. Саморегулируемая организация наряду с определенными частью 3 настоящей статьи правами имеет иные права, предусмотренные настоящим Федеральным законом и другими федеральными законами, с учетом особенностей, установленных для предпринимательской или профессиональной деятельности определенного вида.

5. Саморегулируемая организация, ее органы управления, специализированные органы и работники обязаны соблюдать требования настоящего Федерального закона, других федеральных законов, устав саморегулируемой организации, стандарты и правила саморегулируемой организации.

6. Саморегулируемая организация не вправе осуществлять деятельность и совершать действия, влекущие за собой возникновение конфликта интересов саморегулируемой организации и интересов ее членов или создающие угрозу возникновения такого конфликта.

***Статья 7. Обеспечение саморегулируемой организацией доступа к информации и защита саморегулируемой организацией информации от ее неправомерного использования***

1. Саморегулируемая организация посредством опубликования в средствах массовой информации и (или) размещения в информационно-телекоммуникационных сетях обязана обеспечить доступ к информации:

1) о составе своих членов;

2) об условиях, о способах и порядке обеспечения ответственности членов саморегулируемой организации перед потребителями произведенных ими товаров (работ, услуг);

3) о членах, прекративших свое членство в саморегулируемой организации, и об основаниях прекращения их членства, а также о субъектах предпринимательской или профессиональной деятельности, вступивших в саморегулируемую организацию;

4) об условиях членства в саморегулируемой организации;

5) о содержании стандартов и правил саморегулируемой организации;

6) о структуре и компетенции органов управления и специализированных органов саморегулируемой организации;

7) о принятых в связи с осуществляемыми саморегулируемой организацией функциями решениях органов управления саморегулируемой организации;

8) о случаях привлечения членов саморегулируемой организации к ответственности за нарушение требований законодательства Российской Федерации в части осуществления предпринимательской или профессиональной деятельности, стандартов и правил саморегулируемой организации;

9) о любых исках и заявлениях, поданных саморегулируемой организацией в суды;



- 10) о составе и стоимости имущества компенсационного фонда саморегулируемой организации;
  - 11) об аттестатах, выданных членам саморегулируемой организации или их работникам по результатам обучения;
  - 12) о ходе и результатах экспертизы нормативного правового акта, в проведении которой саморегулируемая организация принимала участие;
  - 13) о результатах проведенных проверок деятельности членов саморегулируемой организации;
  - 14) о годовой бухгалтерской отчетности саморегулируемой организации и результатах ее аудита;
  - 15) иную предусмотренную федеральными законами и уставом саморегулируемой организации информацию.
2. Саморегулируемая организация представляет информацию в федеральные органы исполнительной власти в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.
3. Саморегулируемая организация наряду с раскрытием информации, установленной частью 1 настоящей статьи, вправе раскрывать иную информацию о своей деятельности и деятельности своих членов в порядке, установленном внутренними документами, если такое раскрытие не влечет за собой нарушение установленных членом саморегулируемой организации порядка и условий доступа к информации, составляющей коммерческую тайну, а также возникновение конфликта интересов саморегулируемой организации и интересов ее членов и определяется саморегулируемой организацией в качестве обоснованной меры повышения качества саморегулирования и информационной открытости деятельности саморегулируемой организации и ее членов.
4. Саморегулируемая организация в соответствии с положениями части 1 настоящей статьи самостоятельно устанавливает способы раскрытия информации с учетом того, что раскрываемая информация должна быть доступна наибольшему числу потребителей произведенных членами саморегулируемой организации товаров (работ, услуг), а также акционерам, инвесторам и кредиторам членов саморегулируемой организации.
5. Уставом саморегулируемой организации или специально установленными для этой цели и обязательными для соблюдения всеми работниками саморегулируемой организации требованиями должны быть предусмотрены способы получения, использования, обработки, хранения и защиты информации, неправомерное использование которой работниками саморегулируемой организации может причинить моральный вред и (или) имущественный ущерб членам саморегулируемой организации или создать предпосылки для причинения такого вреда и (или) ущерба.
6. Саморегулируемая организация несет перед своими членами ответственность за действия работников саморегулируемой организации, связанные с неправомерным использованием информации, ставшей известной им в силу служебного положения.
7. Члены саморегулируемой организации обязаны раскрывать информацию о своей деятельности, подлежащую раскрытию в соответствии с законодательством Российской Федерации и установленными саморегулируемой организацией требованиями.

#### **Статья 8. Заинтересованные лица. Конфликт интересов**

1. В целях настоящего Федерального закона под заинтересованными лицами понимаются члены саморегулируемой организации, лица, входящие в состав органов управления саморегулируемой организации, ее работники, действующие на основании трудового договора или гражданско-правового договора.
2. В целях настоящего Федерального закона под личной заинтересованностью указанных в части 1 настоящей статьи лиц понимается материальная или иная заинтересованность, которая влияет или может повлиять на обеспечение прав и законных интересов саморегулируемой организации и (или) ее членов.
3. В целях настоящего Федерального закона под конфликтом интересов понимается ситуация, при которой личная заинтересованность указанных в части 1 настоящей статьи лиц влияет или может повлиять на исполнение ими своих профессиональных обязанностей и (или) влечет за собой возникновение противоречия между такой личной заинтересованностью и законными интересами саморегулируемой организации или угрозу возникновения противоречия, которое способно привести к причинению вреда законным интересам саморегулируемой организации.
4. Заинтересованные лица должны соблюдать интересы саморегулируемой организации, прежде всего в отношении целей ее деятельности, и не должны использовать возможности, связанные с осуществлением ими своих профессиональных обязанностей, или допускать использование таких возможностей в целях, противоречащих целям, указанным в учредительных документах саморегулируемой организации.
5. Меры по предотвращению или урегулированию конфликта интересов устанавливаются уставом, стандартами и правилами саморегулируемой организации.

#### **Статья 9. Контроль саморегулируемой организации за деятельностью своих членов**

1. Контроль за осуществлением членами саморегулируемой организации предпринимательской или профессиональной деятельности проводится работниками соответствующего структурного подразделения саморегулируемой организации путем проведения плановых и внеплановых проверок.
2. Предметом плановой проверки является соблюдение членами саморегулируемой организации требований стандартов и правил саморегулируемой организации. Продолжительность плановой проверки устанавливается постоянно действующим коллегиальным органом управления саморегулируемой организации.

3. Плановая проверка проводится не реже одного раза в три года и не чаще одного раза в год.
4. Основанием для проведения саморегулируемой организацией внеплановой проверки может являться направленная в саморегулируемую организацию жалоба на нарушение членом саморегулируемой организации требований стандартов и правил саморегулируемой организации.
5. Саморегулируемой организацией могут быть предусмотрены помимо указанных в части 4 настоящей статьи оснований иные основания для проведения внеплановой проверки.
6. В ходе проведения внеплановой проверки исследованию подлежат только факты, указанные в жалобе, или факты, подлежащие проверке, назначенной по иным основаниям.
7. Член саморегулируемой организации обязан предоставить для проведения проверки необходимую информацию по запросу саморегулируемой организации в порядке, определяемом саморегулируемой организацией.
8. В случае выявления нарушения членом саморегулируемой организации требований стандартов и правил саморегулируемой организации материалы проверки передаются в орган по рассмотрению дел о применении в отношении членов саморегулируемой организации мер дисциплинарного воздействия.
9. Саморегулируемая организация, а также ее работники и должностные лица, принимающие участие в проведении проверки, отвечают за неразглашение и нераспространение сведений, полученных в ходе ее проведения, в соответствии с настоящим Федеральным законом и другими федеральными законами.
10. Саморегулируемая организация несет перед своими членами в порядке, установленном законодательством Российской Федерации и уставом саморегулируемой организации, ответственность за неправомерные действия работников саморегулируемой организации при осуществлении ими контроля за деятельностью членов саморегулируемой организации.

**Статья 10. Порядок применения мер дисциплинарного воздействия в отношении членов саморегулируемой организации**

1. Орган по рассмотрению дел о применении в отношении членов саморегулируемой организации мер дисциплинарного воздействия обязан рассматривать жалобы на действия членов саморегулируемой организации и дела о нарушении ее членами требований стандартов и правил предпринимательской или профессиональной деятельности.
2. Процедура рассмотрения указанных в части 1 настоящей статьи жалоб и дел, содержание указанных нарушений определяются внутренними документами саморегулируемой организации.
3. При рассмотрении жалоб на действия членов саморегулируемой организации орган по рассмотрению дел о применении в отношении членов саморегулируемой организации мер дисциплинарного воздействия обязан приглашать на свои заседания лиц, направивших такие жалобы, а также членов саморегулируемой организации, в отношении которых рассматриваются дела о применении мер дисциплинарного воздействия.
4. Орган по рассмотрению дел о применении в отношении членов саморегулируемой организации мер дисциплинарного воздействия в случаях, установленных саморегулируемой организацией, вправе принять решение о применении следующих мер дисциплинарного воздействия:
  - 1) вынесение предписания, обязывающего члена саморегулируемой организации устранить выявленные нарушения и устанавливающего сроки устранения таких нарушений;
  - 2) вынесение члену саморегулируемой организации предупреждения;
  - 3) наложение на члена саморегулируемой организации штрафа;
  - 4) рекомендация об исключении лица из членов саморегулируемой организации, подлежащая рассмотрению постоянно действующим коллегиальным органом управления саморегулируемой организации;
  - 5) иные установленные внутренними документами саморегулируемой организации меры.
5. Решения, предусмотренные пунктами 1 - 3 и 5 части 4 настоящей статьи, принимаются большинством голосов членов органа по рассмотрению дел о применении в отношении членов саморегулируемой организации мер дисциплинарного воздействия и вступают в силу с момента их принятия указанным органом. Решение, предусмотренное пунктом 4 части 4 настоящей статьи, может быть принято не менее чем семьюдесятью пятью процентами голосов членов органа по рассмотрению дел о применении в отношении членов саморегулируемой организации мер дисциплинарного воздействия.
6. Саморегулируемая организация в течение двух рабочих дней со дня принятия органом по рассмотрению дел о применении в отношении членов саморегулируемой организации мер дисциплинарного воздействия решения о применении мер дисциплинарного воздействия в отношении члена саморегулируемой организации направляет копии такого решения члену саморегулируемой организации, а также лицу, направившему жалобу, по которой принято такое решение.
7. Решения органа по рассмотрению дел о применении в отношении членов саморегулируемой организации мер дисциплинарного воздействия, за исключением решения, предусмотренного пунктом 4 части 4 настоящей статьи, могут быть обжалованы членами саморегулируемой организации в постоянно действующий коллегиальный орган управления саморегулируемой организации в сроки, установленные саморегулируемой организацией.
8. Решение постоянно действующего коллегиального органа управления саморегулируемой организации об исключении лица из членов саморегулируемой организации может быть обжаловано лицом, исключенным из членов саморегулируемой организации, в суд в установленном законодательством Российской Федерации порядке.



9. Денежные средства, полученные саморегулируемой организацией в результате наложения на члена саморегулируемой организации штрафа в соответствии с настоящей статьей, подлежат зачислению в компенсационный фонд саморегулируемой организации.

**Статья 11. Обжалование действий (бездействия) саморегулируемой организации, решений ее органов управления**

Любой член саморегулируемой организации в случае нарушения его прав и законных интересов действиями (бездействием) саморегулируемой организации, ее работников и (или) решениями ее органов управления вправе оспаривать такие действия (бездействие) и (или) решения в судебном порядке, а также требовать в соответствии с законодательством Российской Федерации возмещения саморегулируемой организацией причиненного ему вреда.

**Статья 12. Источники формирования имущества саморегулируемых организаций**

1. Источниками формирования имущества саморегулируемой организации являются:

- 1) регулярные и единовременные поступления от членов саморегулируемой организации (вступительные, членские и целевые взносы);
- 2) добровольные имущественные взносы и пожертвования;
- 3) доходы от оказания услуг по предоставлению информации, раскрытие которой может осуществляться на платной основе;
- 4) доходы от оказания образовательных услуг, связанных с предпринимательской деятельностью, коммерческими или профессиональными интересами членов саморегулируемой организации;
- 5) доходы от продажи информационных материалов, связанных с предпринимательской деятельностью, коммерческими или профессиональными интересами членов саморегулируемой организации;
- 6) доходы, полученные от размещения денежных средств на банковских депозитах;
- 7) другие не запрещенные законом источники.

2. Федеральными законами могут устанавливаться ограничения источников доходов, получаемых саморегулируемыми организациями.

3. Порядок регулярных и единовременных поступлений от членов саморегулируемой организации определяется внутренними документами саморегулируемой организации.

4. Ведение бухгалтерского учета и финансовой (бухгалтерской) отчетности саморегулируемой организации подлежит обязательному аудиту.

**Статья 13. Способы обеспечения имущественной ответственности членов саморегулируемой организации перед потребителями произведенных ими товаров (работ, услуг) и иными лицами**

1. Саморегулируемая организация вправе применять следующие способы обеспечения имущественной ответственности членов саморегулируемой организации перед потребителями произведенных ими товаров (работ, услуг) и иными лицами:

- 1) создание системы личного и (или) коллективного страхования;
  - 2) формирование компенсационного фонда.
2. Компенсационный фонд первоначально формируется исключительно в денежной форме за счет взносов членов саморегулируемой организации в размере не менее чем три тысячи рублей в отношении каждого члена.
3. В случае применения в качестве способа обеспечения ответственности членов саморегулируемой организации перед потребителями произведенных ими товаров (работ, услуг) и иными лицами системы личного и (или) коллективного страхования минимальный размер страховой суммы по договору страхования ответственности каждого члена не может быть менее чем тридцать тысяч рублей в год.
4. Дополнительные требования к минимальному размеру компенсационного фонда саморегулируемой организации и минимальному размеру страховой суммы по договору страхования ответственности членов саморегулируемой организации могут быть установлены федеральными законами.
5. Размещение средств компенсационного фонда в целях их сохранения и прироста и инвестирование таких средств осуществляются через управляющие компании.
6. Контроль за соблюдением управляющими компаниями ограничений размещения и инвестирования средств компенсационного фонда, правил размещения таких средств и требований к инвестированию, а также за инвестированием средств компенсационного фонда, которые установлены настоящим Федеральным законом и принятой саморегулируемой организацией инвестиционной декларацией, осуществляется специализированным депозитарием на основании договора об оказании услуг специализированного депозитария.

**Продолжение Федерального закона о саморегулируемых организациях будет опубликовано в следующем номере нашего издания.**



группа  
**АВТОЛАЙН**

## Конкурс московских водителей «За безопасность движения»

18 апреля в КЗ «Измайлово» состоялось торжественное чествование победителей конкурса «За безопасность движения». На церемонии награждения имя компании «Автолайн» звучало не раз.

Почетным дипломом и переходящим кубком жюри конкурса были награждены 3 предприятия Автолайна: «Север-Авто», «Автороуд» и «Мир дорог».

Почетную грамоту за долгий безупречный труд в сфере обеспечения безопасности движения получили директора парков **Трофимова С.Я.** и **Иванов А.М.**

Лучшими водителями Москвы были признаны 2 работника Автолайна – **Разумов Д.В.** из ООО «Север-Авто» и **Панасенко А.А.** – водитель ООО «Автороуд».

