

МАП 1

171/2024

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls



НАМ 50

ЗОЛОТОЙ ФОНД ПЕРЕВОЗЧИКОВ

ЖЕНЩИНЫ - В ДЕЛЕ

СПЕЦИФИКА ТРАНЗИТА:
МОНГОЛИЯ, КАЗАХСТАН, АЗЕРБАЙДЖАН, ГРУЗИЯ

Милые дамы!
Примите искренние поздравления
с Международным женским днем 8 Марта!

Этот прекрасный праздник стал настоящим
символом весны. В это время пробуждается
и расцветает природа, зарождаются
новые замыслы и мечты.

Вы, милые дамы, окружаете близких
людей любовью и вниманием и, несмотря на
многочисленные хлопоты, дарите им покой
и счастье.

Желаем вам крепкого здоровья, любви и хорошего
настроения. Пусть каждый день радует вас
теплом и заботой родных и друзей, а жизнь
наполняется интересными впечатлениями,
положительными эмоциями и яркими
открытиями!

Президент АСМАП
Е. С. Москвичев

Генеральный директор АСМАП
А. Н. Курушин



СОДЕРЖАНИЕ

ЮБИЛЕЙ Нам 50 Автор: А. Новичкова	4	РАЗРЕШИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА Обеспечение российских перевозчиков иностранными разрешениями в 2023 году и перспективы на 2024 год Автор: Департамент организации перевозок АСМАП	39
ПОЗДРАВЛЯЕМ! Автор: А. Новичкова	8	ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ 40 лет на международных маршрутах Автор: И. Черняков	40
НАГРАДЫ Золотой фонд перевозчиков Авторы: Т. Чарыкова, А. Новичкова	12	ЧЕЛОВЕК И БИЗНЕС Внимание и ответственность – залог успеха в международных автоперевозках Автор: Ю. Телятник	44
РЕГИОНЫ В будущее – с оптимизмом! Автор: Т. Макарова	16	РЕМЗОНА Масла для китайской техники: особенности выбора. Автор: А. Борисов	46
КАДРЫ Женщины – в деле Авторы: А. Новичкова, И. Черняков, С. Ремизов, А. Ларионов, Ю. Телятник, Т. Макарова	20	ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ Перевозка национального достояния страны. Автор: В. Каякин	48
КАДРЫ К профессии с любовью Автор: А. Сидоренко	28	ЮРИДИЧЕСКАЯ ПРАКТИКА Судебная практика по транспортным вопросам. Автор: Е. Рязанова	50
ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК Специфика транзита Монголия, Казахстан, Азербайджан, Грузия Автор: Департамент организации перевозок АСМАП	30	СТРАНИЧКИ ЮМОРА Приключения уральцев. Автор: Г. Шпрейер	52
ЧЕЛОВЕК И БИЗНЕС Директор ООО «Траст» А. В. Кучеров: «Опыт и желание идти вперед – это самое важное. Тогда точно все получается!» Автор: Г. Шпрейер	33	НА ДОСУГЕ Что почитать? Что посмотреть? Автор: А. Новичкова	54
УСЛУГИ Визы для водителей: нюансы оформления Автор: А. Новичкова	36	ТЕХНОЛОГИИ Электронный документооборот: что нужно знать перевозчику Автор: А. Микишин	56
		НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА Обзор законодательства Автор: Юридическое управление АСМАП	59

МАП

«Международные автомобильные перевозки»
№ 1, 2024 год

Регистрационное свидетельство № 015455

Учредитель и издатель –
Ассоциация международных
автомобильных перевозчиков
(АСМАП)

И. о. главного редактора:
Александра НОВИЧКОВА,
e-mail: novichkova@asmap.ru

Корректор: Татьяна БАТАШЕВА

Дизайн и верстка: Татьяна КОРЕЦ

Адрес редакции: 109147, Москва,
ул. Марксистская, д. 34, стр. 9

Телефон: (495) 622-00-00
Факс: (495) 622-00-03
http://www.asmap.ru
www.mapasmap.ru

За точность опубликованной информации ответственность
несут авторы публикаций, за достоверность информации
в рекламных публикациях – рекламодатели.
Редакция оставляет за собой право отказать в публикации
рекламы, не соответствующей концепции журнала.
Перепечатка материалов «МАП»
возможна только с разрешения редакции,
при этом ссылка на «МАП» обязательна.

Подписано в печать 04.03.2024 г.

Отпечатано в ЗАО «Периодика»
Варшавское ш., д. 125 д, корп. 2
(495) 585-1313, (499) 270-7397
info@periodika.com
www.periodika.com

Встреча Президента Российской Федерации В. В. Путина с автоперевозчиками – членами АСМАП



В ходе рабочей поездки в Казань 22 февраля 2024 г. Президент Российской Федерации В. В. Путин встретился с автоперевозчиками – членами АСМАП. Мероприятие состоялось в многофункциональной зоне дорожного сервиса, с которой начинается трасса М-12 «Восток». Федеральная скоростная трасса М-12 «Восток» свяжет Москву, Казань, Екатеринбург и Тюмень. Планируется, что она станет основой скоростного транспортного маршрута «Россия» от Санкт-Петербурга до Владивостока. В текущем году магистраль планируется продлить до Екатеринбурга,

в следующем – до Тюмени. Участок дороги от Москвы до Казани протяженностью 810 км был открыт 21 декабря 2023 г. с участием Президента Российской Федерации.

Во встрече приняли участие: помощник Президента Российской Федерации, секретарь Государственного Совета РФ И. Е. Левитин, председатель комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Е. С. Москвичев, заместитель председателя Правительства России М. Ш. Хуснуллин, первый заместитель министра транспорта РФ А. А. Костюк, глава Республики



Татарстан Р. Н. Минниханов, представители организаций дорожного строительства, а также водители и руководители автотранспортных компаний – членов АСМАП.

Генеральный директор Ассоциации А. Н. Курушин проинформировал Президента Российской Федерации о состоянии грузоперевозок в межрегиональном и международном сообщении, о перспективах развития рынка автотранспортных услуг. Была отмечена важная роль автомобильного транспорта, на долю которого приходится 82 % объемов перевозок грузов в нашей стране.

Несмотря на непростые условия работы последних лет, связанные с пандемией и санкциями недружественных государств, автотранспорт успешно справляется с возложенными на него задачами. Так, в сфере международных автоперевозок после запрета работы российских автопредприятий в странах Европы были приняты меры по переориентации на другие перспективные направления. Активно развиваются перевозки в государствах, расположенные на маршрутах международного транспортного коридора «Север – Юг», в страны Азово-Черноморского бассейна и в Китайскую Народную Республику.

Особо была отмечена роль АСМАП, которой в текущем году исполняется 50 лет, в развитии международных автомобильных перевозок. Созданная в 1974 г. Ассоциация в настоящее время объединяет более 1 200 лучших российских автопредприятий, в которых трудятся свыше 150 тысяч работников. АСМАП является одним из самых крупных и авторитетных объединений в транспортной отрасли в нашей стране.

Генеральный директор Ассоциации А. Н. Курушин обратился к Президенту Российской Федерации В. В. Путину с просьбой поддержать предложение о привлечении к перевозкам исключительно российских транспортных компаний экспортерами, получающими от государства субсидии на покрытие транспортных расходов, а также оказать содействие в решении проблем, связанных с заправкой топли-

вом на территориях Казахстана и Ирана.

В ходе встречи водители и руководители автопредприятий поделились с Президентом Российской Федерации проблемами, с которыми они сталкиваются в своей работе. В частности, были высказаны пожелания по вопросам обновления подвижного состава, улучшения качества мобильной связи на автомагистралях, реконструкции пунктов пропуска, визового обеспече-

ния при перевозках в Китай, повышения норм суточных водителям.

В. В. Путин с пониманием отнесся к предложениям перевозчиков, отметив, что многие из поднятых вопросов требуют комплексного подхода к их решению.

По итогам встречи будут даны соответствующие поручения федеральным органам исполнительной власти.

Семинар по вопросам применения Конвенции МДП (г. Чита)



12 февраля 2024 г. в г. Чите Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков совместно с постоянным представительством Международного союза автомобильного транспорта в Евразии проведен семинар «О международных автомобильных перевозках грузов с использованием процедуры МДП».

В нем приняли участие международные автомобильные перевозчики и участники внешнеэкономической деятельности Забайкальского края.

Кроме того, в семинаре участвовали и выступили: от Торгово-промышленной палаты Забайкальского края – вице-президент А. А. Шахов, от Читинской таможни – первый заместитель начальника Д. М. Власкин и главный государственный таможенный инспектор отдела контроля за таможенным транзитом Н. А. Трофимова.

Представителями АСМАП и МСАТ были системно освещены вопросы применения Конвенции МДП (1975 г.) в современных условиях. Особое внимание было уделено преимуществам процедуры МДП как универсальной международной процедуры таможенного транзита, применяющейся на территориях 65 стран.

Подробно рассмотрен вопрос о целесообразности использования книжек МДП в условиях переориентации маршрутов международных автомобильных перевозок на монгольском и китайском направлениях.

В заключение семинара даны ответы на интересовавшие перевозчиков и участников ВЭД вопросы.





НАМ 50

Каждое великое и по-настоящему ценное дело стоит на прочном историческом фундаменте. Это дает возможность будущим поколениям успешно продолжать начинания своих предшественников. Вместе с тем у всякой истории есть своя предыстория... Шесть десятилетий назад из СССР были осуществлены первые регулярные рейсы на грузовых автомобилях в ряд европейских стран. А спустя десятилетие произошло ключевое для российских международных автомобильных перевозчиков событие – рождение Ассоциации, объединившей и сплотившей в своих рядах лучших международных автоперевозчиков страны.

Создание АСМАП в 1974 году и присоединение Советского Союза к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП послужили отправной точкой для нового этапа ускоренного развития в СССР сектора международных автомобильных перевозок. За полвека Ассоциация вписала в свою историю множество славных страниц. Но, как и 50 лет назад, АСМАП осталась верна своим традициям, продолжая успешно реализовывать важнейшие задачи, направленные на создание благоприятных условий для работы перевозчиков и повышение их конкурентоспособности.

Александра НОВИЧКОВА

История развития перевозок грузов в международном автомобильном сообщении между СССР и другими странами неразрывно связана с деятельностью АСМАП. Время создания Ассоциации далеко не случайно, ведь именно в конце 60-х – начале 70-х годов прошлого столетия в мире стали активно развиваться интеграционные процессы.

По сути, зарождение международных автоперевозок произошло в 1933 г., когда на просторах Сибири были реализованы дебютные рейсы в направлении Бийск (СССР) – Цаган-Нур (Монголия).

Первые европейские поездки были выполнены в 1963 г., когда было создано Главное управление международных и междугородных автомобильных сообщений (Главмежавтотранс), призванное обеспечить грузоперевозки из СССР в ближнее и дальнее зарубежье и обратно.

В 1968 г. Главное управление международных и междугородных автомобильных сообщений получило сокращенное наименование «Совтрансавто» вместо Главмежавтотранс, а автопредприятия стали именоваться: автотранспортные предприятия международных перевозок «Совавто-Москва», «Совавто-Ленинград», «Совавто-Бийск».

Постепенно потребность в международных автоперевозках возрастала, соответственно получала свое развитие и система «Совтрансавто». За короткое время были созданы специализированные автопредприятия в Брянске, Минводах, Ростове, в дальнейшем – в Бресте, Кишиневе, Ворошиловграде, Минске, Термезе. Наряду с подведомственными предприятиями Главное управление «Совтрансавто» формирует широкую сеть привлеченных специализированных автопредприятий и на территории РСФСР, и в других союзных республиках – Украине, Белоруссии, Молдавии, Латвии, Литве, Эстонии, Азербайджане.

Это привело к значительному увеличению объема международных автоперевозок. Так, к 1972 г. количество рейсов в западноевропейские страны по сравнению с 1965 г. выросло более чем в 30 раз.



«Совавто-Ленинград», 60-е годы



Отправной точкой нового этапа ускоренного развития в СССР сектора международных автоперевозок стало создание АСМАП, функции секретариата которой были возложены на один из отделов «Совтрансавто».

Почему же возник вопрос о создании Ассоциации? А между тем необходимость этого буквально витала в воздухе. Дело в том, что развитие международных перевозок грузов и пассажиров советским автотранспортом с капиталистическими странами было невозможно без беспрепятственного пересечения их государственных границ. И если со странами социалистического лагеря эта процедура осуществлялась на основании

таможенного документа АГТ, то для пересечения государственных границ капиталистических стран без досмотра груза таможенными органами необходимо было либо внести залоговую сумму, либо предъявить таможенным органам надлежаще оформленный таможенный документ, так называемую книжку МДП.

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП – это конвенция, по которой грузовые автомобили под таможенными печатями и пломбами, поставленными в месте отправления, могут пересекать границы без проведения, как правило, промежуточного контроля груза до прибытия в ко-



Образец книжки МДП

нечный пункт назначения (таможню назначения). В результате расходы транспортных операторов и внешне-торговых организаций сводятся до минимума.

Но получить книжки МДП можно было только в Международном союзе автомобильного транспорта (МСАТ/IRU), в компетенции которого было решение практически всех вопросов, связанных с условиями, нормами и требованиями при выполнении международных перевозок. Таким образом, в стране должна была быть

создана национальная ассоциация международных перевозчиков, которая в свою очередь являлась бы членом МСАТ. Кроме того, государство, на территории которого зарегистрирован перевозчик, должно быть участником Таможенной конвенции МДП.

18 января 1974 г. вышло Постановление Совета министров СССР № 43-21 о присоединении Советского Союза к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП и создании АСМАП.

Применение книжки МДП означало существенное облегчение перевозок и стало важнейшей вехой в интеграции СССР в единую общеевропейскую систему международных автоперевозок. В рамках этого процесса АСМАП являлась не только проводником распространения среди отечественных перевозчиков передового опыта транспортников других стран, но и с каждым годом все более активно участвовала в решении вопросов, связанных с осуществлением международных автоперевозок на территории зарубежных стран.

20 февраля 1974 г. Советский Союз присоединился к Конвенции МДП.

За эти годы Конвенция МДП стала одним из крупнейших международных соглашений в области международных автомобильных перевозок, объединяющих 78 договаривающихся сторон. Ее успех обусловлен основным принципом – облегчением

осуществления международных автомобильных перевозок на основе соблюдения баланса интересов государства и бизнеса.

За прошедший период перевозчики стран-участниц Конвенции МДП в полной мере оценили ее главные преимущества: универсальность, безопасность и удобство.

Российские международные автомобильные транспортные предприятия активно используют процедуру МДП при выполнении перевозок во многие страны Евразии. Она позволяет преодолевать маршруты протяженностью в тысячи километров по одному международному таможенному документу – книжке МДП.

В современных условиях книжки МДП приобретают все большую востребованность на изменившихся маршрутах перевозок, ориентированных на южное и восточное направления.

АСМАП рекомендует российским международным автомобильным перевозчикам использовать надежную, проверенную временем процедуру МДП в своей деятельности.

Администрация Ассоциации поздравляет руководителей и сотрудников организаций – членов АСМАП с юбилеем Ассоциации и желает всем крепкого здоровья, успехов и удач в нелегкой деятельности на благо России, семейного благополучия!

Праздничные мероприятия, посвященные 50-летию АСМАП, будут приурочены к Общему собранию членов Ассоциации в июне текущего года. Более подробная информация – на сайте АСМАП: www.astar.ru.



Визит делегации российских перевозчиков в Исламскую Республику Иран



Делегация руководителей дагестанских предприятий – действительных членов АСМАП с 29 января по 5 февраля 2024 г. посетила Исламскую Республику Иран. В ее состав вошли: М. Г. Гаджиев, генеральный директор ООО «Крузиз», член Регионального совета АСМАП в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах; М. М. Хажабандов, генеральный директор ООО «ТИГЕРТРАНС»; Б. Ю. Джанхуваев, генеральный директор ООО «ЮГ-ТРАНС»; М. М. Удзиев, директор ООО «ТЭК Евро-Транс-Азия». В мероприятиях участвовал представитель Правительства Республики Дагестан в Иране А. Ю. Танаев.

Делегация посетила города Тегеран, Решт и Астара. В Тегеране были организованы встречи с представителями Министерства дорог и городского развития Ирана и Торгово-промышленной палаты. В городе Реште российские перевозчики встретились с губернатором провинции Гилян, прокурором, представи-

телями таможни, полиции, Торгово-промышленной палаты провинции. В городе Астаре делегация посетила многосторонний автомобильный пункт пропуска «Астара» и приграничный транспортно-логистический терминал.

На встречах были обсуждены вопросы организации очереди на МАПП «Астара» и создания равных условий пропуска через границу для перевозчиков всех стран, проблемы оформления таможенного транзита по процедуре МДП, вопросы приобретения дизельного топлива и уплаты компенсации разницы в цене топлива в Иране.

По итогам встреч иранская сторона сообщила об изменении порядка движения транспортных средств к МАПП «Астара» при выезде из Ирана. Движение организовано в две полосы: по левой полосе движутся иранские транспортные средства, по правой – иностранные перевозчики, в том числе российские. Новая организация очереди уже ускорила про-

хождение границы для российских машин.

Была организована встреча с имамом города Астары, имеющим большой авторитет среди представителей руководства города, сотрудников таможенных, пограничных органов и полиции. Он заверил представителей российской стороны, что совместно с сотрудниками государственных контролирующих органов возьмет под контроль вопрос исключения неправомерных действий по отношению к российским водителям.

Руководители транспортных предприятий положительно оценивают поездку, в ходе которой были налажены контакты с представителями органов власти Ирана. Члены российской делегации смогли донести до них основные проблемы отечественных перевозчиков. С иранской стороны было выражено понимание проблемных вопросов и готовность к их решению.

На федеральных дорогах Челябинской области переведен в рабочий режим первый АПВГК

В Челябинской области на 1795-м километре федеральной автодороги М-5 «Урал» с 11 декабря 2023 г. переведен в штатный режим работы автоматизированный пункт весогабаритного контроля (АПВГК). Это первый подобный пункт на федеральных трассах в Челябинской области, запущенный в эксплуатацию.

С сентября 2023 г. АПВГК был подключен к системе мониторинга транспортного потока и в течение

трех месяцев измерял параметры проезжающих автотранспортных средств, уведомлял водителей о нарушении, но штрафы не выписывались.

АСМАП предлагает перевозчикам учитывать данную информацию и в случае некорректной работы данного АПВГК сообщать об этом в филиал Ассоциации по Уральскому федеральному округу на эл. адрес ekaterinburg@astar.ru или по тел. 8 (343) 379-57-61.

Срок предоставления услуги по допуску к МАП сократится до 5 дней

Постановлением Правительства РФ от 02.02.2024 № 104 внесены изменения в Правила допуска российских перевозчиков к осуществлению МАП, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 01.06.2021 № 845. В частности, установлено, что с 1 сентября 2024 г. срок предоставления государственной услуги по допуску к осуществлению международных автоперевозок сократится с 20 до 5 рабочих дней.

Поздравляем!



В. М. Шевелев

Сердечно поздравляем первых юбиляров наступившего 2024 года,
родившихся в январе – феврале.

Тепло поздравляем с 70-летием и желаем доброго здоровья
Сергею Евгеньевичу Полякову,
ветерану АСМАП (г. Санкт-Петербург);
Владимиру Михайловичу Шевелеву,
индивидуальному предпринимателю (Смоленская область).



В. В. Грязнов

От всей души поздравляем с 65-летием
и желаем всего наилучшего

Владимиру Васильевичу Грязнову,
ветерану МАП (Пермский край);
Александру Владимировичу Хотько,
генеральному директору ООО «ЛОТОС-ЭКСПРЕСС»
(Смоленская область).



А. В. Хотько

Искренне поздравляем с 60-летием
и желаем успехов во всех начинаниях
Виктору Александровичу Бондаренко,
генеральному директору ООО «Запад-Арт-Транс»
(г. Калининград);



И. Г. Набиуллин

Вячеславу Юрьевичу Маркову,
генеральному директору ООО «Экспресс»
(г. Санкт-Петербург);
Иреку Габдулгилемовичу Набиуллину,
индивидуальному предпринимателю (Республика Татарстан).

Всего самого доброго в честь 55-летия желаем

Владимиру Сергеевичу Володченкову,
директору ООО «СиВ-транс» (Смоленская область);
Вячеславу Алексеичу Говорову,
индивидуальному предпринимателю (г. Ростов-на-Дону);
Михаилу Николаевичу Козлочкову,
индивидуальному предпринимателю (Псковская область);



В. С. Володченков

Олегу Геннадьевичу Лазареву,
генеральному директору ООО «ТДА» (г. Калининград);



В. А. Говоров

Сергею Валерьевичу Панченко,
генеральному директору ООО «МИТ ТРАНС»
(Калининградская область);
Максиму Викторовичу Петухову,
генеральному директору ООО «ТрансАвто»
(г. Санкт-Петербург).

Поздравляем с 50-летием и желаем реализации всех планов
Владимиру Владимировичу Бекушеву,
индивидуальному предпринимателю (Брянская область);
Денису Борисовичу Бородину,
генеральному директору ООО «ВЕЗУ.РУ»
(г. Санкт-Петербург);



О. С. Мороз

Василию Михайловичу Конину,
индивидуальному предпринимателю (г. Петрозаводск);
Олегу Станиславовичу Морозу,
директору ООО «Первый Элемент» (г. Москва);
Валерию Павловичу Севруку,
директору ООО «ДелюксТранс» (г. Смоленск).



О. Н. Апанасевич

Минуло три десятилетия со дня организации
Учебно-консультационного центра АСМАП
(г. Саратов, директор – Анна Анатольевна Евсеева);
ЗАО «Транспорт, Таможня, Туризм» (г. Выборг,
генеральный директор – Сергей Александрович Корепанов).

Четверть века назад началась история предприятий:
ООО «Авто-Дор» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Борис Русланович Ночевный);
ООО «Авто Стил» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Михаил Иосифович Рацун);
ООО «АС» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Анатолий Юрьевич Державин);
ООО «Лист-плюс» (Брянская область,
директор – Андрей Васильевич Горелов);
ИП Машковский Александр Николаевич (г. Смоленск);
ООО «МБИ»
(г. Псков, директор – Борис Александрович Шелудяков).

Два десятилетия назад было положено
начало работе компаний:

ООО «Вектор»
(г. Псков, директор – Александр Максимович Захаров);
ООО «ДЕЛЬФИН И К» (г. Симферополь,
генеральный директор – Олег Николаевич Апанасевич);
ООО «Кристаллтранс» (г. Смоленск,
директор – Игорь Александрович Храмогин);
ИП Леванович Игорь Валерьевич (г. Брянск);
ООО «МК ТРАНС» (г. Брянск,
директор – Михаил Анатольевич Корольков);

ООО «ОРИОН-Транс» (Смоленская область,
директор – Татьяна Николаевна Фоменкова);
ООО «ПРИМА-ТРАНС» (г. Смоленск,
генеральный директор – Павел Павлович Ячник);
ИП Саврухин Николай Александрович (г. Брянск);
ООО «СВ-ТРАНС» (г. Смоленск,
директор – Александр Анатольевич Сушкевич);
ООО «СКТ» (Брянская область,
директор – Александр Николаевич Ильющенко);
ООО «СНАТранс» (Брянская область,
директор – Валентина Алексеевна Саврухина).

Десять лет назад зарегистрированы:
ИП Безрукова Юлия Алексеевна (Саратовская область);
ООО «КОНТИНЕТ-АВТО» (г. Калининград,
директор – Геннадий Владимирович Курочкин);
ООО «МЛК» (Свердловская область,
директор – Вячеслав Михайлович Зверев);
ООО «Элиз-транс» (г. Калининград,
директор – Александр Леонидович Сенюта).

От имени членов АСМАП Администрация Ассоциации сердечно поздравляет юбиляров и желает им доброго здоровья, успехов во всех делах и начинаниях и всего самого наилучшего!

Встреча перевозчиков с представителями органов власти и иных структур Пермского края

На площадке Пермской ТПП прошла рабочая встреча перевозчиков – членов АСМАП Пермского края и руководителя филиала Ассоциации по Уральскому федеральному округу Г. А. Шпрейера с представителями органов власти и иных структур региона. В мероприятии приняли участие: заместитель министра транспорта Пермского края М. Н. Зорин, помощник председателя комитета по промышленности, экономической политике и налогам Законодательного собрания Пермского края И. В. Лобанов, заместитель начальника МТУ Ространнадзора по ПФО Е. А. Шанышев, президент Пермской ТПП В. А. Белов.

В ходе встречи Г. А. Шпрейер проинформировал участников мероприятия о состоянии рынка международных автоперевозок, о проблемных вопросах и необходимости поддержки отрасли со стороны правительства региона.

В своем выступлении он напомнил представителям органов власти региона о действующем соглашении о сотрудничестве, подписанном еще в 2011 г., между Правительством Пермского края и АСМАП, которое дает основания для поиска механизмов взаимодействия и поддержки.

В ходе мероприятия участники обсудили вопрос введения весенних ограничений на движение грузовых транспортных средств по дорогам регионального и межмуниципального значения. Было отмечено, что до 2022 г. таковые вводились только на дорогах с переходным типом покрытия. Руководитель филиала отметил, что с 2022 г. ограничения движения транспортных средств стали вводиться на дорогах регионального и межмуниципального значения с асфальтобетонным покрытием, что создало сложности международным

перевозчикам с подъездами к местам погрузки/выгрузки. Заместителю министра транспорта Пермского края было предложено при разработке регионального нормативного правового акта в 2024 г. по введению весенних ограничений рассмотреть возможность нераспространения вводимых ограничений движения на международные автоперевозки грузов, а также на дорогах, ведущих к промышленным предприятиям Пермского края. Совместно с участниками принято решение о направлении в министерство транспорта Пермского края повторного обращения по данному вопросу от филиала АСМАП по УФО и Пермской ТПП.

Кроме этого, руководитель филиала Ассоциации и перевозчики высказались о необходимости предоставления налоговых льгот для транспортных компаний региона. В качестве примера был приведен опыт Свердловской области, где действует льгота по транспортному налогу для транспортных средств, выполняющих международные автоперевозки грузов. Президент Пермской ТПП А. В. Белов выразил готовность оказать поддержку по данному вопросу. Он подтвердил, что будут подготовлены обращения от имени Пермской ТПП в адрес Правительства и Законодательного собрания Пермского края.

Помимо всего прочего, были обсуждены вопросы дефицита водительских кадров и функционирования системы автоматического весогабаритного контроля в Пермском крае.

После окончания мероприятия Г. А. Шпрейер вручил директору ООО «Аваком» С. С. Рассохину почетный диплом и нагрудный знак IRU для водителя его предприятия О. Н. Сырвачева.



В перечень контрольных пунктов для транзитных перевозок отдельных видов товаров включен КП «Лобок» на границе с Республикой Беларусь

Постановлением Правительства РФ от 31.01.2024 № 91 контрольный пункт «Лобок» на границе с Республикой Беларусь включен в:

– перечень пунктов пропуска через государственную границу России стационарных и передвижных контрольных пунктов и расположенных на железнодорожных станциях контрольных пунктов, которые используются при осуществлении транзитных международных автомобильных перевозок и транзитных международных железнодорожных перевозок через территорию России в третьи страны отдельных видов сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия, страной происхождения которых является государство, принявшее решение о введении экономических санкций в отношении российских юридических и (или) физических лиц или присоединившееся к такому решению, и отдельных видов товаров, страной происхождения либо страной отправления которых является Украина или которые перемещаются через территорию Украины (утвержден Постановлением Правительства РФ от 27.12.2019 № 1877);

– перечень контрольных пунктов, через которые осуществляется въезд на территорию России автотранспортных средств, перемещающих товары в рамках эксперимента по применению навигационных пломб в отношении лесоматериалов и продукции деревообработки, помещенных под таможенную процедуру экспорта в Республике Беларусь, перемещаемых по территории Российской Федерации автотранспортом в целях последующего убытия с территории Евразийского экономического союза (приложение 2 к Постановлению Правительства РФ от 02.02.2023 № 150).



Золотой фонд перевозчиков

Во все непростые времена, будь то мировой экономический кризис, разбушевавшаяся пандемия или глобальная переориентация российского рынка транспортно-логистических услуг, одной из наиболее острых проблем для автотранспортных предприятий, выполняющих международные автоперевозки, остается нехватка квалифицированного водительского состава.

Профессиональные водители везде нарасхват. Они обладают высокой квалификацией и навыками, преодолевают расстояния в тысячи километров, выполняя рейсы между государствами. Эти представители автотранспортной элиты не только мастерски управляют неповоротливыми, на первый взгляд,

большегрузными автопоездами, но и знают особенности правил дорожного движения в разных странах, порядок пересечения границ, прохождения пограничного и таможенного контроля, умеют находить кратчайшие пути перевозок. И это далеко не полный перечень их достоинств.

В профессиональном сообществе водители-международники пользуются заслуженным уважением. По инициативе АСМАП лучшие из них удостоиваются наград Министерства транспорта Российской Федерации, Ассоциации и Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ/IRU) за значительный вклад в развитие международных автомобильных перевозок.

Татьяна ЧАРЫКОВА,
ведущий специалист Департамента
регионального развития и персонала
АСМАП
(charykova@asmap.ru),
Александра НОВИЧКОВА

В соответствии с решением президиума Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ/IRU) почетными дипломами и нагрудными знаками IRU в 2023 г. награждены 1 248 водителей из 25 стран.

К данной награде представляются водители, осуществившие перевозки грузов или пассажиров общим пробегом не менее 1 млн км. Профессиональный стаж безаварийной работы при этом должен составлять не менее двадцати лет. Водители не должны иметь нарушений правил дорожного движения, таможенного и административного законодательства.

По представлению организаций – членов АСМАП почетными дипломами и нагрудными знаками IRU награждены 84 российских водителя-международника. Они формируют широкую географию деятельности предприятий, осуществляющих перевозки в международных направлениях – от Калининграда до Республики Бурятия.

На страницах журнала «МАП» по традиции публикуем имена настоящих профессионалов, выбравших делом своей жизни столь нелегкий труд:

– **Олег Сырвачев** (ООО «Аваком», Пермский край);
– **Владимир Якиевич** (ООО «АвтоБаН», Смоленская область);
– **Павел Голышко** и **Анатолий Шишло** (ООО «АДЖЕНС», Московская область);

– **Анатолий Петров** (ООО «АЛИОН», г. Санкт-Петербург);
– **Сергей Трофимов** (ООО «Арктур-Турс», г. Санкт-Петербург);
– **Иван Сузанович** (ООО «Берит-АвтоГаз», Смоленская область);
– **Александр Зарецкий** и **Сергей Мостицкий** (ООО «ВестТрансЛайн», Смоленская область);
– **Виктор Баль** (ООО «Галеон», Брянская область);
– **Николай Антоненко**, **Сергей Будник**, **Александр Саблин**, **Сергей Смирнов** и **Александр Федотов** (ООО «Группа Компаний Д-ТРАНС», Московская область);
– **Сергей Бекиш** и **Владимир Солонко** (ООО «ДС-Восток», г. Москва);
– **Андрей Котульский** (ООО «ДС-Логистик», г. Москва);
– **Юрий Щербаков** (ООО «Европа-Брянск», Брянская область);



- **Владимир Иванов** (ОАО «Жуковкаагротранс», Брянская область);
- **Алексей Васильев** (ЗАО «Интеркарго-сервис», г. Москва);
- **Владимир Голубев, Леонид Дорошенко, Андрей Кочешков** и **Андрей Красильников** (ООО «Кварц-Транс», г. Москва);
- **Александр Конашенков** и **Павел Симаков** (ООО «КМС-Центр», г. Москва);
- **Павел Авдонин, Сергей Бурковский, Алексей Иванов** и **Валерий Плотников** (ООО «Лео логистик», Калининградская область);
- **Игорь Заборских, Александр Кузнецов, Олег Новиков** и **Владимир Троценко** (ООО «Лонгран Логистик», Новосибирская область);
- **Сергей Гирин** и **Леонид Гурский** (ООО «МЕГАТРАНС», Брянская область);
- **Арсен Бегларян** (ИП Метельков С. Б., Нижегородская область);
- **Вячеслав Жизневский, Александр Катанский** и **Юрий Лосенок**

- (ООО «НЕОТРЕЙД», Смоленская область);
- **Рустем Алиев, Рустам Асланов, Андрей Козинин** и **Латибишо Мустафаев** (ООО «Ново-Транс», Краснодарский край);
- **Анатолий Фомичев** (АО «Первый автокомбинат сервис», Московская область);
- **Юрий Бидаш, Дмитрий Грибанов, Юрий Костокович** и **Виктор Шеремет** (ООО «РОЛЛИНГЕР ЛОГИСТИКА», г. Москва);
- **Дмитрий Голиков** (ООО «Р-ТЭК», Брянская область);
- **Игорь Слуцкий** (ООО «Русант», Московская область);
- **Юрий Бабошин** (ЗАО «Рустранс-спедишн», г. Москва);
- **Николай Богданов** и **Юрий Сенин** (ЗАО «Рутранс.Логистик», г. Москва);
- **Александр Вакулук, Владимир Гвиденко, Александр Гречко, Игорь Нерубенко** и **Игорь Семеняко** (ООО «Слававто», Смоленская область);

- **Дмитрий Курбатов** и **Сергей Рудаков** (ООО «Транспортная компания АлтоТранс», Республика Бурятия);
 - **Виталий Гончаров, Лев Грециц, Сергей Задора, Сергей Карнович, Владимир Кептюха, Гавриил Котюшкин** и **Геннадий Магалецкий** (ООО «Траско», Московская область);
 - **Виктор Анушкевич** и **Дмитрий Щебровский** (ЗАО «ФЕСТИНА-РУС», г. Москва);
 - **Валерий Акулинин, Борис Браверман, Юрий Логунов, Сергей Медведев, Виктор Москалев, Сергей Нефедов, Сергей Осинцев, Юрий Панфилов, Александр Писарев, Владимир Трошкин, Сергей Филипченко** и **Иван Шубин** (ООО «Центис Руссланд», Московская область);
 - **Алексей Скорик** (ООО «Юр-Кат», Московская область).
- Администрация Ассоциации поздравляет водителей с заслуженными наградами и желает им новых профессиональных успехов!* 🚚

За оформление электронной очереди в Казахстане с перевозчиков будет взиматься плата

В настоящее время система электронной очереди (СЭО) на выезд грузовых транспортных средств с территории Республики Казахстан действует в следующих автомобильных пунктах пропуска:

- на границе с Китаем: «Бахты» (Абайская область), «Кольжат» (Алма-Атинская область), «Нур Жолы» (Жетисуская область), «Достык» (Жетисуская область), «Майкапчагай» (Восточно-Казахстанская область);
- на границе с Узбекистаном: «Тажен» (Мангистауская область), «Б. Конысбаева» (Туркестанская область), «Капланбек» (Туркестанская область), «Казыгурт» (Туркестанская область), «Атамекен» (Туркестанская область);
- на границе с Туркменистаном: «Темирбаба» (Мангистауская область);
- на границе с Россией: «Бидаик» (Северо-Казахстанская область).

С 1 января 2024 г. за оформление электронной очереди через сервис CarGoRuqsat с перевозчиков взимается оплата в размере одного месячного расчетного показателя Республики Казахстан МРП (3 692 тенге), которая будет поступать в бюджет Республики Казахстан. Стоимость оформления внеочередного или ускоренного проезда составит 100 МРП.

Для регистрации в СЭО перевозчикам необходимо пройти по ссылке <https://cgr.qoldau.kz/ru/start>, зарегистрироваться и войти в приложение CarGoRuqsat, выбрать пункт пропуска, указать дату, время пересечения границы и заполнить данные о водителе и автотранспортном средстве. Следует учитывать, что для регистрации может потребоваться сим-карта казахстанского оператора связи.

Видеоинструкцию регистрации пользователя в СЭО можно посмотреть по ссылке: <https://cgr.qoldau.kz/ru/information/video-user>.

Бронирование в СЭО времени проезда грузовых транспортных средств при выезде из Республики Казахстан предусматривают вступившие в силу с 1 июля 2023 г. по-

правки в закон Республики Казахстан «О государственной границе Республики Казахстан».

Правила пропуска через госграницу Республики Казахстан транспортных средств предусматривают бронирование очереди в СЭО для грузовых автомобилей, в том числе с прицепами, седельных тягачей, с владельцами или водителями которых на добровольной основе регистратор (юридическое лицо, управляющее работой системы) заключил пользовательское соглашение.

При этом регистрация въезда транспортных средств в пункт пропуска в СЭО в приоритетном порядке (вне очереди) осуществляется при перевозках животных, скоропортящихся и опасных грузов на основании межправительственных соглашений, а также в отношении следующих категорий транспортных средств, грузов и товаров:

- следующих на экспорт в целях развития экспортного потенциала Казахстана при наличии декларации на товары;
- назначенного оператора почты – при предварительном направлении списка транспортных средств регистратору;
- перевозящих крупногабаритные (негабаритные) и тяжеловесные грузы – при наличии специального разрешения;
- уполномоченных экономических операторов, включенных в реестр, – при предварительном направлении списка транспортных средств регистратору;
- юридических и физических лиц, в отношении которых аппаратом правительства или уполномоченными органами в сфере внешнеторговой деятельности, реализации государственной политики по привлечению инвестиций и в области автомобильного транспорта предоставлено право приоритетного проезда через госграницу в рамках реализации инвестиционных проектов и государственных заказов, – при предварительном направлении списка транспортных средств регистратору;
- юридических и физических лиц, которые произвели оплату за уско-

ренное прохождение через госграницу.

Бронирование электронной очереди предусматривает следующие действия:

- выбор в СЭО необходимой даты и времени либо первого свободного времени и наименования пункта пропуска, предполагаемого для пересечения госграницы;
- определение количества доверенных водителей для транспортного средства;
- указание данных владельца транспортного средства (резидент/нерезидент, юридическое лицо/физическое лицо, наименование организации или имя, фамилия, отчество (при его наличии), для резидента РК – индивидуальный идентификационный номер;
- бизнес-идентификационный номер (ИИН/БИН), для нерезидента – ИИН/БИН при наличии);
- указание данных водителя (резидент/нерезидент, наименование организации или имя, фамилия, отчество (при его наличии), дата рождения, телефон, электронный адрес, документ, удостоверяющий личность, страна выдачи документа, номер документа и срок его действия) и транспортного средства (страна регистрации, регистрационный номер транспорта, регистрационный номер прицепа, идентификационный номер транспортного средства/шасси).

После подачи заявки на бронирование в системе осуществляется автоматическая проверка на наличие регистрации транспортного средства, водительского удостоверения, непоплаченных штрафов за нарушение правил дорожного движения, разрешения на международную перевозку, задолженности у иностранного перевозчика по платным дорогам Казахстана, списка застрахованных транспортных средств и их водителей, налоговой задолженности.

В случае возникновения сложностей при оформлении регистрации в СЭО просим обращаться в службу поддержки пользователей СЭО (telegram-канал <https://t.me/cargoruqsat>). Более подробная информация на сайте СЭО <https://cgr.qoldau.kz/ru/information/faq>.

В будущее – С ОПТИМИЗМОМ!

В феврале текущего года филиал АСМАП по Калининградской области отметил 30-летний юбилей со дня образования. Возраст достаточно зрелый, когда за плечами уже есть опыт, обозначены основные ценности, цели и можно строить планы на будущее. О сегодняшнем дне беседуем с руководителем регионального подразделения Ассоциации Алексеем Владимировичем Егоровым.

Татьяна МАКАРОВА

«Произошла не просто ломка маршрутов, но и ломка сознания»

– *Алексей Владимирович, специфика эксклава такова, что он всегда находилась на острие проблем. Если оглянуться на минувшие годы, что вспоминается в первую очередь?*

– Вы правы. Я работаю в филиале с 2002 г., и никогда жизнь калининградских перевозчиков не была легкой. Во многом это результат несовершенства нормативно-правовой базы, которая определяет условия жизнедеятельности перевозчиков. Так, в период действия

СПРАВКА

Представительство АСМАП по Калининградской области создано 24 февраля 1994 г. Возглавил его почетный работник транспорта России Николай Михайлович Кудряшов. Тогда в регионе насчитывалось лишь четыре предприятия, которые занимались международными автомобильными перевозками. Они использовали около 50 автопоездов. К сентябрю 1996 г. автопарк насчитывал уже более 1 600 единиц техники. За это время организовано 170 новых предприятий, создано около 8 000 рабочих мест. Ежегодно в бюджеты всех уровней от международных перевозок поступало 16 млн долларов США.

К 2000 г. доля автомобильного транспорта региона, задействованного на перевозках внешнеторговых грузов, достигала 18 % – больше, чем по России в целом; 70 % водителей – международных перевозчиков составляли жители Калининградской области.

Начиная с 2004 г. представительство возглавляет Алексей Владимирович Егоров, который продолжил славные традиции Ассоциации, придерживаясь главного принципа деятельности: всегда стараться помочь перевозчику.

22 марта 2005 г. подразделение АСМАП в эксклаве преобразовали в филиал, который приобрел более высокий статус. В настоящий момент в его состав входит 147 организаций, которые имеют порядка 3 000 единиц подвижного состава. Этот костяк удалось сохранить, несмотря на жесточайшие санкции недружественных стран и ломку всех логистических направлений. Основная масса автотранспортных предприятий – членов АСМАП базируется в самых крупных городах области – Калининграде, Гурьевске, Черняховске и Советске.

Руководитель филиала А. В. Егоров входит в рабочую группу при правительстве Калининградской области по обеспечению транспортной безопасности региона, в общественный совет при уполномоченном по защите прав предпринимателей региона, в консультативный совет участников ВЭД при Калининградской областной таможне, в комитет по транспорту и таможенной политике при Калининградской торгово-промышленной палате. Во взаимодействии со всеми этими структурами АСМАП и сегодня решает проблемы перевозчиков области.

ФЗ № 13 калининградцы помещали транспортные средства под режим свободной таможенной зоны без уплаты таможенных платежей и сборов и могли без ограничений осуществлять международные автомобильные перевозки между территориями иностранных государств и Россией. Однако принятый 10 января 2006 г. ФЗ № 16 «Об особой экономической зоне» и изменения в некоторые законодательные акты РФ ужесточили требования к «областным» маши-

нам. Наши перевозчики лишились прямых и самых рентабельных маршрутов (европейские страны – территория РФ). Рушились заключенные контракты. Нужно было переориентировать логистические потоки, приобретать новый подвижной состав и помещать его под другие таможенные режимы. Тогда мы отстаивали интересы перевозчиков в многочисленных судах и выигрывали их.

Затем вышло постановление № 147 «О временном ввозе транспортных

средств». Вместе с таможней мы долго и упорно отработывали новую схему ввоза автотранспорта в область. Пошагово ее разбирали. В конечном итоге перевозчики научились правильно действовать, а таможня (для нее это тоже было в новинку) стала правильно нас контролировать. За 2007 – 2008 гг. перевозчики приобрели по договорам лизинга около полутора тысяч единиц новой зарубежной техники. И сегодня в Калининградской области самая высокая (62 %) доля автотранспорта импортного производства. Причем самого высокого класса: Евро-5 и -6.

– *Изначально АСМАП создавалась как добровольное объединение организаций-перевозчиков, но в нынешней геополитической ситуации на первый план выходит функция защиты их интересов. Есть ли у филиала такие инструменты?*

– Действительно, Администрация АСМАП многое делает для защиты и представления интересов членов Ассоциации, создания благоприятных условий для их работы, повышения конкурентоспособности отечественных предприятий.

Что касается филиала АСМАП по КО, то во всех структурах, в которые я вхожу, стараюсь защищать интересы перевозчиков, причем не только членов Ассоциации, но и всех остальных. В сложных ситуациях руководители организаций и простые водители обращаются к нам за поддержкой, и мы стараемся оправдать их доверие. На федеральном уровне разрешать проблемы нам помогает Администрация АСМАП.

В последнее время основной системный вопрос – перевозка грузов из Калининградской области на территорию Российской Федерации через Литву. Проблема непростая, поскольку в этой ситуации мы напрямую зависим от того, как работают литовцы и их контролирующая структура, глобально – от политической ситуации. С 1 сентября на единственно действующем в об-



Руководитель филиала АСМАП по Калининградской области А. В. Егоров

ласти международном пункте пропуска Чернышевское – Кибартай начала функционировать электронная очередь, к которой сразу же возникло немало претензий. Вместе с членом Правления АСМАП Сергеем Аркадьевичем Гозом мы трижды выезжали на границу, беседовали с водителями, фиксировали недостатки системы, встречались с представителями ФГКУ «Росгранстрой». Упорно занимались устранением выявленных пробелов и в конечном счете все, что касается российской стороны, исправили.

В периоды, когда литовцы работают в нормальном режиме, проблем с пересечением пункта пропуска большей частью не возникает. Но, к сожалению, многое здесь зависит от наших соседей, которые периодически устраивают «итальянские забастовки».

К слову, именно руководство калининградского филиала АСМАП в свое время активно участвовало в работе над проектированием и вводом в эксплуатацию МАПП «Чернышевское» (российско-литовский участок границы) и «Мамоново-2» (российско-польский участок границы). Благодаря этому привели в нормальное состояние полосу движения для грузовых транспортных

средств, изменили неудобные углы поворота, сделали досмотровые комплексы и увеличили количество полос для грузовых автомобилей.

– *Есть ли понимание специфики нашего региона наверху, в органах власти?*

– Понимание, безусловно, есть. И последний визит президента России Владимира Владимировича Путина в Калининград тому доказательство. Мы еще раз услышали, что развитие эксклава – стратегическая задача всего государства. Даже при дружественных отношениях с ЕС эта задача сохранялась, а сейчас она стала еще более актуальной. Просто не всегда есть возможность в кратчайшие сроки оперативно решить наши проблемы.

Взять тот же вопрос с паромными. Все понимают, что они нужны и в большом количестве. Но ни за неделю, ни за месяц, даже за год их не построишь. Сейчас, по данным «Росморпорта», заказано три парома для Калининградской области, но срок их ввода в эксплуатацию, если не ошибаюсь, 2028-й. Паромное сообщение Балтийск – Усть-Луга на сегодня основная альтернатива сухопутному маршруту для наших транспортных средств.



Коллектив филиала АСМАП по Калининградской области

Там изначально было много вопросов. Возникла ситуация, когда ряд организаций, используя специальные компьютерные программы, получил незаконную возможность вне очереди бронировать места на паромы. Остальным перевозчикам «боты» не оставляли практически ничего. Мы обращались в транспортную прокуратуру, в правительство Калининградской области по данному вопросу. Провели совещание с вице-премьером регионального правительства Александром Рольбиновым. Было принято решение: при выявлении таких фактов блокировать заявки и брать эти организации на усиленный контроль. В какой-то степени это помогло. Но основная проблема заключается в том, что нашим перевозчикам катастрофически не хватает паромов для перевозки накатной (колесной) техники. Из 25 судов, которые курсируют на калининградском направлении, фактиче-

ски мы можем пользоваться только двумя железнодорожными паромами – «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский». При этом на парамах данного типа отсутствуют каюты для водителей. Чтобы загнать транспортное средство в зону погрузки порта «Усть-Луга», водителей приходится отправлять из Калининграда самолетом. Правительство области пообещало, и мы очень надеемся, что с февраля по апрель текущего года на линию встанут два новых грузопассажирских паромы исключительно для перевозки накатной техники. Таким образом проблема будет частично снята. Сухопутный маршрут с точки зрения затрат и получения дохода для наших перевозчиков оптимальный.

Курс на Азию

– *Как изменилась деятельность калининградских перевозчиков с введением санкций?*

– Санкции нанесли колоссальный ущерб отрасли. Работа и жизнь калининградских перевозчиков кардинальным образом изменились, когда российским транспортным средствам запретили въезжать на территорию Евросоюза. И с каждым новым санкционным пакетом эта удавка на шее отрасли сжимается все сильнее.

Специфика нашего приграничного региона была такова, что подавляющее количество перевозок осуществлялось в страны Евросоюза. Для этого за рубежом закупался новый подвижной состав. Были затрачены средства, выстроены лизинговые программы, налажено обучение водителей. В основной массе перевозки осуществлялись по долгосрочным контрактам. С введением санкций, к сожалению, вся деятельность на европейском направлении со всеми вытекающими последствиями была прекращена.

– *В новой геополитической ситуации произошла ломка не только логистических цепочек, но и сознания. Удалось калининградским перевозчикам психологически перестроиться?*

– Перевозчикам сейчас нелегко. Приходится не только менять направления, но и привыкать к новым условиям, которые значительно хуже, чем в странах Европейского союза. Наши перевозчики осваивают новые азиатские направления: Азербайджан, Грузия, Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Иран, Казахстан, Китай. Администрация АСМАП старается помочь им в этом, создавая необходимые условия и устраняя имеющиеся на этом пути барьеры. Азиатские перевозки кардинально отличаются от привычных европейских. В первую очередь это совершенно иная ментальность наших новых партнеров. Другое отношение, иная работа контролирующих структур, огромное количество особенностей в каждой из стран, которые обязательно нужно учитывать.

Часть перевозчиков, имеющая подвижной состав, выпущенный под процедуру «для внутреннего потребления», ушла работать в «большую» Россию. Управление осталось здесь, транспорт перегнали в Москву, Санкт-Петербург, другие российские города. Водители тоже там. Этим организациям также приходится несладко. В условиях жесточайшей конкуренции нужно найти клиентов, заключить контракты. По сути, люди начали деятельность заново. Но при всех проблемах наши перевозчики бодрости духа не теряют. Потихоньку отвоевывают свое место на новом для себя рынке.

– *Как филиал помогает решать проблему дефицита кадров?*

– Водители действительно сейчас везде на вес золота. У Ассоциации есть местный учебный центр, где квалифицированные преподаватели, имеющие за плечами солидный опыт, обучают по большому количеству программ как водителей, так и руководителей организаций. Эти знания успешно используются на

практике. Неслучайно калининградцы побеждают во всероссийских конкурсах АСМАП «Перевозчик года» и «АСМАП-Профи». Регулярно в журнале «МАП» публикуют материалы о передовых организациях Калининградской области, эффективных менеджерах и водителях. К примеру, в 2022 г. одной из лучших организаций профессиональное сообщество признало ООО «Сталкер» под руководством Жанны Константиновны Димидовой. Думаю, впереди еще немало побед наших земляков.

– *Каким вы видите будущее отрасли?*

– Стареемся смотреть в будущее с оптимизмом. Верим, что калининградские перевозчики успешно осваивают новые рынки, а Правительство РФ поможет нам с паромным сообщением. И паромов будет достаточно – грузопассажирских и для перевозки накатной техники, с нормальным расписанием. Жизнь на месте не стоит. Нужно двигаться вперед. Сегодня как никогда от перевозчиков зависит благополучие Калининградской области и ее жителей. Работаем ради них. 🚚



Женщины – в деле

Несмотря на то, что в нынешних реалиях женское лидерство в предпринимательской деятельности все чаще становится объективной реальностью, быть представительницей прекрасной половины человечества и при этом руководить компанией непросто. Тем более когда речь идет о тех сферах, которые до недавнего времени оставались сугубо мужскими. К таковым, безусловно, относятся международные автомобильные перевозки. Истории женщин, успешно совмещающих роль бизнес-леди и хранительницы домашнего очага, вдохновляют. Энергично и настойчиво двигая отрасль вперед, они создают особую атмосферу в коллективе, находя общий язык с самыми разными людьми. Накануне Международного женского дня уделим должное внимание деловым дамам, занимающим руководящие посты в автотранспортных предприятиях – членах АСМАП.

Александра НОВИЧКОВА,
Илья ЧЕРНЯКОВ,
Сергей РЕМИЗОВ,
Александр ЛАРИОНОВ,
Юрий ТЕЛЯТНИК,
Татьяна МАКАРОВА

В преддверии Международного женского дня мы пообщались с прекрасным человеком, молодым руководителем ООО «Юпитер Плюс» (г. Кингисепп Ленинградской области) Камилой Тарлан кызы Назаровой.

Родилась наша героиня 5 августа 1991 г. в городе Кингисепп. Школу окончила здесь же, после чего продолжила обучение в Санкт-Петербургском институте внешне-экономических связей, экономики и права. Затем, после окончания вуза, несколько лет проработала в банках «Хоум кредит» и «Почта Банк».

Камила немного рассказала о себе, своей работе и семье:

– Становление моей карьеры в сфере международных автомобильных грузовых перевозок началось в 2015 г. в ООО «Юпитер Плюс» сразу с должности генерального директора. Так как обучение в институте было связано с таможней и логистикой, для меня было несложно переключиться на новую работу. У меня специальность «менеджмент организации», я, так сказать, управленец. В марте этого года уже будет девять лет, как я возглавляю компанию.

Парк нашей организации составляют 12 тягачей. Все они марки Volvo. Основное направление деятельности было и, в принципе, сейчас остается – это Эстония – Москва. В настоящее время работаем на «перегрузке» в Печорах. Кроме того, сотрудничаем с компанией, которая с периодичностью два-три раза в месяц заказывает у нас перевозки из Литвы и Латвии.

В новых реалиях мы столкнулись с тем, что в нашем автопарке мало полуприцепов, подходящих под



Генеральный директор ООО «Юпитер Плюс»
Камила Тарлан кызы Назарова

«перегрузку». В связи с этим нам приходится помещать эстонские полуприцепы под таможенную процедуру временного ввоза (допуска) с частичной уплатой ввозных таможенных пошлин сроком на один год. Уже оформили семь полуприцепов, еще пять предстоит привезти. Это, как оказалось, сложно, но можно. Таможня, вероятно, давно эту процедуру не осуществляла, поэтому первые полуприцепы находились на оформлении около недели. К тому же на нас легли немалые денежные затраты, связанные с этим.

В данное время, конечно, хочется отметить проблему, касающуюся Финляндии. Только нам удалось наладить процесс «переемки» на международных пунктах пропуска Выборгской таможни, отработать четкое соблюдение режима труда и отдыха водителей на этом на-



Семья

правления, как все в одночасье закрывалось.

Что касается меня, то я замужем, есть маленький сын Рома, которому на данный момент два годика, ходит в садик. Мой супруг работает в полиции. Кроме того, у нас есть любимый питомец, английский стаффордширский бультерьер по кличке Буся. Живем мы в Кингсепте, никуда переезжать не собираемся. Как говорится, где родился, там и пригодился.

Путь в Поднебесную

Первые шаги в туристическом бизнесе компания «Диалог народов-1» из Владивостока сделала в апреле 1991 г. Прошло уже более тридцати лет, и сегодня это один из самых известных и старейших туроператоров Приморья, чей основной вид деятельности – въездной и выездной туризм. Кроме того, «Диалог народов-1» обслуживает на территории России иностранных граждан из Японии, Южной Кореи, Китая.

Фирма «Диалог народов-1» – член Российской ассоциации туристических агентств. О ее достижениях красноречиво говорят почетные грамоты, сертификаты и свидетельства с подписями высокопоставленных чиновников на стене в холле фирмы. Для клиентов это лишнее подтверждение надежности компании и высокого качества обслуживания.

Первую тысячу туристов организация освоила за один год. В начале 90-х это казалось небывалым достижением. А уже десять лет спустя только за полгода, благодаря «Диалогу народов-1», Китай посетили семь тысяч россиян. Встречный же поток в 2000 г. составил уже 10 тыс. человек! Примерно 70 % любителей путешествий с той и с другой стороны уже неоднократно отдыхали вместе с «Диалогом народов-1». К хорошему привыкаешь быстро. Но, как отмечает Евгения Михайловна Белянина, директор и учредитель ООО «Диалог народов-1», вскоре

стало понятно, что без собственного транспорта для перевозки туристов компания развиваться не сможет. Поэтому было приобретено два автобуса made in Japan с пробегом, которые отработали без проблем пять лет по разрешению категории Б (нерегулярные пассажирские перевозки). В основном они возили туристов в Китай.

– Все было очень сложно. Первыми через границу шли рейсовые автобусы, как и сейчас, – вспоминает Евгения Михайловна. – Автобусы туристических компаний простаивали на границе несколько часов. Чтобы избежать этих неудобств для туристов, фирма должна была стать автотранспортным предприятием. И мы начали изучать этот вопрос. Мы нашли в Душине местное транспортное предприятие, заключили с ним контракт. На оформление документов через Министерство транспорта России и Министерство коммуникаций Китая ушло несколько лет.

Первый рейс в Китай автобусы автотранспортного пассажирского международного предприятия «Диалог народов-1» совершили по разрешению категории А (регулярные пассажирские перевозки) только в 2009 г. Символично, что поездка состоялась в дни празднования Нового года по китайскому календарю.

Надо отметить, что у «Диалога народов-1» всегда были хорошие отношения с партнерами в Поднебесной. Благодаря этому китайская сторона предоставила компании два дополнительных автобуса, за которые «Диалог народов-1» рассчитывался несколько лет.

Когда предприятие получило разрешение на международные автобусные перевозки, в Приморье было две организации, которые работали на этом поприще уже много лет. Это «Приморавтотранс» и «Приморье». У них были стабильные клиенты, то есть туристические компании, которые обеспечивали их пассажирами. Прошло немного



Директор и учредитель
ООО «Диалог народов-1» Е. М. Белянина

времени, и «Диалог народов-1» со своими комфортабельными автобусами тоже нашел своих постоянных клиентов.

По словам Евгении Беляниной, самое главное в работе компании – это слаженная команда, без которой невозможно добиться успеха. А без туристического отдела китайского направления, во главе которого опытные специалисты Виктория Анищенко и Евгения Лопатышкина, пути в Поднебесную для «Диалога народов-1» были бы вообще закрыты.

Одни из ключевых ролей в компании у заместителей Евгении Михайловны – Дмитрия Павловича Штыкова и Игоря Григорьевича Некрашевича. Они отвечают за работу автотранспортного предприятия, кадровую политику и ремонт автовокзала в селе Покровка, который принадлежит предприятию.

– Здесь тоже все было непросто, – говорит Евгения Михайловна. – Игорю Григорьевичу надо было найти механика, водителей (на каждый автобус – по два), врача для проверки здоро-

вья водителей перед выходом в рейс. Было очень много работы с документами, прежде всего – автобусы необходимо застраховать. Каждый год менялись правила перевозки пассажиров через границу. И все нововведения надо отслеживать, чтобы не попасть в просак.

Оценивая достижения ООО «Диалог народов-1» с высоты трех десятилетий, Евгения Михайловна признает, что самыми трудными для компании были не ее первые шаги в туристическом бизнесе, а три года пандемии коронавируса, когда границы были закрыты. В сентябре 2023 г. очередная напасть – тайфуны, которые смыли мост на АПП «Полтавка». И только сейчас, спустя полгода, его планируют открыть вновь. В преддверии этого события компания «Диалог народов-1» приобретает новые автобусы и дополнительно приняла на работу водителей. Как говорит Евгения Михайловна, с появлением новых автобусов автотранспортное предприятие «Диалог народов-1» получает свежее дыхание.

– Но надо подчеркнуть, что без помощи и поддержки дальневосточного представительства АСМАП и его руководителя Сергея Владимировича Ремизова у нас бы многое не получилось, – вспоминает Евгения Михайловна. – Кроме того, неоценимую помощь нам оказывал председатель Регионального совета АСМАП в Дальневосточном федеральном округе Вячеслав Михайлович Мартыненко.

В кругу семьи

– В этом году нашей компании исполняется 17 лет, – рассказывает генеральный директор ООО «Л-ТРАНС» (г. Брянск) Юлия Васильевна Левкина. – Решение о ее создании было принято на так называемом семейном совете в 2006 г. Когда в основе бизнеса лежат крепкие семейные отношения, ты относишься к этому делу как

к чему-то большему, чем просто работа. Близкие люди – это наша самая надежная поддержка и опора, поэтому у нас не было сомнений в том, что все получится. У моего отца и матери уже был опыт работы в этой сфере, а я на тот момент оканчивала юридический институт. Меня заинтересовала сфера перевозок, и по этой причине темой своей дипломной работы я выбрала «Правовое регулирование в сфере международных автомобильных перевозок грузов».

На первых этапах строительства компании каждый член семьи исполнял роль человека-оркестра. Все вопросы – от юридического оформления до бухгалтерского учета – мог решать один человек в течение рабочего дня. Приходилось выполнять обязанности и кадрового отдела, и менеджера по логистике, и секретаря, и курьера. Нельзя было забывать и об уче-

бе. Учиться приходилось всему и сразу.

Период становления был непростым. Сложно было получить первый кредит на приобретение техники, потому что мы были недавно созданной фирмой, причем без какого-либо имущества, которое могло гарантировать нашу платежеспособность. Также на первых порах было сложно налаживать контакты с клиентами, которые уже успели столкнуться с фирмами-однодневками, и поэтому не доверяли недавно созданной организации, у которой нет рекомендаций и отзывов. Но мы не сдавались и справлялись с разными трудностями. В 2007 г. были приняты в действительные члены АСМАП и начали активно осваивать европейское направление, постепенно нарабатывая постоянных клиентов.

В 2021 г. приняли решение об обновлении техники. И до начала



Генеральный директор ООО «Л-ТРАНС» Ю. В. Левкина

2022 г. это получалось успешно. Цены на подвижной состав и условия лизинга были вполне приемлемыми, работа выстраивалась так, что приносила стабильно высокий доход и легко прогнозируемые расходы.

После закрытия границ с Европой для нас, как и для всех международных автомобильных перевозчиков, настали сложные времена. Пришлось в кратчайшие сроки адаптироваться к новой реальности и туманным перспективам, заняться поиском и освоением новых направлений. Но спустя время у нас все получилось.

На данный момент работаем по разным маршрутам внутри России и за ее пределами – в основном в Турции. Доход от внутрироссийских перевозок небольшой, но стабильный и легко прогнозируемый. Турция же приносит более высокий доход, но он менее предсказуем и часто сопряжен с рисками. Например, наша работа очень зависит от погодных условий, порой машины могут простоять в порту по 10 – 12 дней из-за штормов. Рейсы иногда получаются очень долгими – до двух месяцев, что, конечно же, не очень хорошо сказывается на наших доходах. К этому прибавляются прочие трудности. В частности, растущие цены на топливо, технику, запчасти, ремонт, нехватка кадров, а именно – водителей-дальнобойщиков, сейчас в этой сфере остались только самые стойкие. Но несмотря ни на что мы все стараемся не опускать руки, искать и пробовать что-то новое и надеяться на лучшее, а также не забываем поддерживать друг друга и помогать при необходимости.

Хотя формально сейчас я и являюсь единоличным руководителем, наш бизнес по-прежнему остается семейным. Каждый занимается тем, что у него получается лучше всего. Технические и прочие «мужские» вопросы у нас решают представители сильной половины человечества. Благодаря сочетанию женской гибкости, умению сглаживать острые углы, нахо-



Индивидуальный предприниматель И. Р. Жирова

дить компромисс, а также мужской логике, прямолинейности и, временами, жесткости, получается хороший результат. Мужская помощь и поддержка позволяют оставаться женщиной в «мужском» бизнесе.

Железная хватка в бизнесе, золотое сердце для людей

Самое высшее наслаждение – сделать то, что, по мнению других, вы сделать не можете.

Уолтер Бэджет

История Ирины Романовны Жировой – яркий пример того, что настоящий лидер может добиться успеха в любой отрасли вне зависимости от пола.

Наша героиня руководит транспортной компанией из Донецка и уверенно чувствует себя в роли главы предприятия, вдохновляя своим примером окружающих.

– Я начинала работать как логист. У меня не было ни одной машины, – с улыбкой вспоминает Ирина Романовна свои первые шаги в сфере грузоперевозок.

Несмотря на отсутствие опыта, со временем единственная машина превратилась в собственную транспортную компанию. Сегодня подвижной состав организации насчитывает более 15 единиц техники, а в коллективе трудятся преданные сотрудники со стажем работы более десяти лет.

– Мне очень повезло с людьми, они мое главное богатство, – признается И. Р. Жирова.

Несмотря на все трудности в регионе, она не только сохранила бизнес, но и коллектив.

– Я не могу так – развернуться и уехать. Есть люди, которые от меня зависят, на меня рассчитывают, – объясняет свой выбор Ирина Романовна.

Как руководитель она прежде всего ценит в людях стрессоустойчивость и целеустремленность. Сама она с детства приучена не сдаваться ни при каких обстоятельствах.

Верность своему делу и людям – вот что помогает ей каждый день вдохновлять коллег и двигаться дальше. Ирина Романовна с оптимизмом смотрит в будущее. Она верит, что самые сложные времена обостряют мышление, инстинкт самосохранения, интеллект и дают еще большие силы двигаться вперед. Самое главное, что рядом с ней команда единомышленников, на которую всегда можно положиться.

Главная мотивация для этой прекрасной женщины – обновить подвижной состав и порадовать своих сотрудников новой техникой.

– Хочу, чтобы они почувствовали, что их труд не был напрасным.

Осенью 2022 года произошло судьбоносное событие – вхождение новых регионов в состав России, которое открыло для нас новые горизонты в работе. Ранее из-за ограничений мы были фактически закрыты с двух сторон. Теперь же появилась возможность осуществлять перевозки по всей России. Это как вернуться домой. Ведь еще до 2014 г. 90 % наших международных перевозок приходилось на Российскую Федерацию. Теперь мы снова можем работать на родной земле.

В целом развитие транспортных компаний новых регионов набирает хороший темп, прежде всего благодаря четкой, слаженной работе органов власти Российской Федерации и, конечно, Ассоциации международных автомобильных перевозчиков. Руководство АСМАП всегда готово оказать поддержку и помощь в решении сложных вопросов. Без помощи сотрудников Ассоциации сложно уследить за изменениями и нововведениями в нашей отрасли. В 2023 г. наша компания была принята в действительные

члены АСМАП и мы с энтузиазмом взялись за освоение новых инструментов ведения бизнеса. Российские банки начали работу, что позволило нашей компании открыть расчетные счета, наладить безналичные платежи. Кроме того, мы завершили процедуру замены регистрационных документов на автомобили и водительских удостоверений.

Для нас важно обеспечить компании динамичное развитие, а раньше у нас такой возможности не было.

Такие истории успеха вдохновляют и доказывают, что сила характера и упорство позволяют добиваться высот в любой, даже самой необычной для женщины сфере. Пусть пример Ирины Романовны и других наших героинь послужит мотивацией для всех, кто не боится реализовать смелые планы и идти к своим целям, а в процессе не забывать, что люди всегда важнее финансовых показателей и истинный успех измеряется не только цифрами.

Достояние Янтарного края

Калининград всегда славился значительным количеством женщин, эффективно возглавляющих автотранспортные предприятия региона. Ярким их представителем является Светлана Викторовна Коштура, директор ООО «Атэк-Лат», которая рассказала о своей работе:

– Все началось с объявления в газете: «Требуется логист». Я тогда приехала из Ростова-на-Дону с маленьким ребенком, на новом месте искала работу. Времени на раскачку не было. Но руководитель автотранспортного предприятия Петр Курилович пошазово и терпеливо вводил меня в курс дела, знакомил с людьми. Одновременно осваивала «транспортные технологии» в БФУ им. И. Канта. На тот момент мы отправляли негабаритные грузы в Латвию, Москву, Клайпеду и были чуть ли не единственными в этом деле. Доставляли в регион комбайны,



Директор ООО «Атэк-Лат» С. В. Коштура

другую технику, модули для строительства калининградского кардиоцентра... Я продолжала учиться, получила полный комплект «корочек». Тогда многое было в новинку, та же Европа со своими законами.

В любой ситуации нас консультировала АСМАП. Коллеги помогли правильно оформить документы и просто советом. Когда Петр Петрович отошел от дел, решил доверить мне бизнес (на тот момент у нас уже было два предприятия). Остальные кандидаты с этим согласились. Хотя и говорят, что транспорт – мужское дело, я уверена: все решает профессионализм. Нет разницы, кто «у руля», если собрал команду. Никогда не кичилась тем, что я – начальник. Всегда считала, что в нашем бизнесе 90 % успеха зависит от водителя. А мы ему – в помощь, создаем условия для работы. Если человек ненадежный, нечист на руку, дурная слава будет бежать впереди тебя. Это – удар по репутации фирмы. Именно поэтому подбор кадров – самое важное. Сейчас проще: есть соцсети, а тогда обзванивали все компании, где до нас работал кандидат. И в сегодняшних непростых условиях не



Исполнительный директор ООО «ГТП Транс»
Л. А. Гордеева

оставляем водителей с проблемами один на один, развиваем российское направление, осваиваем новую для себя нишу. Летом исполнилось 20 лет, как я работаю в ООО «Атэк-Лат». В Калининграде я нашла не только дело своей жизни, но и любимого человека, родила второго сына.

А вот что рассказала исполнительный директор ООО «ГТП Транс» Людмила Александровна Гордеева:

– У меня высшее инженерно-строительное образование, но большая часть жизни, как у офицерской жены (супруг прошел Афганистан), связана с армией. Кем я только не работала во время службы – строителем, экономистом, начальником столовой. В 28 лет возглавила службу эксплуатационной части военной бригады, где в моем подчинении были одни мужчины: кочегары, ремонтники, сантехники. С дисциплиной никогда проблем не было – слушались беспрекословно. Если что, всегда выручал «волшебный матерный пендель». Меня всегда поражала сила его воздействия на самый сложный контингент.

В транспортный бизнес в 2005 г. меня привела подруга. Начинала я

с менеджера, а когда Жанна перешла на работу в другое предприятие, заменила ее на посту директора. Не скажу, что было просто, но мне везло на людей, которые могут подсказать, правильно направить. Потом все сама, сама, сама...

В 2008 г. меня нашли собственники ООО «ГТП Транс» и попросили возглавить фирму. Тогда у нас было 20 машин и столько же водителей. И сейчас работаю в окружении мужчин. Они у меня внимательные: на каждый праздник – букет. Помню, в пандемию, в один из дней, накатила такая апатия, а вошла с утра в кабинет, там – розы от коллег, и настроение вмиг исправилось. А как коллектив меня душевно с 60-летием поздравил, никогда не забуду!

Сейчас сообща перестраиваемся соответственно новым вызовам. Доставляем грузы в Грузию, Узбекистан, занимаемся перецепкой. Отработываем новое для себя направление на Германию. Будем возить в Россию медицинские материалы, не подпадающие под санкции.

И, наконец, о своем непростом трудовом пути поведала генеральный директор ООО «Кениг-Нострада» Ольга Геннадьевна Мартынова:

– В 1977 г. я окончила Калининский политехнический институт по специальности «промышленный транспорт». В Калининград попала по распределению как молодой специалист. Поработала на заводе ЦБК в транспортном цехе. Прошла все ступени: от диспетчера к менеджеру до мастера. Наверное, была бы начальником, если бы предприятие не развалилось. Меня сократили. Муж работал там же, стал индивидуальным предпринимателем. Пошли с ним на «вольные хлеба» – занимались торговлей, бухгалтерией.

В 2008 г. мое объявление увидели на сайте представители ООО «Кениг-Нострада». Я успешно прошла



Генеральный директор ООО «Кениг-Нострада» О. Г. Мартынова

собеседование и стала менеджером по транспорту. Менеджер в нашей фирме по функционалу – заместитель директора. На нем все, от взаимодействия с АСМАП до решения вопросов с таможенной и налоговой. И, конечно, 24/7 – общение с водителями. Постоянно с ними на телефоне. Называют они меня по имени, иной раз – Оленькой. Опыта хватало, амбиции у меня всегда присутствовали, и в 2021 г. я возглавила предприятие. Водители у нас в основном белорусы. Раньше было проще, они могли сюда приехать, мы общались вживую. Сейчас из-за сложностей с проездом и визами все вопросы приходится решать большей частью удаленно, в том числе заключать договоры со структурами, которые находятся на «материке». Наши машины доставляют грузы в Россию и вплоть до Казахстана. Для водителей – это хлеб, благополучие их семей. Мы просто хотим работать.

Практика показывает, что женское руководство в транспортных компаниях несколько не менее эффективно, чем мужское. Главное не забывать, что ты женщина, и не скрывать, что нуждаешься в мужском совете и поддержке. 🇷🇺

В Волгограде ограничили проезд транзитного грузового транспорта

С 1 февраля 2024 г. в Волгограде начали действовать ограничения для грузовых автомобилей. Транзитные транспортные средства смогут проезжать через город только в ночное время. Новые правила введены на неограниченный срок. Транзитным грузовикам запрещается движение через город в дневное время – с 07:00 до 22:00. Запрет будет действовать ежедневно.

За невыполнение требований, которые будут отмечены соответствующими дорожными знаками на въездах в город, перевозчикам грозит штраф по ст. 12.16 КоАП РФ в размере 500 рублей.

АСМАП обращает внимание перевозчиков на то, что в настоящее время полноценного обхода Волгограда нет, поэтому необходимо учитывать данную информацию при планировании маршрутов проезда через Волгоградскую область.

В Забайкальском крае пункты пропуска на госгранице будут реконструированы

На встрече с губернатором Забайкальского края А. М. Осиповым заместитель руководителя ФГКУ «Росгранстрой» А. А. Ерохин предоставил информацию о том, что в ближайшие несколько лет почти все пункты пропуска на госгранице с Китаем и Монголией в Забайкальском крае будут модернизированы.

В настоящее время ведется проектирование реконструкции приоритетных автомобильных пунктов пропуска «Забайкальск» и «Староцурхайтуйский». Их пропускная способностькратно увеличится: до 2 400 транспортных средств в сутки в «Забайкальске» и до 980 – в «Староцурхайтуйском». В перечень приоритетных для модернизации также включены автомобильные пункты пропуска «Верхний Ульхун», «Соловьевск» и «Олочи».

К реконструкции наиболее востребованного автомобильного пункта пропуска «Забайкальск» должны приступить в текущем году. В пограничном переходе построят дополнительно еще 28 полос для транспорта, разделив их на пассажирское и грузовое направление.

Читинские таможенники тестируют порталные ИДК на границе с Китаем

С 31 января 2024 г. в МАПП «Забайкальск» началась полугодовая опытная эксплуатация порталных инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК), установленных при въезде и выезде из РФ.

Главное преимущество порталных ИДК – проведение сканирования транспортных средств и получение данных о перемещаемых в них товарах без остановки их движения.

Машина на минимальной скорости проезжает через комплекс и сканируется при помощи рентгеновского излучения. При этом водителю не нужно выходить из кабины, комплекс полностью безопасен как для людей, так и для окружающей среды, и может использоваться в разных климатических условиях.

Новейшее высокоточное оборудование снижает риск перемещения запрещенных товаров: оружия, наркотических, взрывчатых веществ и др., а также позволяет просматривать грузовики без дополнительных временных затрат и перемещения на отдельную площадку или бокс для проведения осмотра, как в случае с применением стационарного или мобильного ИДК.

Казахстан. Действие запрета на перевозку грузов третьих государств после перецепки/перегрузки приостановлено до 1 января 2025 года

Приказом Министерства транспорта Республики Казахстан от 9 февраля 2024 г., вступившим в силу с 10 февраля текущего года, Правила применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении, утвержденные приказом от 27 марта 2015 г. № 353, дополнены пунктом 51.2 следующего содержания:

«51.2. Требования части 2 пункта 48 и пункта 51 настоящих Правил не распространяются на перевозчиков, зарегистрированных в государствах – членах Евразийского экономического союза, в случаях если перевозка груза на/с территории (и) Республики Казахстан выполняется последовательно несколькими перевозчиками с перегрузкой (погрузкой/выгрузкой) и (или) заменой тягача при наличии отечественных разрешений предыдущего перевозчика».

Указанный пункт действует до 1 января 2025 г.

Напоминаем, что в соответствии с частью 2 пункта 48 Правил не допускается перегрузка на территории страны, не являющейся пунктом отправления или назначения груза из третьих стран на территорию Республики Казахстан, груза, таможенный транзит которого еще не завершен, на казахстанское автотранспортное средство, а равно на автотранспортное средство, которое не зарегистрировано в стране регистрации первоначального перевозчика.

Пунктом 51 установлено, что при осуществлении перевозки грузов на территорию Республики Казахстан замена тягача или грузового автомобиля допускается на другой тягач или грузовой автомобиль, который зарегистрирован в государстве регистрации перевозчика.

Обращаем внимание на то, что после вступления в силу приказа № 61 требование о наличии у последующего перевозчика казахстанского разрешения первого перевозчика закреплено нормативным правовым актом. Таким образом, отсутствие указанного разрешения является основанием для привлечения перевозчика к ответственности в соответствии со статьей 573 Кодекса Республики Казахстан об административных правонарушениях. Часть 1 статьи 573 предусмотрено наложение штрафа на водителей автотранспортных средств в размере двухсот, на юридических лиц – в размере пятисот месячных расчетных показателей (МРП).

На 2024 г. установлен МРП в размере 3 692 тенге (745 рублей по курсу ЦБ РФ на 12.02.2024).

К профессии с любовью

Накануне профессионального праздника (Дня работника автомобильного и городского пассажирского транспорта) ряд сотрудников организаций – членов АСМАП, внесших значительный вклад в развитие международных автомобильных перевозок, был удостоен наград Министерства транспорта Российской Федерации и Ассоциации. Среди них – за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу на транспорте – приказом Минтранса России нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России» отмечен Владимир Валентинович Даванов, водитель-экспедитор общества с ограниченной ответственностью «Совтрансавто-Смоленск» из Смоленской области.



Александр СИДОРЕНКО, представитель АСМАП в г. Смоленске (sidorenko@asmap.ru)

Поговорить с этим человеком удалось через довольно большой промежуток времени, так как заставить Владимира на базе было почти невозможно. Первое впечатление пришлось создавать по информации из официальных источников (служебной характеристики, отзывов должностных лиц и т. п.).

Вкратце Владимир Валентинович характеризовался как исполнительный и добросовестный работник, способный взять на себя ответственность в принятии сложных решений. Впечатляющим был перечень наград различных уровней, которыми он поощрялся за свой труд: Почетная грамота АСМАП за вклад в развитие международных автомобильных перевозок (2010 г.), Благодарственное письмо

губернатора Смоленской области (2011 г.), Благодарность министра транспорта Российской Федерации (2016 г.), нагрудный знак отличия «За безаварийную работу» III степени за многолетнюю и безаварийную работу на автомобильном и городском электрическом транспорте (2016 г.).

После полученной информации интерес к личной встрече с таким человеком возрос вдвойне. И вот только перед самым Новым годом, когда руководители предприятий стараются вернуть из рейсов всех водителей, наша беседа наконец состоялась.

Первое впечатление чисто визуальное – мужчина средних лет с открытым добродушным лицом. На вопрос о том, за какие успехи ему вручили столько наград, он ответил, что за работу, которую надо просто любить. И как может быть по-другому, если он с дет-

ства мечтал именно о профессии водителя.

Получив водительские права, как, наверное, и многие, начал с вождения легкового автомобиля. А более серьезно осваивал автомобильную технику в рядах Вооруженных Сил, тогда еще СССР. Службу проходил в Таджикистане в период афганской кампании. Это была серьезная школа, так как кроме вождения много приходилось заниматься обслуживанием и ремонтом машин.

После службы в армии трудился водителем в различных организациях и параллельно готовил себя к более серьезной работе, обучаясь в автошколе для получения категорий D и E. Появилась мечта попробовать себя в международных автомобильных перевозках на большой, мощной автомобильной технике. И вот в 2001 г. ему посчастливилось устроиться на работу водителем-экспедитором в ЗАО «Смоленск-Экспедиция», а с 2004-го он трудится в прославленной компании «Совтрансавто-Смоленск».

– Я понимал, – говорит Владимир, – что для такого уровня работы нужны более фундаментальные знания в автомобильной области. Поэтому поступил в Смоленский автотранспортный техникум на заочное обучение.

Страха перед дальней поездкой не было, а вот небольшое смущение из-за языкового барьера, не скрою, испытывал. Но со временем это чувство пропало, научился общаться на разных языках в пределах необходимого уровня. Пришлось проехать всю Европу. Да, труд этот нелегкий, но в то же время интересный.

Владимир отмечает, что особая страница в его жизни и судьбе товарищей по работе – это доставка гуманитарных грузов и стройматериалов в зону проведения СВО и в Крым. Здесь движет не интерес и не материальная сторона, а в первую очередь долг. Это надо делать, а кому, если не нам.



Руководитель представительства АСМАП в ЦФО А. С. Ларионов (слева) вручил В. В. Даванову нагрудный знак «Почетный работник транспорта России»

Очень важный аспект в жизни всех водителей, особенно международных, это крепкий тыл, т. е. семья.

– Мои жена и дочь, где бы я ни находился, всегда в моем сердце. А мне на душе легче, когда ты знаешь – тебя любят и всегда ждут, – говорит Владимир.

В заключение мой собеседник обозначил основные черты, которыми должен обладать водитель, работающий на международных маршрутах.

– Многие, устраиваясь на работу водителем, даже не догадываются о тех обязанностях, что лягут на их плечи. Это обусловлено тем, что в подсознании людей эта профессия выглядит весьма простой и доступной. Но действительность такова, что наряду с вождением

транспортного средства водителю придется выполнять и другие задачи.

Большинство водителей считает свою профессию искусством. За рулем важно быть уверенным и сконцентрированным, уметь очень быстро реагировать и действовать в экстремальных ситуациях. У водителя должна быть хорошая и крепкая психика, то есть он должен быть терпеливым. Это связано с тем, что водители часто ездят на огромные расстояния. В этом пути человек находится один на один с машиной и ему предстоит пройти весь этот путь, чтобы благополучно вернуться домой.

Вот почему к этой профессии просто невозможно не относиться с любовью. Такая работа – настоящее призвание. 🚗

Специфика транзита

Монголия, Казахстан, Азербайджан, Грузия



Вследствие переориентации грузовых потоков на восточное и южное направления актуальность перевозок грузов транзитом через Монголию, Республику Казахстан, Азербайджанскую Республику и Грузию для российских международных автомобильных перевозчиков существенно возросла.

Напоминаем, что в соответствии с двусторонними межправительственными соглашениями о международном автомобильном сообщении осуществление перевозок транзитом через Монголию, Азербайджанскую Республику и Грузию осуществляется по разрешениям. Для осуществления перевозок транзитом через Республику Казахстан разрешения не требуются, за исключением перевозок крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов.

Департамент организации перевозок
АСМАП

Монголия

Транзитные перевозки через Монголию очень важны для обеспечения доставки грузов между Россией и Китаем. Значимость маршрутов, проходящих через Монголию, возрастает с каждым годом, все больше наших транспортных компаний участвует в перевозках на данном направлении. Российская сторона получает необходимое количество монгольских разрешений для удовлетворения потребностей отечественных предприятий.

Кроме того, осуществляется обмен разрешениями в рамках трехстороннего (Россия – Китай – Монголия) Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автомобильных дорог от 8 декабря 2016 г., которые пока еще мало востребованы. Для того, чтобы продемонстрировать транспортным организациям удобство и преимущества выполнения перевозок по одному из маршрутов, определенных указанным соглашением, в сентябре 2023 г. под эгидой ЭСКАТО был проведен пилотный автомобильный пробег по маршруту Урумчи – Такешикан (Китай)/Ярантай (Монголия) – Кобдо – Уланбайшинт (Монголия)/Ташанта (Россия) – Горно-Алтайск – Новосибирск с участием перевозчиков России, Монголии и Китая.



Для российских перевозчиков автопробег был важен с точки зрения изучения состояния монгольских автомобильных дорог и придорожной инфраструктуры для осуществления перевозок между регионами Сибирского федерального округа и Синьцзян-Уйгурским автономным районом Китая.

По результатам автопробега выявлено, что уже сейчас существующая инфраструктура позволяет выполнять перевозки по данному направлению. При этом монгольской стороной обозначены намерения по дальнейшему улучшению качества автомобильных дорог и развитию придорожной инфраструктуры.

Особенностью перевозок грузов транзитом через территорию

Монголии является то, что они могут осуществляться только с использованием книжек МДП.

Республика Казахстан

Облегчение условий транзитных перевозок через Республику Казахстан имеет важное значение для российских перевозчиков при выполнении рейсов в Китай, Узбекистан, Иран, Киргизию, Таджикистан и Туркменистан.

Одним из острых вопросов движения российских перевозчиков по территории Казахстана является установление в этом государстве различного уровня цен на дизельное топливо для казахстанских и иностранных перевозчиков.

Приказом министра энергетики Республики Казахстан от 19 мая 2015 г. № 361 установлена предельная цена на розничную реализацию дизельного топлива в размере 450 тенге за литр. При этом при предъявлении водительского удостоверения и свидетельства о регистрации транспортного средства, выданного в Республике Казахстан, предельная цена на розничную реализацию дизельного топлива составляет 295 тенге за литр. Такая норма является дискриминационной по отношению к российским перевозчикам, которым приходится приобретать дизельное топливо значительно дороже, чем их казахстанским коллегам.



На российско-казахстанских переговорах (в области транспорта) всех уровней, проведенных в 2023 – 2024 гг., АСМАП ставит перед казахстанской стороной вопрос об устранении такого дискриминационного подхода. Надеемся, что в ближайшее время казахстанская сторона сделает конструктивные шаги по решению этого вопроса.

Азербайджанская Республика и Грузия

Транзит через территорию Азербайджанской Республики и Грузии позволяет российским международным автомобильным перевозчикам осуществлять перевозки в направлении Ирана и Турции. В связи с этим были предприняты все необходимые меры для сокращения количества барьеров на данных направлениях.

На сегодняшний день ситуация такова: отменено взимание налога при проезде транспортных средств полной массой от 38 до 41 т. Перевозчики при въезде в Азербайджанскую Республику должны уплачивать дорожный налог только при перевозке грузов тяжеловесными транспортными средствами. Кроме того, удалось добиться прекращения взимания дорожного налога при перевозке опасных грузов.

Перевозки транзитом через Грузию имеют следующие особенности.



При проезде на территорию Грузии через Азербайджан и автомобильные пункты пропуска «Красный мост», «Лагодехи», «Мтквари» действует ограничение на ввоз топлива в баках транспортного средства:

- полный бак – при транзитном проезде по территории Грузии грузового транспортного средства;
- 500 л – при транзитном проезде по территории Грузии порожнего транспортного средства;
- 200 л – при проезде на территорию Грузии грузового транспортного средства для выгрузки товара;
- 50 л – при проезде на территорию Грузии порожнего транспортного средства для загрузки товара.

Помимо этого, согласно информации Агентства наземного транспорта Министерства экономики

и устойчивого развития Грузии, топливо, ввозимое в баке полуприцепа-рефрижератора при перевозке грузов, не требующих соблюдения специального температурного режима, рассматривается грузинской стороной как ввозимое сверх установленных ограничений. Согласно пункту 4 статьи 168 Таможенного кодекса Грузии в этом случае налагается штраф в размере 2 000 лари.

Кроме того, одной из особенностей является оплата транзитного сбора при проезде через территорию Грузии. Транзитный сбор составляет 350 лари за пользование автодорогами. Согласно постановлению Правительства Грузии сбор распространяется на все автотранспортные средства, за исключением микроавтобусов, которые перевозят грузы через территорию Грузии под таможенным контролем.

Грузоперевозчики освобождаются от сбора только в том случае, если осуществляют перевозку груза с территории морского порта до ближайшей зоны таможенного контроля в радиусе 10 км или в обратном направлении.

При въезде на территорию Грузии сотрудник налоговой службы в письменной форме предупреждает водителя транспортного средства о необходимости оплаты пользования дорогами. В случае неуплаты сбора на грузоперевозчика налагается штраф. 🚫



Директор ООО «Траст» А. В. Кучеров:

«Опыт и желание идти вперед – это самое важное. Тогда точно все получится!»

Андрей Васильевич Кучеров, директор компании «Траст» из Екатеринбурга, всем с гордостью рассказывает о том, что является перевозчиком в третьем поколении. Его дедушка всю жизнь проработал водителем, отец тоже трудился на этом поприще. Кстати, именно с отцом он выполнил свой первый международный рейс.

В условиях больших перемен предприятие принимает активное участие в перевозках комплектующих для восстановления объектов инфраструктуры на новых территориях нашей страны. Об этом и многом другом с читателями журнала «МАП» поделился А. В. Кучеров, для которого порядочность, опыт, профессионализм и забота о своих водителях – не пустые слова.

– Я родился и вырос в Оренбургской области, в г. Новотроицке, он находится на границе с Казахстаном. Летом 1990 г. отец взял меня в рейс, который оставил незабываемые впечатления.

Серьезно и осознанно заниматься грузоперевозками я решил в 2008 г. Сначала велась экспедиторская деятельность, а в 2010 г. был приобретен мой первый грузовой автомобиль. Объем заказов позволял обеспечивать транспортное средство работой и зарабатывать приличные деньги. Начинать с внутрироссийских перевозок – появились стабильные рей-

сы в Якутию и Улан-Удэ. Но когда от клиентов стали поступать заявки в Казахстан, поняли, что, к сожалению, пока не можем их выполнять, поскольку не имеем допуска к международным перевозкам.

В 2014 г. наша компания обратилась в филиал АСМАП по Уральскому федеральному округу за консультацией по вопросам организации МАП. В результате был получен алгоритм наших действий для начала осуществления международных рейсов.

Нужно отметить, что обучались мы в уральском учебно-консультационном центре Ассоциации, который качественно подготавливает специалистов для международных автоперевозок и водителей-международников. ➡



Директор ООО «Траст» А. В. Кучеров

После получения допуска к международным перевозкам мы начали выполнять рейсы в Казахстан. Нарботав определенный опыт, водители заговорили о желании осуществлять рейсы в другие страны. Поэтому в 2016 г. решили осваивать грузоперевозки в направлениях Грузии, Армении и Узбекистана.

Большая часть маршрута по территории Армении проходит по горной местности, там нет привычных нам трасс, крутые подъемы чередуются с такими же крутыми спусками, дороги узкие, а в горных туннелях так вообще проезжать приходится большегрузному транспорту по очереди со встречными машинами.

За увеличение объема грузоперевозок, который компания выполнила в 2016 г. в Грузию и Армению, мы удостоены награды в конкурсе, проводимом филиалом АСМАП по Уральскому федеральному округу, «Перевозчик УрФО-2016» в номинации «Новое направление». Тогда на Урале перевозки в эти страны только зарождались, и мы были одними из первых, кто начал их выполнять.

В том же 2016 г. наша компания была принята в действительные члены Ассоциации.

В итоге мы определили для себя два основных направления международных перевозок – Армения и Казахстан.

В Казахстан транспортируем цементные смеси. Под эту работу мы специально приобрели полуприцепы-цементовозы, доля которых сейчас составляет половину нашего автопарка. Условия контрактов достаточно сложные, но мы всегда их выполняем, дорожим доверием наших заказчиков. Стараемся придерживаться принципа долгосрочного сотрудничества. Постоянно в контакте с водителями, которые в рейсе.



Работники предприятия

Все изменения и нюансы в законодательстве Казахстана своевременно доводим до них.

Но жизнь иногда вносит свои неожиданные коррективы...

С зимы 2022 г. и до весны 2023 г. у нас появился кардинально новый маршрут в сторону ДНР, ЛНР – Мариуполь и Крым. На постоянной основе одна машина возила из Ростова-на-Дону строительные материалы, различные комплектующие, которые используются для восстановления объектов инфраструктуры на новых территориях. Мы вполне осознанно подошли к этой задаче.

Необычайно сложной оказалась дорога в Крым через эти территории. Расстояние в 400 км удавалось проехать только за 1,5–2 суток, встречается очень много блокпостов на пути.

Потом появился маршрут до металлургического завода, который находился в 30 км от Артемовска. Водители слышали залпы артиллерийских снарядов, своими глазами видели последствия боевых событий. Нужно отметить, что они сами изъявляли желание отправляться в сторону боевых действий, осознавая все риски, последствия и непредсказуемость ситуации. Я лично проводил инструктаж, как вести себя в экстренных ситуациях, чтобы не забывали о мерах предосторожности, держали связь со мной, так и говорил: «Машины – это железо, нет ничего дороже человеческой жизни. Не забывайте все рекомендации».

Искренне благодарен судьбе и Богу, что все рейсы прошли благополучно. Когда водители приезжали домой и показывали нам видео и фотографии, что снимали сами, все понимали, что те пейзажи, которые видели в горах Армении и в казахстанских степях, не имеют никакого сравнения с испепеленной боевыми действиями землей. Каждый водитель приезжал с глубокой болью в сердце и пониманием, что

наши ребята там нас защищают, а мы здесь в ответе за их родных и близких.

У нас работает сотрудник, который был участником чеченской войны. Благодаря его давним связям с бывшими сослуживцами нам удается на постоянной основе помогать нашим военным – участникам СВО. Как только появляется потребность в квадрокоптерах, маскировочных сетях, бензопилах, вещах первой необходимости, с нами связываются, мы согласовываем список и оперативно заказываем и доставляем. В Ростове-на-Дону есть магазин запасных частей для автомобилей КАМАЗ, в котором мы заказываем запчасти по заявкам бойцов для оперативного ремонта техники, задействованной в зоне СВО. Ежемесячно мы выделяем на эти цели по 100 000 рублей. Иногда бывают и более крупные суммы.

Обращались к нам водители – участники СВО из Оренбургской области, просили недорогие шины для военной автотехники. Кругом все помогают, все отзываются. А как иначе? У нас свои сложности в работе, а там совершенно иные проблемы, несравнимые с нашими.

Я всегда с большим уважением отношусь к сложному труду водителей, особенно тех, кто ездит на большие расстояния. Это только кажется романтикой. На самом деле труд водителей (дальнобойщиков, международных) – это сложный симбиоз ответственности, соблюдения всех требований режима труда и отдыха, технических знаний и т. д.

Мы в компании тоже стараемся мотивировать наших водителей. Каждый месяц стали выплачивать всем в обязательном порядке премию 10 – 15 % от зарплаты. Ведь ситуации бывают разные. К сожалению, хороших, опытных водителей всегда не хватало. А сейчас особенно наблюдается их дефицит, происходит вымывание кадров.

Молодых 35-летних водителей немного. Средний возраст – около 50 лет. Базы для обучения профессиональных водителей отсутствуют. Демографические и геополитические факторы тоже оказывают существенное влияние на нехватку кадров. Теряется престиж этой профессии среди молодежи, не проводится ее популяризация. Но мы стараемся удерживать и ценить своих водителей.

Наряду с материальной мотивацией используем и нематериальную. Например, недавно доставляли колокола из Челябинской области для строительства церкви в Смоленске. Крайне ответственный груз, но какой по своей ценности и сути! Можно сказать, такое выпадает один раз в жизни! Это же прикосновение к благому делу...

Считаю, что успех бизнеса в сфере автомобильных грузоперевозок на 80 % зависит от квалификации и опыта водителя и профессиональной ответственности механика.

За техническое состояние автопарка и работу с водительским составом в нашей компании отвечает механик Сергей Ворона, который уже более десяти лет работает в нашей команде, и я доверяю ему, как самому себе. Он профессионально разбирается во всех технических вопросах, обеспечивает своевременную подготовку транспорта в рейс и заказ необходимых запчастей, а также проводит инструктаж для водителей. Его ответственный подход к работе позволяет своевременно выполнять договорные обязательства перед нашими клиентами.

Около 70 % наших водителей – это костяк, который трудится с начала создания компании. Со многими из них мы прошли все этапы становления автомобильных перевозок. Водители по-настоящему проверены временем. Если потребуется, могут даже перевести инструкцию к новому автомобилю с китайского языка на русский. Вот такие они заинтересованные и неравнодушные. 🚫

ВИЗЫ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ: нюансы оформления

За два прошедших года рынок международных автомобильных перевозок сильно изменился. В этих условиях у многих российских транспортных компаний возникают сложности, в том числе и с оформлением виз для водителей.

Актуальной информацией по этому вопросу с читателями нашего журнала поделились сотрудники дочерней компании Ассоциации – ООО «АСМАП-Сервис»: заместитель начальника отдела услуг Ольга Донцова и специалист Ирина Вставская.

Александра НОВИЧКОВА

– В какие страны вы сейчас оформляете визы?

– На сегодняшний день мы оказываем услуги по оформлению виз по двум массовым направлениям. Первое – это страны шенгенского соглашения, второе – государства, не входящие в Шенгенскую зону.

– Довольно широкие направления. Расскажите подробнее о каждом.



– Давайте начнем с Шенгенской зоны. Среди перевозчиков по оформлению виз в «АСМАП-Сервис» наибольшей популярностью пользуется Итальянская Республика. Причин этого несколько. Во-первых, одно из препятствий, возникающих при оформлении визы в Италию, – клиенту необходимо наличие договора на перевозку с иностранным партнером. Нет договора – нет и визы.

– Вы говорили про популярность, а сейчас речь пошла про сложности оформления. Как трудности могут быть причиной популярности направления?

– Все просто: «АСМАП-Сервис» предлагает своим клиентам готовое решение – оформление документов через своего итальянского партнера.

– Действительно, когда у тебя есть решение проблемы – это сразу становится большим преимуществом. Но это не единственная причина популярности Италии?

– Конечно, нет. Во-вторых, Италия выдает многократные визы ка-

тегории С, которые позволяют несколько раз въехать и выехать из страны.

В-третьих, это срок действия визы. Спрогнозировать его не представляется возможным, даже если у водителя хорошая визовая история. По сути, это лотерея. Но на практике Италия выдает визу сроком действия от двух месяцев до одного года. И хотя в прежние времена страны шенгенского соглашения выдавали разрешения с гораздо более продолжительным сроком действия, сейчас сроки итальянской визы очень привлекательны для перевозчиков.

Важно упомянуть, что по этому направлению есть и определенные ограничения. Например, большое значение имеет место постоянной регистрации водителя, на которого подаются документы. Водители, зарегистрированные в Северо-Западном федеральном округе, должны обращаться напрямую в визовый центр Италии, который расположен в Санкт-Петербурге. Исключением является только г. Калининград.

Представители всех остальных регионов России за оформлением итальянских виз могут обращаться в «АСМАП-Сервис».

– А другие страны шенгенского соглашения? Как у них обстоит ситуация с выдачей виз?

– Менее востребованными вариантами в Шенгенской зоне для оформления виз являются Эстонская Республика и Королевство Швеция. Для этих стран обязательно наличие у перевозчика приглашения и контракта на перевозку грузов с иностранным партнером – представителем страны.

При этом документы принимают от водителей из любых регионов, привязки к консульским округам нет.



Кроме того, для водителей имеется возможность оформления немецкой визы. Но следует учитывать, что на данный момент консульство Фе-

деративной Республики Германия оформляет только однократные визы. Регионального разделения по месту регистрации водителя у Германии также нет, заявители могут подать документы в любой из пяти визовых центров, которые находятся в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Новосибирске или Калининграде.

Как и в случае с Эстонией и Швецией, необходимо иметь договор на перевозку грузов с немецким партнером и приглашение от него.

Это наименее привлекательный вариант для наших перевозчиков.

– Итак, сразу понятно, что Италия на текущий день является фаворитом. А в какие сроки водители могут получить визу?

– На текущий момент срок принятия решения по выдаче европейских виз может достигать 45 дней. В редких случаях время обработки может быть увеличено, если требуется расширенная проверка документов или запрос дополнительных сведений по заявителю или его фактической цели поездки.

– А что насчет оформления виз для граждан Республики Беларусь? Отличаются ли условия для них?

– Оформить шенгенскую визу могут и граждане Республики Беларусь. В этом случае от них потребуются стандартный комплект документов,



а также временная регистрация или документ, подтверждающий право оформления визы на территории Российской Федерации.

– Есть ли регионы нашей страны, которые чаще других обращаются за визой?

– Большой спрос на оформление шенгенских виз у перевозчиков из Калининграда и области, которым необходимо транзитом пересечь часть Литвы, для того чтобы попасть на территорию России.

Стоит отметить, что для водителей, осуществляющих автомобильные перевозки, предусмотрена возможность оформления упрощенного транзитного документа (УТД), который выдается консульством Литовской Республики только при личном обращении заявителя. Однако это не дает возможности пересекать границу других стран шенгенского соглашения. Кроме того, транзит должен быть осуществлен в течение 24 часов и зачастую этого времени не хватает из-за очередей на погранпереходах. Максимальный срок, на который выдается упрощенный транзитный документ, составляет три года.

– Давайте перейдем к другому массовому направлению работы для вашей компании – страны не-шенгенской зоны. В какие из них водители оформляют визы на данный момент?

– Их несколько, давайте по порядку.

Сейчас российские перевозчики испытывают потребность в иранских визах, на данный момент они оформляются в рабочем режиме. Иранская сторона выдает многократные визы сроком на полгода, принимая как российских, так и белорусских водителей, причем без привязки к месту регистрации.

Менее востребованной страной для оформления виз является Туркменистан. По отзывам самих перевозчиков, получить приглашение от туркменской стороны



зачастую бывает проблематично. Кроме того, для оформления визы необходимо наличие договора на перевозку груза. Туркменская сторона выдает многократные визы сроком на полгода.

И одним из самых популярных направлений для наших водителей является Поднебесная. К сожалению, на данный момент консульство Китайской Народной Республики в Москве не принимает документы от водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки, хотя работа в этом направлении ведется.

Однако оформить визу можно через консульство, расположенное в Хабаровске. Помимо стандартного комплекта документов обязательным является предъявление ноты, выданной дипломатическим представительством Российской Федерации в Хабаровске, на каждого водителя.

Если же обратиться к нам, в компанию «АСМАП-Сервис», то этот документ клиенту не понадобится – его самостоятельно запросит представитель компании.

Следует обратить внимание на то, что при подаче документов через дочернюю компанию Ассоциации обязательным является наличие

оригинала свидетельства профессиональной компетентности (СПК) международного автомобильного перевозчика. Для получения СПК водителю необходимо пройти 36-часовой курс повышения квалификации и сдать письменный квалификационный экзамен. Сделать все это можно в Академии АСМАП, которая развернула сеть учебных центров во всех федеральных округах и городах областного значения, где имеется большое количество международных автомобильных перевозчиков. Срок действия такого свидетельства составляет пять лет.

Более подробную информацию об обучении можно получить на сайте Академии Ассоциации <http://www.academy.asmap.ru>.

– Как видим, в Ассоциации и ее дочерних компаниях транспортные предприятия могут получить поддержку по любому вопросу, касающемуся международных автомобильных перевозок. Спасибо вам за развернутые ответы и уделенное время, нашим читателям это будет очень полезно и интересно!

Обеспечение российских перевозчиков иностранными разрешениями в 2023 году и перспективы на 2024 год

В условиях переориентации грузопотоков на новые, менее зависимые от политических факторов маршруты одним из самых актуальных вопросов стало обеспечение российских перевозчиков необходимым количеством разрешений иностранных государств. О том, что было сделано для этого в прошлом году и что планируется предпринять для решения этого вопроса в году текущем, мы расскажем читателям журнала.

Департамент организации перевозок АСМАП

Ситуация, сложившаяся в 2023 году

В течение прошлого года в результате совместной продуктивной работы Ассоциации с Минтранс России удалось дополнительно получить 58 600 разрешений иностранных государств, в том числе Азербайджана – 38 600, Ирана – 8 000, Турции – 5 000, Казахстана – 5 000, Монголии – 2 000.

Обмен разрешениями на прошедший год с китайской стороной, который не был запланирован на конец 2022 г., после снятия в КНР пандемических ограничений на перевозки произведен в два этапа – в июле и октябре 2023 г. в объеме 85 600 разрешений.

Это позволило полностью обеспечить потребности российских перевозчиков в разрешениях практически всех государств. Некоторый дефицит сохранялся только в разрешениях Ирана (для транзитных перевозок грузов и перевозок грузов в/из третьих государств), Казахстана (для перевозок грузов в/из третьих

государств) и Финляндии (для нерегулярных пассажирских перевозок).

С компетентными органами иностранных государств было согласовано продление сроков действия разрешений 2023 г. по 31 января 2024 г. включительно. С Литвой и Турцией согласовано продление до конца февраля 2024 г.

Перспективы обмена разрешениями в 2024 году

Распределение разрешений на текущий год не вводилось с тем, чтобы перевозчики, только осваивающие новые направления, тоже могли получить необходимые им разрешения.

С компетентными органами Азербайджана, Ирана и Монголии удалось согласовать увеличение контингентов разрешений на 2024 г. по сравнению с первоначальными контингентами 2023 г. на 47 900 штук.

По итогам консультаций с Минтранс России решено осуществлять обмен разрешениями только с теми недружественными государствами, компетентные органы которых официально обратились в Минтранс Рос-

сии с предложением об обмене. Таких стран 13. Со всеми государствами, за исключением Литвы, обмен произведен в объеме квартального контингента.

С литовской стороной произведен обмен разрешениями в количестве 70 000 штук, в том числе для российской стороны 70 000 особых разрешений для перевозок в/из Калининградской области. Это позволит обеспечить непрерывное транспортное сообщение с Калининградской областью в течение 2024 г.

Польская сторона, первоначально уклонившаяся от обсуждения вопроса об обмене разрешениями, подтвердила готовность произвести обмен в количестве 27 000. АСМАП проинформировала Минтранс России о целесообразности обмена разрешениями с польской стороной только в случае, если перевозчикам Калининградской области будет разрешено въезжать на территорию Польши для разгрузки и погрузки на приграничных таможенно-логистических терминалах. Мы надеемся, что к моменту выхода этого номера журнала вопрос будет урегулирован.

Разрешения всех государств, которые могут быть востребованы российскими перевозчиками, получены и направлены в пункты выдачи.

Таким образом, потребности перевозчиков в разрешениях иностранных государств в 2024 г. будут удовлетворены. ➔

40 лет на международных маршрутах

Сергей Николаевич Будилов работает водителем на автотранспортных предприятиях, выполняющих международные автоперевозки, уже почти четыре десятка лет. Чего только не случилось с НИМ за эти годы! Накопив большой багаж воспоминаний, он делится некоторыми из них с читателями нашего журнала.

Илья ЧЕРНЯКОВ
(chernyakov@asmar.ru)

– **Сергей Николаевич, расскажите нашим читателям немного о себе.**

– Я родился 16 июня 1955 г. в Ленинграде. Там же окончил сварочно-машиностроительный техникум. После был направлен мастером в Воронежскую область, как мне пообещали, на военный завод. А оказалось, что в колонию строгого режима. В общем-то, я не жалею, что так получилось: работал хорошо и зэки меня уважали. Потом меня прямо из колонии призвали в армию. Два года (с 1974 по 1976 г.) служил в Ленинграде в Вагановском гарнизоне. Дорога жизни, войска ПВО. В те годы чуть не попал в Египет, но тогда наш гарнизон туда не отправили. Сразу же

после армии по комсомольской путевке направили на Кировский завод инженером-технологом, где я отработал два года в сварочно-сборочном цехе, что тоже пошло мне на пользу. Зарплата у инженера в то время составляла 120 рублей плюс прогрессивка. Пока работал, выучился на водителя. Ведь когда я впервые увидел машины «Совавто», то загорелся мечтой стать водителем.

Получив водительские права, на протяжении семи лет работал в 32-м парке на Волхонке, где также трудились мой отец и крестный. Они-то и уговорили меня вступить в партию, что мне в дальнейшем пригодилось.

В то время в Советском Союзе существовало объединение «Ленпромтранс», в которое входили все автомобильные предприятия, обслуживающие промышленные организации. И «Совавто» как раз набирало с таких предприятий по два-три человека к себе на работу. Предложили и мне. Тогда (а это было в мае 1985 г.) оформляли без всяких увольнений – по переводу. Правда, пришлось потратить три дня на оформление документов, так как в то время нужно было быть партийным и женатым, и лучше, чтобы дети были.

Первые два года пришлось отработать на перецепке, то есть водителем, который работал на западном направлении, встречал иностранного коллегу в Бресте, где они обменивались полуприцепами и разъезжались к местам разгрузки.

– **Практически так же, как работаем в нынешнее время.**

– В те годы у водителей было принято дарить подарки. Например, красивые полиэтиленовые пакеты, с которыми сейчас все ходят



С. Н. Будилов

по магазинам. В советское время их у нас не было, а только различные авоськи. Дарили ручки, зажигалки, колготки – все это за перецепку, так было принято. Иногда даже деньги нам давали. По тем временам, хочу сказать, очень большие: и по 50, и по 100 рублей, когда средняя зарплата составляла чуть больше 100 рублей.

Раньше жили очень дружно и уважительно относились друг к другу. В то время в «Совавто» работало много водителей-автогонщиков, музыкантов, спортсменов – хоккеистов, волейболистов, футболистов, которые после травм или по возрасту вышли в тираж. «Совавто» было очень престижным местом работы.

– **Ваш руководитель Илья Маркович как раз был автогонщиком, рассказывал об этом.**

– У нас, кстати, есть механик Сергей Федорович Смуров. В этом году будет 50 лет, как он работает в «Совавто». Его отец был знаменитым автогонщиком, тоже работал на нашем предприятии. И сын по стопам отца сюда пришел. Раньше у нас был свой спорт-бокс для гоночных машин. На спортивном МАЗе выступал знаменитый гонщик Львов, который в свое время участвовал в соревнованиях на спортивном МАНе за голландцев. Его сын также занимается автоспортом, у него есть гоночная площадка, расположенная у поселка Ленсовета.

– **Да, у «Совавто» действительно богатая гоночная история! Команда является одной из старейших в регионе.**

– Это верно. Недавно отметили 60 лет! Наша команда считается одной из первых, но дебютантом все же была команда «Совавто-Бийск». Они тогда ходили в Монголию, Китай чуть ли не на лошадях (смеется). А потом организовалось «Совавто-Ленинград». Сначала ездили на «Захарах», потом на «Колхидах», затем появились «Шкоды», первые «Вольво» 89-е. Мы их называли «вельветовые», потому что у них вся cabina была отделана вельветом. Очень теплые машины были, для того времени просто шикарные! Диски у них были разборные, из 3-х частей. Колесо снимаешь, в определенном месте ударил, и оно разобралось – очень удобно!

– **Значит, с тех времен пошла любовь к «Вольво» у «Совавто»?**

– Ну да, и потом других машин практически не было. В один момент закупили 30 «Ивеко», но потом быстро от них избавились. У них моторы очень хорошие, но вот все остальное – так себе. Электрика слабая, они очень холодные, не для нашего климата, так скажем. Рейсы на Иран мы выполняли исключительно на «Вольво». Некоторые на МАЗах ездили, «Мерседесы» даже грелись, а «Вольво» все нипочем, рабочая лошадка!

– **Получается, скоро будет 40 лет, как вы работаете на международных перевозках. В каких странах успели за такой долгий срок побывать?**

– Для меня самое главное, что я год отработал на Иран, это было в 1989 г. Первые полгода ездили вдвоем с напарником. На Иран возили яйца из Финляндии, сыр из Франции, из Германии и Дании мясо поставляли, причем только говядину, так как страна мусульманская. На коробках была нарисована голова коровы, которая обязательно была повернута в сторону солнца, и там было написано, что корову забивают только при восходе солнца. Так я полгода

непрерывно и проезжал в Иран. Забирал перецепку – ехал туда, потом обратно. После был небольшой отпуск, затем один раз съездил в Финляндию и вновь полгода на Иран.

Расскажу немного об этих рейсах. В Азербайджане есть город Астара, на границе с Ираном. Так как граница проходила прямо через город, то мы его называли «Астара советская» и «Астара иранская». Город находился на берегу Каспия, поэтому каждый день ели черную икру, вареную и па-



Иран. Движение автоколонны



На стоянке г. Астары, граница с Ираном, 1989 год

реную осетрину и шашлык. Словом, жили, как на курорте.

Наши рефрижераторы собирали в колонну, которая достигала 60 машин. Ее возглавляли джипы с охраной. В хвосте тоже ехали машины охраны. Так оповещали местных жителей о том, чтобы они ни в коем случае не подходили к рефрижератору в случае его поломки.

В 120 км от границы вся колонна останавливалась на ночлег. И поднимали нас в 3 часа ночи, пока на дорогах не было других машин, потому что правила дорожного движения там никто не соблюдал. До Тегерана было 550 км от границы и находился он на высоте 2 000 км над уровнем моря. Сначала ехали 120 км вдоль Каспия, а потом уже шел подъем, но, кстати, не очень крутой и с нормальной асфальтированной дорогой. На подъезде к Тегерану была стоянка. Туда загоняли машины, потом приезжал автобус и нас везли в гостиницу Тегерана, где размещались водители из всех подразделений «Совавто». Затем те, кому было нужно, отправлялись на разгрузку, на таможенную. Процедура довольно-таки долгая, так как нужно было проходить врачей, температурный режим и прочее. В общем, один кругорейс занимал около 15 суток.

– Интересная история! А потом куда ездили, после Ирана?



На стоянке в сильный дождь: ужин под прицепом (г. Роттердам, Голландия)

– Мне довелось сделать пять рейсов через Югославию в город Битола, что на границе с Грецией, а это почти 900 км по территории Югославии. Мы туда возили картон из Антропшино. До чего была красивая страна, даже интереснее, чем Франция. Она хорошо развивалась, за что ее и разбомбили, к сожалению... Как же к нам там хорошо относились! На границе югославы к нам обращались «братка», и мы так же в ответ. Болгары нас называли «братушка», а они – «братка». Вот стоит очередь на границе, кого там только не было... Кстати, поляков уже тогда не любили и называли их цыганами, потому что они разошлись по всей Европе. И вот инспектор, видя русскую машину, завешивал шторы и приглашал к себе. В Югославию обязательно нужно было брать с собой разные значки, так как местные жители были на этом помешаны (*смеется*): и полиция, и таможня, и пограничники. В первую очередь спрашивали: «Значки привез?». Поставишь коробку на стол, а они выбирают. Посидим, поговорим, они нас подсолненными семечками угощали. Расспрашивали друг у друга, кто как живет, сколько стоят хлеб и мясо. Очень душевные люди с хорошим отношением к нам.

Кроме того, мне удалось трижды побывать в ГДР. У них в то время уже много чего было – колготки, ку-

хонные комбайны и т. д. Как-то домой привез колготки, так жена была на седьмом небе от счастья (*смеется*). Объездил, наверное, все социалистические страны: Чехия, Венгрия, Словакия, Польша, Болгария и прочие, скандинавские – Швеция и Финляндия. В Норвегии только не бывал. Весь запад исколесил, на Бельгию работал на протяжении двух лет, столько же – на Австрию и Германию. В Италии побывал, в Турцию трижды съездил.

– География обширная, конечно! А теперь про наше время, до санкций и после. Как работаете сейчас?

– Еще задолго до санкций мы перестали ездить в большинство европейских стран. Основные оставшиеся направления – Финляндия, Швеция, Норвегия. В Норвегию возили фанеру, доски, а оттуда – рыбу, из Финляндии – оборудование.

– А можете сравнить, когда было лучше, проще работать? В советское время или же в постсоветское?

– Однозначно в советское. Сейчас объясню почему. Например, раньше на Западе не было платных дорог, сейчас строго маршруты – ни влево, ни вправо. А в то время куда захотел, туда и поехал. Практически не было ограничений по времени, можно было спокойно немного где-то постоять. И было больше романтики, и отношение во всех странах к нам было очень хорошее. А когда Советский Союз развалился, то отношение к нам резко изменилось. Сразу поляки вспоминаются: могли непристойные жесты в наш адрес показывать, некрасивые словечки выкрикивать. А вот немцы, кстати, как-то спокойно относились, несмотря на все происходящее. Страны Прибалтики особенно плохо к нам стали относиться. Так что советское время вспоминается с теплом на душе. И, кстати, у нас ни один водитель тогда не ушел за границу работать. Ни у кого такого желания не было. Но, правда, двое ребят ушли работать в Иран и погибли, причем по своей глупости. Там же нельзя раздетому ходить и их об этом предупреждали. И вот одного, как ребята рассказывали, застрелили в какой-то деревне, когда он до трупов разделся на

стоянке. Но вроде бы тогда там полдеревни пересажали. А потом еще один погиб, в мусульманских странах очень строго с обычаями.

Еще один неприятный случай вспомнил. Ехала машина, везла оборудование для казино и пропала под Волгоградом. Обнаружили ее потом сгоревшей на стоянке, а от водителя осталась одна тапка и ключи от квартиры. Так его и не нашли в итоге...

Другая наша машина пропала в Москве, тогда только пришли новые «Вольво», белые, «кепочки» мы их называли, с рефами. И тоже с концами, ни водителя, ни машины. Это уже наши лихие 90-е...

– Кстати, как ваши поездки складывались в то непростое время?

– Вы знаете, один случай помнится. Однажды я ехал из Бреста на тягаче «Вольво». В районе Смоленска на минской трассе был железнодорожный переезд. Он находился в очень плохом состоянии, возле него всегда притормаживали до первой передачи. И бандиты в этом месте обычно подлавливали. Я шел груженный. Только переезд проехал, как по обочине нагоняет «Москвич», в котором четыре человека, делают жесты – прижимайся. Вижу, что дальше обочина вся в ямах. Думаю, сейчас вы, ребята, от меня отстанете. Включаю правый поворот, показывая, что хочу остановиться. Они



Получение новых тягачей «Вольво»

тормозят, а я дальше и по газам. Они за мной также по обочине, а я держу скорость, чтобы меня не обогнали. И вот начались кочки на обочине, в итоге они отстали. Я приезжаю потом в наш гараж на базу, где обсуждались рабочие дела. Так вот, директор нам рассказывает, что одного водителя там же пытались остановить на «восьмерке» два человека. Он их сбил, и они улетели в кювет. На «Вольво» всего лишь блок фар пострадал. В этот момент подь-



В ожидании загрузки, г. Антверпен, Бельгия

ехал майор, как оказалось, местный участковый, он видел эту ситуацию: «Ну что, ребята, допрыгались?». Один бандит, правда, убежал, а второго зажал в машине. И директор нам часто говорил, что если будет похожая ситуация, то можно таранить машины, чтобы нам ничего не угрожало.

– Да, в 90-е время было очень опасное! А как сейчас работаете?

– Сейчас работаем на перегрузке. В данное время стою на стоянке перед Островом, потом поеду в Пыталово. Вот как раз только что разговаривал с финским водителем, он из Эстонии в Россию едет. Будет, говорит, ночью оформляться, чтобы к утру приехать на СВХ и там нам перегрузиться. Мы туда едем с пустыми контейнерными площадками, а финны нам груженные контейнеры везут. После всей процедуры поеду обратно, в Санкт-Петербург. Раньше перегружались на финской границе, теперь перестроились на псковское направление. Перегружаемся либо в самом Пскове, либо в Пыталово.

– Правильно, искать выходы из сложившейся ситуации нужно всегда. Хорошо, что смогли перестроиться в это нелегкое для международных перевозок время. Спасибо вам за такой увлекательный рассказ, было приятно пообщаться. Ровных вам дорог и ни гвоздя, ни жезла, как говорится! 🚫

Внимание и ответственность – залог успеха в международных автоперевозках

Представьте, вы везете сборный груз из Турции в Россию, у вас пять получателей с доставкой на разные таможенные назначения и с разными сроками доставки. Как правильно завершить данную перевозку?

Генеральный директор транспортной компании ООО «ЛИГА ТРАНС» Андрей Николаевич Принцевский не раз сталкивался с такими ситуациями. Он любезно согласился поделиться своим опытом с коллегами.

Юрий ТЕЛЯТНИК

Автотранспортная компания «ЛИГА ТРАНС» работает на рынке международных грузоперевозок с 2004 г. Генеральный директор предприятия А. Н. Принцевский рассказал об осуществлении международных рейсов в нынешних непростых условиях, о том, как его бизнес адаптировался к новым реалиям после введения санкций и пятого пакета ограничений. Из-за этого организации пришлось срочно менять логистические маршруты и искать новых партнеров.

– Мы стали работать в направлении Турции, Грузии, Армении вместо Европы, – говорит он. – Хотя у нас уже был опыт работы с этими странами, пришлось фактически начинать все с нуля в плане поиска клиентов и наработки маршрутов. Несмотря на все трудности, компании удалось сохранить бизнес и продолжить работу на новых направлениях. Взаимодействие с филиалом АСМАП по Южному и

Северо-Кавказскому федеральным округам помогает решать сложные вопросы.

Отдельно собеседник поделился поучительной историей, произошедшей с одним из опытных водителей компании. При транспортировке сборного груза из Турции в Ростов-на-Дону у того оказались транспортные накладные с разными сроками доставки. Из-за невнимательности он пропустил это несоответствие, в результате чего компания получила предупреждение. Избежать административного штрафа удалось лишь благодаря безупречной репутации и отсутствию нарушений в течение последних двух лет.

Конечно, ошибки случаются даже у самых опытных специалистов. Невозможно полностью избежать всех неприятностей, но компания приложила максимум усилий, чтобы минимизировать риски, ведь в случае повторения подобных инцидентов ей грозит приостановка допуска к осуществлению международных ав-

томобильных перевозок, что крайне критично для бизнеса.

– Позднее, проанализировав сложившуюся ситуацию, для себя сделал вывод, что перевозка сборных грузов в несколько мест доставки по процедуре МДП облегчила бы процесс транзита, минимизировала риски и сократила финансовые расходы, – говорит Андрей Николаевич. – Маршруты перевозок с применением книжки МДП могут проходить через несколько таможен мест отправления и назначения (но не более восьми). Чтобы свести к минимуму ошибки при перевозке сборных грузов, предлагаю транспортным компаниям использовать процедуру МДП с учетом ее объективных преимуществ.

– Все наши 18 водителей на 16 грузовых автомобилях регулярно проходят повышение квалификации, – продолжает А. Н. Принцевский. – Учебные центры АСМАП готовят профессиональных водителей-международников, и в нашей компании все – без исключения – водители прошли данное обучение.

Мы также контролируем соблюдение всех регламентов по выпуску транспортных средств в рейс, всех видов инструктажей водителей. Данные меры являются фундаментом для безопасного и качественного оказания автотранспортных услуг.

Еще одна рекомендация, которой поделился руководитель, – тщательно проверять всех контрагентов перед сотрудничеством. Он рассказал историю, как компания едва не попала на уловку мошенников,

разместивших ложный заказ от имени известной транспортной фирмы. Злоумышленники получили доступ к аккаунту перевозчика и вели диалог от его лица.

– Проверяйте контрагента всеми доступными способами, сравнивайте контактные данные. Не поленитесь еще раз уточнить все детали перевозки, чтобы избежать неприятных сюрпризов с грузом, – советует наш собеседник.

– Рынок международных грузоперевозок отличается динамичностью и высокой конкуренцией. Чтобы добиться успеха, компаниям приходится решать сложные задачи: оперативно менять логистику, находить новых надежных партнеров, предотвращать мошенничество. Внимательность, осторожность и опыт – залог успеха для компаний, работающих в сфере международных автоперевозок. Не стоит полагаться только на квалификацию водителей и партнеров, важно самостоятельно контролировать все этапы логистического процесса. Это поможет избежать досадных ошибок и сохранить бизнес даже в кризисных условиях. 🛑



Генеральный директор ООО «ЛИГА ТРАНС» А. Н. Принцевский (в центре) с водителями компании



Масла для китайской техники: особенности выбора

Активное замещение европейской, американской и японской коммерческой техники на китайские аналоги уже стало реальностью сегодняшнего дня. Парк автопоездов автотранспортных компаний стремительно меняется во всех сегментах. В связи с этим инженеры технической службы автопредприятий разбираются в нюансах подбора запасных частей и расходников, среди которых особое место занимают смазочные материалы.

Александр БОРИСОВ,
старший технический эксперт бренда
премиальных смазочных
материалов LUBRIGARD

В этом материале рассмотрим, почему при обслуживании китайской магистральной техники не обойтись без смазочных материалов, соответствующих национальным стандартам КНР.

Преимущества масел стандарта GB

Масла, изготовленные для внутреннего рынка Китая и используемые при обслуживании автомобильной и специальной техники, должны отвечать национальным стандартам Китайской Народной Республики GB (сокращенно от Guobiao). Согласно им смазочные материалы обязаны пройти тестирование на соответствие нормативам, часть которых превышает требования API, ACEA, ILSAC, SAE и ISO. Только в этом случае продукция будет занесена в реестр China Compulsory Certificate (орган обязательной сертификации Китая). Из этого следует, что для обеспечения надежной работы техники, выпущенной в

Поднебесной, и достижения ею заложенного конструкторами ресурса при обслуживании машин необходимо использовать масла, отвечающие требованиям стандартов GB в дополнение к упомянутым выше API, ACEA, ILSAC, SAE и ISO.

В частности, применительно к моторным маслам для дизельных двигателей коммерческой техники важно, чтобы они соответствовали требованиям стандарта GB 11122-2006, трансмиссионным маслам – GB 13895-2018, гидравлическим маслам – GB 11118.1 HM и GB 11118.1 HV. Их наличие, по сути, является пропуском смазочных материалов в сервисные зоны автопредприятий и эксплуатирующих организаций, а также СТО, на которых обслуживаются машины из КНР. При этом важно понимать, что национальные стандарты GB не замещают собой, а дополняют и ужесточают требования API, SAE, ISO и т. д., на которые привыкли ориентироваться инженеры, отвечающие за эксплуатацию транспортных средств и спецтехники.

Покажем, в чем именно заключаются отличия и по каким параметрам национальные стандарты GB

превосходят общепринятые, мировые. Начнем с самых востребованных – моторных масел. По ним стандарт GB предъявляет более жесткие требования в части контроля качества продукции, а также по содержанию воды и механических примесей. Кроме того, смазочные материалы должны перекрывать требования API. Также стандартом нормируются значения температуры вспышки и застывания. На практике это выражается в меньшем расходе масла на угар, более легком пуске моторов при низких температурах. Для парков магистральных седельных тягачей это проявляется в сокращении эксплуатационных расходов и повышении коэффициента технической готовности техники.

Значительно больше различий имеют гидравлические масла. В частности, по требованиям национального стандарта GB они должны обладать улучшенными противоизносными свойствами, что особенно важно для высоконагруженных, обладающих большой производительностью агрегатов гидросистем.

Следующий заслуживающий внимания показатель – стабильность при обводнении. Масла должны сохранять свои свойства и качества при попадании в них воды. Это важно прежде всего для техники, имеющей гидравлическую систему с маслобаками большого объема, в которых из-за перепада температуры и наличия клапанов происходит конденсация влаги из воздуха. При работе (загрузка/выгрузка) гидросистема прогревается, а при перемещении машины от объекта к объекту остывает. В эти периоды и происходит попадание конденсата в масло. Гидравлические масла, отвечающие

требованиям стандарта GB, характеризуются высокой термоокислительной стабильностью, от которой зависит их ресурс и склонность к образованию отложений. Она достигается, в частности, благодаря использованию современных антиокислительных компонентов (antioxidants, oxidation inhibitors) в пакетах присадок. По требованиям национального стандарта GB гидравлические масла также должны иметь лучшие антикоррозионные свойства, а также фильтруемость.

Применительно к трансмиссионным маслам упор нужно сделать на значительно более жесткие требования к противоизносным и противоизносным свойствам, которые регламентирует стандарт GB.

Общим преимуществом всех типов гидравлических и трансмиссионных масел, отвечающих стандартам GB, является более высокое требование по пенообразованию. Этот параметр напрямую влияет на качество смазки деталей агрегатов и их ресурс. Для того чтобы достичь требуемых значений, в пакет присадок был добавлен высокоэффективный противопенный компонент последнего поколения. Особенно важно низкое пенообразование для агрегатов гидравлических систем и трансмиссий,

которые продолжительное время работают на предельных режимах производительности. В частности, такие есть у бульдозеров, задействованных на строительстве дорог, и экскаваторов, работающих на карьерах с непрерывным производственным циклом.

Отметим, что стандартом GB нормируется стабильность вязкости смазочного материала. По этой причине большое количество масел изготовлено с применением высококачественного, стойкого к деструкции (разрушению) полимерного загустителя, а также высоковязких базовых масел. Чем выше вязкость, тем меньше полимерного загустителя требуется добавлять и тем стабильнее характеристики основы масла с ростом его наработки. Следовательно, соответствующие требованиям стандарта GB смазочные материалы гарантированно защищают от износа агрегаты машин на протяжении всего регламентного сервисного интервала. Способность смазочных материалов выдерживать длительные интервалы ТО позволяет при определенных условиях добиться снижения эксплуатационных затрат и повысить рентабельность техники.

Смазочные материалы стандарта GB для мультибрендовых парков

Начнем с того, что смазочные материалы, произведенные в КНР для внутреннего рынка и поставляемые по линии официальных дилеров китайских брендов транспортных средств, соответствуют требованиям стандарта GB. Это допускает их применение как в гарантийный, так и в постгарантийный периоды в узлах и агрегатах машин китайского производства, в руководстве по эксплуатации которых имеется соответствующая рекомендация.

Важно: смазочные материалы, отвечающие требованиям стандартов GB 11122-2006, GB 13895-2018, GB 11118.1 HM и GB 11118.1 HV, могут успешно использоваться при обслуживании автопоездов европейских, американских, японских и отечественных производителей, так как перекрывают требования API, ACEA, ISO, SAE. Следовательно, они обеспечат лучшую защиту узлов и агрегатов машин разного типа и класса и могут использоваться в мультимарочных парках. Это даст дополнительную и весьма ощутимую экономию на оптимизации расходов, связанных с закупкой, хранением и учетом смазочных материалов. ➔



Перевозка национального достояния страны

В процессе осуществления международных автомобильных перевозок возникает множество интересных и необычных событий. За годы этой непростой, но вместе с тем интересной работы ветераны отрасли накопили бесценный опыт и хранят в памяти воспоминания, которыми нередко делятся с читателями нашего журнала.

Эту историю о весьма необычной перевозке, состоявшейся в 1986 году, поведал ветеран МАП, член Ревизионной комиссии АСМАП Владимир Александрович КАЯКИН.

Несколько дней назад, двигаясь по Московской кольцевой автодороге, я увидел, как автомобиль КАМАЗ на полуприцепе перевозил достаточно большие каменные глыбы. Эта картина вернула меня в 1986-й.

Шел второй год моей работы на автопредприятии международных перевозок «Совавто-Ворошиловград». В декабре мы вместе с водителем Владимиром Кондратьевым на служебном автомобиле «Волга» ГАЗ-24 (госномер 01-21 ВГА) были срочно направлены в село Вороновка Вознесенского района Николаевской области для участия в необычной транспортной операции.

Небольшое предисловие

Примерно начиная с 1983 г. на международной арене обострились политические взаимоотношения ООН с государственными органами США. В частности, возникали вопросы по выдаче виз делегациям различных стран, журналистам и политикам, следующим в главную резиденцию ООН в Нью-Йорке. Визы предоставлялись не для всех делегаций, нарушались сроки их выдачи и время пребывания в стране.

В результате на уровне руководства ООН было решено перевести резиденцию ООН из США в Австрию (в Вену), где строился Международный

центр Организации Объединенных Наций (на фото внизу). Для придания важности этому событию и благоустройства прилегающей территории был объявлен международный конкурс на сооружение архитектурного комплекса перед венским Международным центром, который символизировал бы единство пяти континентов нашего мира. Его победителем был объявлен венский архитектор Готтфрид Бехтольд, который предложил воздвигнуть композицию из камней большого размера, расположенных по кругу. Планировалось



В. А. Каякин

привезти их со всех континентов и связать общим лучом лазера.

Поиски достойного экземпляра для Международного центра велись несколько месяцев. Геологи обследовали весь Советский Союз, искали на Памире, в Карелии, в Белоруссии, на Украине, Урале и в Молдавии. Разыскивая необходимый гранитный исполин, который мог бы представлять в Вене самый крупный на земном шаре континент, автору проекта пришлось исколесить тысячи километров. Свои поиски он прекратил, когда обнаружил нуж-

ный камень на территории Николаевской области. Объект выделялся на поверхности внушительными размерами, наполовину находился в земле и, что важно, окружающая его площадка позволяла установить подъемные механизмы, чтобы извлечь камень на поверхность.

Предварительные расчеты показали, что гранитный исполин весом около 80 т, диаметром более 2 м и высотой почти 7 м имеет солидный возраст – около двух миллиардов лет и вполне может представлять Евразию в Вене в составе уникального комплекса возле здания штаб-квартиры ООН. Теперь предстояло перевезти эту глыбу в Вену.

Руководить процессом доставки столь важного груза было поручено Правительству СССР, во главе которого находился премьер-министр Николай Иванович Рыжков, своим распоряжением возложивший эту ответственную доставку на Главное управление международных сообщений «Совтрансавто». На место отгрузки был командирован начальник АТП МП «Совавто-Ворошиловград» Аркадий Алексеевич Лесничевский, который получил указания по перевозке и ее детали от помощника премьер-министра.

По приезде моего директора в Ворошиловград я в тот же день выехал на служебном автомобиле в Николаевскую область. Прибыв ночью на место нахождения камня, я стал свидетелем того, как его доставали из-под земли. 92-тонный кран Komatsu смог лишь сдвинуть его с места и дал возможность для лучшего закрепления строп для дальнейшего подъема. Поднять и перенести камень на площадку смог только мощный 150-тонный кран Liebherr. На площадку съехалось очень много специалистов из разных ведомств, была проведена перекличка присутствующих, тут же состоялось планерное совещание по подготовке камня к транспортировке, обговорены технологические вопросы и прочие организационные вопросы.

Основная проблема заключалась в размерах и массе груза, который являлся негабаритным. Было решено поделить его на три части.

Для этого пробурено два пояса глубоких отверстий, в которые залили воду. Ночью вода замерзла, и наутро камень раскололся на три примерно равные части с ровными кромками, то есть после склеивания камня швы будут практически незаметными.

На следующий день на площадку прибыли четыре автопоезда из «Совавто-Ленинград» с низкорамными прицепами Goldhofer. Тогда меня и специалиста «Тяжспецавто-транса» вызвали для консультации по креплению груза на полуприцепах. Три части камня бережно «усаднили» в деревянные рамки, закрепили ремнями, а сами рамки надежно закрепили на полуприцепах. После загрузки я заполнил международные товарно-транспортные накладные (CMR), после чего с меня была взята личная подпись, свидетельствующая о гарантии качественной доставки камней до западной границы СССР – города Чоп.

Утром следующего дня прибыл начальник ГАИ Украины с сопровождающими лицами, а с ними – несколько машин инспекции. Был сформирован караван, состоящий из 16 машин, во главе с автомобилем начальника республиканского ГАИ Украины, ответственного за безопасность движения каравана. После него шли две машины областного ГАИ, которые менялись при въезде и выезде из каждой из семи транзитных областей. За спецмашинами, которые шли с проблесковыми маячками, следовали три автопоезда «Совтрансавто», перевозящих камни, а за ними – мы с водителем. Время от времени мы обгоняли автопоезда и контролировали крепление камней. При въезде в Киев колонну встретил министр транспорта УССР П. П. Волков, который на камеру Центрального телевидения дал интервью о большой совместной транспортной операции Минтранса УССР и Минтранса РСФСР.

Так, пересекая границы областей Украины, глубоким вечером мы прибыли на погранпереход «Чоп» и припарковались на площадке перед павильоном «Совинтеравтосервиса». Нас встретил начальник – Ишт-

ван Бейлович, который пригласил пограничников и таможеню для оформления экспортного груза. К этому времени из Венгрии прибыл уполномоченный «Совтрансавто» в Венгрии Андрей Газов, которому я должен был передать груз. При оформлении таможенных документов инспектор таможни не смог отразить правильную стоимость камня. Я предложил формулировку, что камень – это наше национальное достояние, и в конечном итоге в таможенных и статистических документах, а также в CMR было написано: «Национальное достояние СССР. Груз бесценен».

Далее был накрыт торжественный стол, за которым звучало множество тостов за дружбу народов, за Родину, за работников транспорта, за успешную операцию по доставке нашего камня в Вену и пр.

На следующий день была сформирована колонна из трех автопоездов «Совтрансавто» и автомобиля уполномоченного «Совтрансавто» в Венгрии. Примерно в полдень прибыл автомобиль венгерской дорожной полиции для дальнейшего сопровождения бесценного груза, и колонна двинулась в сторону Вены. Все участники этой перевозки по нашей территории смотрели вслед уходящему каравану, который заезжал на мост через реку Тиса, покидая территорию СССР.

Каждый думал о своем, а мне было приятно чувствовать себя участником этой необычной политической перевозки.

Вместо заключения

В 1996 г. я был направлен в Венгрию для работы в компании «АВТ-Будапешт». Мне приходилось часто бывать в Вене, и я несколько раз находился возле Международного центра Организации Объединенных Наций и посещал этот комплекс. В первый мой приезд я без труда нашел наш камень, подошел к нему, поздоровался, похлопал ладонью по исполину и мысленно вернулся в годы работы в автопредприятии международных перевозок «Совавто-Ворошиловград». 🚗



Судебная практика

по транспортным вопросам

(Продолжение. Начало в «МАП» № 6, 2023 г.)



В прошлом номере журнала «МАП» был опубликован первый материал из цикла статей, обобщающих практику судебной защиты по вопросам транспортной сферы. Продолжаем начатую серию. На этот раз уделим внимание документам, подтверждающим заключение договора перевозки груза.

Екатерина РЯЗАНОВА,
руководитель группы судебной
защиты и корпоративных отношений
Юридического управления АСМАП
(ryazanova@asmr.ru)

Договоры-заявки и ТТН признаются допустимыми доказательствами перевозки грузов, если грузоотправитель не доказал их подписание от своего имени неуполномоченными лицами

Заявляя о подписании договоров-заявок и накладных неуполномоченными со стороны компании лицами, ответчик не представил доказательств, подтверждающих отсутствие у указанных лиц полномочий на подписание названных документов от имени компании. Учитывая совокупность имеющихся доказательств, суды первой и апелляционной инстанций обоснованно пришли к выводу о наличии оснований для взыскания задолженности (постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 4 марта 2015 г. № Ф07-1194/14 по делу № А56-16616/2014).

Договор-заявка и ТТН не подтверждают осуществление перевозчиком конкретной перевозки, если в данных документах указаны сведения о другом перевозчике

Суды обоснованно сочли представленный договор-заявку ненадлежащим доказательством осуществления ответчиком конкретной перевозки, так как в нем отсутствуют сведения о том, что именно ИП «Н» является грузоотправителем испорченного груза. В товарно-транспортной накладной содержатся указания об организации-перевозчике ИП «Д» и водителе «А» (постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 19 декабря 2014 г. № Ф01-5604/14 по делу № А28-15572/2013).

Договор перевозки не считается заключенным между отправителем и перевозчиком, если последний осуществлял перевозку груза во исполнение собственных обязательств по договору, заключенному с другим лицом

Суды пришли к выводу об отсутствии между сторонами самостоятельного договора перевозки, так как



истец был привлечен к доставке груза третьим лицом. Принимая груз от ответчика, истец действовал во исполнение собственного обязательства перед третьим лицом, возникшего на основании договора на организацию перевозки автомобильным транспортом (постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 26 июня 2014 г. № Ф05-4479/14 по делу № А40-168228/2012).

Составленные и подписанные в одностороннем порядке перевозчиком реестры перевозок, акты оказания услуг и сверки взаиморасчетов не являются перевозочными документами

Факт перевозки груза и, соответственно, наличие задолженности из договора перевозки грузов в силу положений статей 67, 68 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, пункта 2 статьи 785 Гражданского кодекса Российской Федерации, пунктов 4.4, 5.1, 5.2 договора должны быть подтверждены определенными доказательствами: транспортными накладными, товарно-транспортными накладными, путевыми листами, заявками на перевозку грузов.

Составленные и подписанные в одностороннем порядке транспортной компанией реестры перевозок, акты оказания услуг и сверки взаиморасчетов не являются перевозочными документами. При этом сам факт

принятия перевозчиком груза для транспортировки должен быть подтвержден документом, исходящим от заказчика, учитывающий, что договор перевозки является реальным, т. е. заключенным с момента принятия груза к перевозке на основании документа, полученного от заказчика (постановление Арбитражного суда Московского округа от 14 декабря 2020 г. № Ф05-21148/20 по делу № А40-207699/2019).

Путевой лист не является документом, подтверждающим заключение сторонами договора перевозки грузов

Исходя из пункта 2 статьи 785 Гражданского кодекса Российской Федерации, пункта 1 статьи 8 Устава автомобильного транспорта, заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной. Из приведенных правовых норм не следует, что путевой лист подтверждает заключение сторонами договора перевозки грузов (постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа от 19 февраля 2013 г. № Ф09-13653/12 по делу № А34-5547/2011).

(Продолжение следует.)

Статья подготовлена с использованием материалов, размещенных в электронном периодическом справочнике «Система ГАРАНТ». ➔

Приключения уральцев

Нестандартная ситуация может произойти в любой момент. Тем более когда речь заходит о выполнении международного рейса по перевозке груза на территории другой страны. На этот раз о необычных случаях рассказали перевозчики Уральского федерального округа.

Георгий ШПРЕЙЕР
(shpreyer_ga@asmap.ru)

Перевозка негабаритного груза нередко сопровождается возникновением форс-мажорных обстоятельств. Так произошло и на этот

раз. Водитель А. А. Халаджи, который трудится на предприятии индивидуального предпринимателя Казакова А. Ю., транспортировал комбайн в Киргизию. При прохождении транспортных ворот на пункте пропуска оказалось, что габариты комбайна шире, чем ворота

на МАПП. Взвесив все за и против, было решено снять боковые щитки комбайна и створку ворот, после чего груз успешно пересек границу и доехал до места разгрузки.

Тяжело в учении

Эта история произошла на территории Турции при выполнении перевозки предприятием индивидуального предпринимателя С. В. Ламанова.

На дороге полицейский остановил машину и попросил водителя компании предоставить документы. Казалось бы, обыденная ситуация, но

в это время напарник полицейского взял какой-то пакет и положил его на раму полуприцепа. Тут же вывели собаку, которая пробежала вдоль машины и нашла этот пакет. Водитель запаниковал, начал звонить руководителю и параллельно (через переводчика) объяснять полицейскому, что он не имеет к пакету никакого отношения, ему его подложили и он это видел. Полицейский что-то ему ответил, отдал документы, напарник забрал пакет и показал водителю, что он может ехать. Оказалось, что так они обучают собак,

чтобы те не боялись чужих машин и могли находить запрещенные вещества.

Забота по-голландски

Необычными воспоминаниями из своей жизни поделился водитель предприятия «Лорри» С. А. Марушевский. В международных автомобильных перевозках он не новичок: за 18 лет исколесил всю Европу, можно сказать, вдоль и поперек. Очень часто ему поручали стажировку молодых водителей, которые приходили работать в организацию. И вот однажды он со стажером поехал в Нидерланды. Доставка груза должна была произойти по конкретному адресу известной компании, в небольшом городке. Приехали они в место назначения уже поздней ночью, поэтому решили переночевать тут же, в машине. Утром надо было убедиться в точности адреса и приступить к разгрузке. Безусловно, в машине чистота, порядок и уют. Поэтому белые носочки, майка, шорты, и тапочки – неотъемлемая часть гардероба водителей-международников в рейсе при любой погоде, в любое время года.

Утро, народ в городке еще спит, на улице минус шесть градусов. По улочке бодро шагает молодая девушка-метиска. Сергей Андреевич обрадовался, увидев местную жительницу, и решил уточнить у нее, по тому ли адресу они прибыли. На улицу он вышел из кабины в тапках, шортах и майке как ни в чем не бывало. Девушка сначала опешила, увидев водителя в таком летнем наряде. Округлив глаза, она стала снимать с себя куртку, шарф и укутывать в свои теплые вещи Сергея Андреевича. Вот такая голландская забота.

Немецкие «Кулибины»

Очень неприятная ситуация произошла с водителем компании «УралПикТранс». На территории Германии он разгрузился и поехал

в сторону загрузки. Ничто не предвещало беды. По дороге его машину (с пустым прицепом) остановил полицейский – TUV-контроль (технический осмотр в Германии). Ему неожиданно не понравился внешний вид машины, а особенно – полуприцепа. Полицейский решил, что пятилетний срок эксплуатации – очень много для международного транспорта и его нужно срочно направить на утилизацию.

С машины сняли номера, забрали документы на тягач и полуприцеп, выписали штраф и направили в специализированный сервис для устранения неисправностей согласно составленному акту. В сервисе насчитали такую сумму за приведение автопоезда в соответствие, что проще было оставить его там же. Собственник техцентра четко дал понять водителю, что машина не пройдет TUV и самостоятельно передвигаться по территории страны (Германии) не может. Предлагал выкупить машину за смешные деньги. По всей видимости, имел место сговор владельца сервиса с полицейским, поскольку автопоезд был в порядке и в России проходил все регламентные ТО.

В итоге предприятию пришлось нанять два эвакуатора (один для тягача, другой для полуприцепа) и таким образом через полстраны доставлять автопоезд до морского порта и далее на пароме в порт вблизи Санкт-Петербурга. Там водителя уже ждали изготовленные дубликаты государственных номеров и документов на автопоезд. Не передать словами, что пришлось предпринять компании и сколько потратить средств, чтобы вернуть свою вполне рабочую машину обратно, в Россию. Не удалось немецким «Кулибинам» обманом заполучить ее на запчасти. 🚫

Что почитать? Что посмотреть?



ЛИТЕРАТУРА

АННА КНЯЗЕВА. «ПИСЬМО С ТОГО БЕРЕГА»

Жанр: Современный детектив

Год написания: 2023

Объем: 210 страниц

Описание: Хозяйка детективного агентства Элина Коган прилетает в Санкт-Петербург на юбилей своей подруги. Там она встречает Богдана Апостолова, ее любимого человека, который некогда изменил и теперь ищет примирения.

Возвращаясь из ресторана в гостиницу, Элина подбирает в такси небольшой листок с графическим оттиском и текстом на французском языке. Таксист поясняет: перед ней в машине ехали два подвыпивших мужчины, которых он забрал от клуба коллекционеров. Всю дорогу они спорили о подлинности этого письма. Владелец раритета утверждал, что его написал офицер наполеоновской армии. По мнению другого, оно было подделкой, потому что осенью 1812 г. армия Наполеона спасалась бегством и ее почтовые службы бездействовали.

В попытках вернуть хозяину раритет Элина и таксист едут к его дому и видят, как он выпадает из окна. Элина просит помощи у Богдана Апостолова. Когда они узнают об исчезновении второго пассажира такси, то понимают – в их руках находится опасный документ. Одновременно с полицией Элина и Богдан проводят свое расследование, во время которого их ждет невидимое, но мощное противодействие.



АНТОН КАРЕЛИН. «ОДИССЕЙ ФОКС. ГОЛОС ДРЕВНИХ»

Жанр: Фантастика

Год написания: 2023

Объем: 260 страниц

Описание: Одиссей Фокс, последний человек без апгрейдов и по совместительству гениальный детектив, летает по огромной Галактике, наполненной миллионами миров и историй, на старой мусорной барже «Мусорог». Но за внешней простотой кроются тайны, за обладание которыми Вечные готовы, не раздумывая, стирать целые планеты. В этой книге мы услышим голос Древних, звучащий с начала времен, узнаем одну из важнейших историй Галактики и сразимся с лучшими из лучших на Планете судьбы.



НИКИТА ШАРИПОВ. «ИНОЙ МИР. БЕССМЕРТНЫЕ»

Жанр: Фантастический роман

Год написания: 2023

Объем: 440 страниц

Описание: Основа набирается сил и строит себе новый командный центр. Никита Ермаков и Юрий Егоров не справились, поставленные перед ними задачи не выполнены. Михаил Росс, главный стратег и зачинщик всего происходящего, заперт в тюрьме на ледяном материке и шансов выбраться самостоятельно у него нет. Вся надежда на древнего по имени Скарг. Только он способен помешать планам Основы, только ему под силу спасти Росса. Но станет ли этот эксцентричный древний помогать современным людям? У него, как у одного из участников этой затянувшейся войны, есть собственное видение будущего, в котором некоторым людям просто нет места. Но нужно помнить главное – у Михаила Росса, что бы ни происходило, все всегда идет по заранее созданному им же сценарию...

КИНО

«ЛЕТУЧИЙ КОРАБЛЬ»

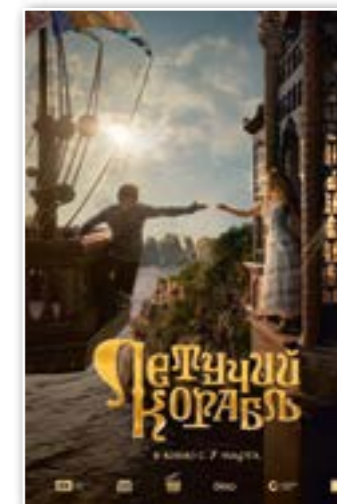
Жанр: Драма

Страна: Россия

Режиссер: Илья Учитель

Актерский состав: Александр Метелкин, Ксения Трейстер, Андрей Бурковский, Полина Гагарина

Описание: Царь собирается выдать свою дочь Забаву за обворожительного красавчика Поля, богатого наследника с заграничным лоском. Вот только царевна хочет выйти замуж по любви. Ее неожиданное знакомство с простым, но честным и обаятельным матросом Иваном вносит смуту в планы Поля заполучить корону. Влюбленный в царевну Иван с помощью обитателей волшебного леса строит летучий корабль, чтобы улететь на нем вместе с любимой. Отважному матросу предстоит сразиться с хитрецом Полем, который использует против Ивана темную магию. Но настоящая любовь окажется сильнее: злодей будет наказан, а Иван вместе с Забавой ступят на борт летучего корабля и унесутся вперед, за новой мечтой.



«ЛУНАТИКИ»

Жанр: Драма

Страна: Россия

Режиссер: Юрий Мороз

Актерский состав: Алексей Агранович, Алексей Розин, Алексей Филимонов, Дарья Верещагина

Продолжительность: 92 минуты

Описание: Фильм «Лунатики» – это драма о том, как из своей квартиры пропадает популярный рэпер Никита. Расследование быстро выясняет, что похищение являлось инсценировкой, разыгранной его матерью, сдавшей сына в клинику на экспериментальное лечение. Но теперь следователям предстоит по кусочкам собрать все детали в единую мозаику, чтобы восстановить всю цепочку событий и получить истинную картину о мотивах произошедшего.



«ТУМАН»

Жанр: Триллер

Страна: Россия

Режиссер: Наталья Гугуева

Актерский состав: Валерия Репина, Ольга Красько, Денис Бондаренко, Евгений Харитонов

Продолжительность: 88 минут

Описание: Это российский психологический триллер про поездку кинооператора Насти и ее проводника Андрея на расположенную отдаленно северную метеостанцию с целью расследовать там загадочное исчезновение семейной пары метеорологов. Главным героям предстоит не только выживать в суровых условиях, но и по мельчайшим деталям пытаться собрать картину произошедших недавно событий, дабы разгадать все тайны этого места.



Электронный документооборот: что нужно знать перевозчику

Прошедшая и уже многими подзабытая пандемия коронавируса оставила неизгладимый след во всех сферах жизнедеятельности. Жесткие ограничения, в которых вынужденно оказалось человечество, во многом запустили процедуру цифровизации для автоматизации бизнес-процессов, улучшения качества услуг, оптимизации производства и повышения эффективности работы организаций и предприятий в целом. Не обошел этот процесс и сектор автомобильных перевозок.

Алексей МИКИШИН,
заведующий учебной частью
Академии АСМАП
(mikishin@asmap.ru)

В конце декабря 2020 г. в нашей стране было принято Постановление Правительства № 2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации». Благодаря этому документу автотранспортные предприятия получили возможность с 1 сентября 2022 г. использовать в перевозочном процессе три формы товаросопроводительных документов в электронном виде. Речь идет о транспортной накладной (не следует путать этот документ с ранее используемой товарно-транспортной накладной), заказ-наряде, необ-

ходимом при перевозках по договору фрахтования и сопроводительной ведомости, применяемой при осуществлении контейнерных перевозок.

С 1 марта 2023 г. к этим трем формам электронных перевозочных документов добавилось еще несколько: электронный путевой лист, электронный договор фрахтования и электронный заказ-наряд (заявка).

Таким образом, на сегодняшний день имеется возможность оформлять в электронном виде шесть форм документов.

Сразу оговоримся, что использование электронных перевозочных документов (ЭПД) возможно только при выполнении рейсов внутри России. Применение электронного документооборота в международных автоперевозках – дело среднесрочной перспективы, поскольку для этого



требуется гармонизация транспортного, экономического и налогового законодательства стран-участниц Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), (Женева, 19 мая 1956 г.).

В настоящее время перевозки с использованием электронной международной товарно-транспортной накладной e-CMR осуществляются только в тестовом режиме. В частности, в конце 2023 г. был проведен эксперимент по использованию e-CMR при перевозках между Россией и Республикой Беларусь. В текущем году планируется проведение аналогичного эксперимента в рамках Евразийского экономического союза.

Очевидно, что широкое применение e-CMR найдет еще нескоро. Однако ввиду того, что многие организации – члены АСМАП занимаются

перевозками и внутри России, тема ЭПД будет для них интересна.

Оформление и предъявление ЭПД

В соответствии со статьей 18.1 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» перевозочные документы могут быть оформлены как в бумажном, так и в электронном виде. ЭПД формируются участниками информационного взаимодействия и подлежат направлению в государственную информационную систему электронных перевозочных документов.

Согласно пункту 2.1.1 Правил дорожного движения водитель транспортного средства обязан иметь при себе и по требованию сотрудников надзорных органов передавать для проверки документы, которые могут быть представлены на бумажном носителе, либо в форме электронного документа, либо его копии на бумажном носителе.

Пятого мая 2023 г. Минтранс России издал Приказ № 159 «О внесении изменений в состав сведений, указанных в части 3 статьи 6 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», и порядок оформления или формирования путевого листа, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 сентября 2022 г. № 390». Документ предусматривает возможность оформления путевых листов для транспортных средств, работающих



в городском, пригородном и междугороднем сообщении, в электронном виде. Помимо этого определен порядок проставления в путевом листе обязательных отметок лица, ответственного за организацию перевозки и медицинского работника, ответственного за выпуск транспортного средства на линию, с подтверждением их усиленной электронной подписью.

Следующим нормативным документом, регламентирующим правила, порядок использования и содержание ЭПД, стало Постановление Правительства № 931 от 21 мая 2023 г. «Об утверждении Правил обмена электронными перевозочными документами и сведениями, содержащимися в них, между участниками информационного взаимодействия, направления таких документов и сведений в государственную информационную систему электронных перевозочных документов, а также представления иной информации, связанной с обра-

боткой таких документов и сведений, из информационной системы электронных перевозочных документов в государственную информационную систему электронных перевозочных документов по запросу оператора государственной информационной системы электронных перевозочных документов».

Этот документ установил правила формирования файлов обмена информацией участников перевозки (грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя). В них, в частности, зафиксирован порядок их составления, отправки, а также получения обратной связи от системы ЭПД.

Механизм системы ЭПД

Компетентным органом по использованию государственной информационной системы электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД) назначено Министерство транспорта Российской Федерации.

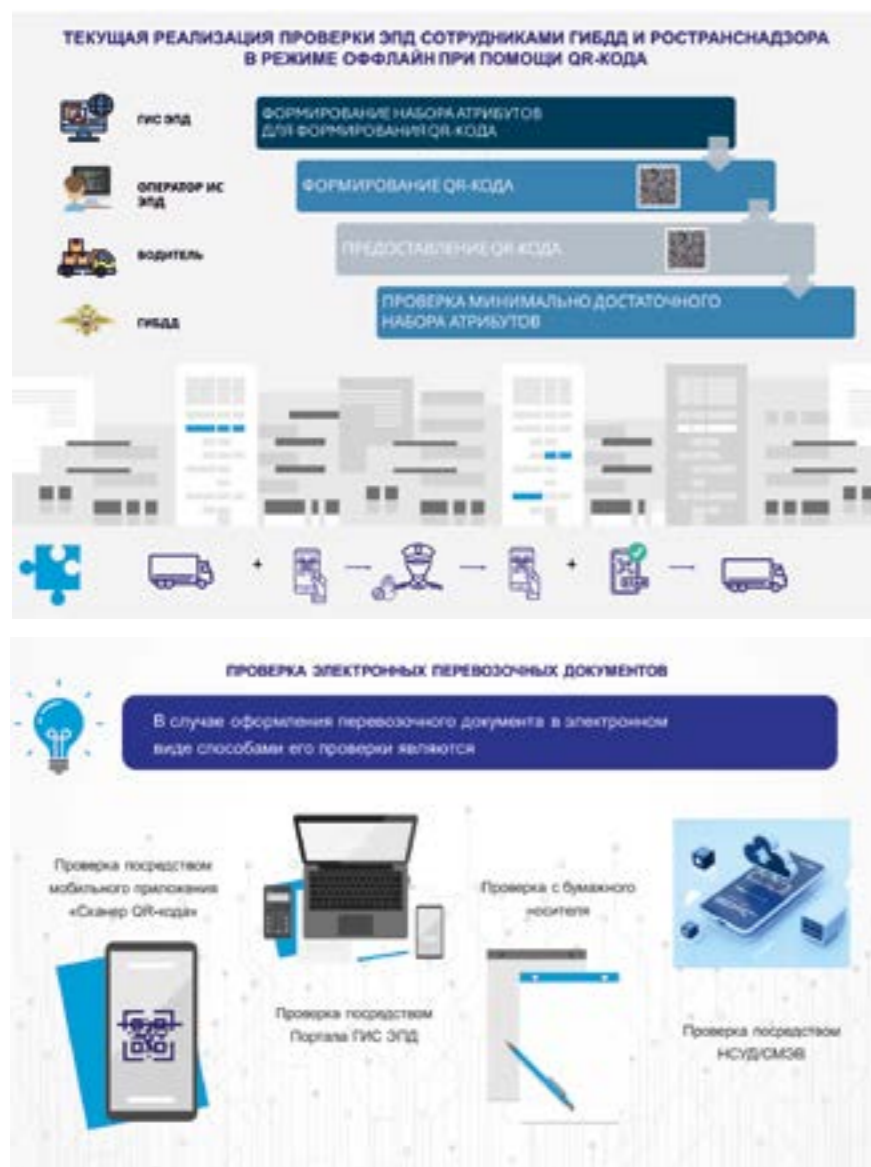
Каждый участник перевозки заключает договор с оператором электронных перевозочных документов и через него осуществляет информационное взаимодействие с другими участниками перевозки через ГИС ЭПД и их операторов.

Формы электронных перевозочных документов, подлежащих оформлению, участникам перевозки предоставляются их операторами.

Размеры файлов обмена утверждены Федеральной налоговой службой страны.

После того как файлы обмена сформированы и направлены в ГИС ЭПД, система проверяет их, а затем прини-





мает к работе. Оператору перевозчика направляется сформированный ГИС ЭПД QR-код, который перенаправляется перевозчику, а от него передается водителю, осуществляющему данный рейс, в любом виде, т. е. смс-сообщением или распечатанным на бумажном носителе, для предъявления его контролеру в случае проверки.

При проведении контрольных операций на дороге представители надзорных органов должны иметь на своих планшетах либо смартфонах специальную программу («Сканер QR-кода») для считывания и расшифровки данного QR-кода с любого носителя. С его помощью также осуществляются: проверка электронной подписи набора атрибутов ЭПД

(сертификат подписи Минтранса России); визуализация необходимых и достаточных для проверки сведений из ЭПД; уведомление инспектора о статусе верификации данных.

Результат сканирования позволяет отобразить на экране служебного устройства инспектора минимально-необходимые атрибуты перевозочного документа, достаточные для осуществления проверки. Атрибутивный состав транспортной накладной, оформленной в электронном виде, при формировании и предъявлении QR-кода включает в себя общие сведения, сведения о грузоотправителе, грузополучателе, перевозчике, адресе погрузки и выгрузки, транспортном средстве, водителе, грузе.

При необходимости углубленной проверки сотрудник федеральных органов исполнительной власти сможет осуществить запрос ЭПД и сведений из него посредством Национальной системы управления данными, Системы межведомственного электронного взаимодействия и личного кабинета на портале ГИС ЭПД.

Для того, чтобы водитель имел возможность использования ЭПД по простой электронной подписи, на сайте «Госуслуги» был специально разработан и внедрен раздел «Перевозочные документы».

Учитывая масштабы нашей страны, разработчики предусмотрели возможность работы программы без подключения к сотовой связи или сети Интернет.

Весь документооборот между участниками перевозки происходит практически мгновенно и не требует оформления бумажных перевозочных документов.

Использование ЭПД дает следующие преимущества по сравнению с бумажным документооборотом:

- все участники перевозки в онлайн-режиме видят все товарно-сопроводительные документы;
- нет необходимости передавать оригиналы документов для оплаты перевозки, поскольку они моментально и в оригинальном виде появляются у всех участников перевозки;
- предприятие не должно вести архив бумажных документов;
- в случае необходимости существует возможность распечатать документы на бумажном носителе.

К минусам же можно отнести невозможность использования ЭПД при выполнении интермодальных или комбинированных перевозок даже на внутренних рейсах.

Пока что порядок использования ЭПД описан только в первом приближении. Час икс, когда все перевозчики будут обязаны использовать ЭПД, пока не назначен. Сейчас идет переходный период, когда перевозчики наряду с привычным (бумажным) вариантом товарно-сопроводительной документации могут использовать и ЭПД. ➔

ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 02.11.2023 № 1842

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ О ПОРЯДКЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО КАЗЕННОГО УЧРЕЖДЕНИЯ, ПОДВЕДОМСТВЕННОГО ФЕДЕРАЛЬНОМУ ОРГАНУ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩЕМУ ФУНКЦИИ ПО ВЫРАБОТКЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ И НОРМАТИВНО-ПРАВОВОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА, С РОССИЙСКИМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ, ИНОСТРАННЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ ПРИ ОПРЕДЕЛЕНИИ ДАТЫ И ВРЕМЕНИ ПРИБЫТИЯ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК, ПРИНАДЛЕЖАЩИХ РОССИЙСКИМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ, ИНОСТРАННЫМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ, К МЕСТУ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ КОНТРОЛЯ ПРИБЫТИЯ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК, В СООТВЕТСТВИИ С ФЕДЕРАЛЬНЫМ ЗАКОНОМ «ОБ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ И О ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ», И О ПОРЯДКЕ ДОСТУПА РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ, ИНОСТРАННЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ К ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЕ ЭЛЕКТРОННЫХ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ДОКУМЕНТОВ»

Данным постановлением установлен порядок взаимодействия перевозчиков с уполномоченным учреждением при определении даты и времени прибытия грузовых транспортных средств к месту осуществления контроля при осуществлении международных автомобильных перевозок

Резервирование даты и времени, а также перенос резервированных даты и времени осуществляются в соответствии с Положением о порядке проезда в резервированные дату и время грузовых транспортных средств, используемых для осуществления международных автомобильных перевозок и принадлежащих российским пе-

ревозчикам или иностранным перевозчикам, по участкам автомобильных дорог, включенным в перечень участков автомобильных дорог, предусмотренный частью 6 статьи 16 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», в целях пересечения государственной границы Российской Федерации, утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.05.2023 № 867.

Кроме того, определен порядок уведомления о переносе резервированных даты и времени, а также установлен порядок доступа к личному кабинету перевозчиков в государственной информационной системе электронных перевозочных документов.

Вступает в силу с 1 сентября 2024 г. и действует до 1 сентября 2030 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 09.11.2023 № 1877

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 30 ИЮЛЯ 2004 Г. № 395»

Уточнено полномочие Минтранса России в части определения порядка выдачи специального разрешения на перевозку опасных грузов в соответствии с новой статьей 31.3 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Данная статья введена Федеральным законом от 28.04.2023 № 172-ФЗ и регламентирует вопросы движения по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов.

Вступило в силу с 1 марта 2024 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 09.11.2023 № 1880

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 27 ДЕКАБРЯ 2019 Г. № 1877»

Внесены изменения в правила осуществления транзитных перевозок, а также в требования к средствам идентификации (пломбам), подлежащим применению при их осуществлении

В частности, уточняется порядок информационного взаимодействия ФТС России с операторами пломбирования, порядок контроля транзитных международ-



ных автомобильных и железнодорожных перевозок через территорию Российской Федерации в третьи страны отдельных видов сельхозпродукции, страной происхождения которых является недружественное государство, и отдельных видов товаров, страной происхождения либо страной отправления которых является Украина или которые перемещаются через территорию Украины, устанавливаются требования к перевозчикам, осуществляющим перевозки без применения электронных навигационных пломб или с нарушениями положений Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок от 19 апреля 2022 г., и прочее.

Вступает в силу со дня, с которого в соответствии с пунктом 6 статьи 18 Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок, подписанного в г. Москве 19 апреля 2022 г., осуществляется отслеживание перевозок товаров, в отношении которых одним или несколькими государствами – членами ЕАЭС применяются специальные экономические меры (вывозимых с таможенной территории ЕАЭС в соответствии с таможенной процедурой экспорта, а также перемещаемых между государствами-членами в рамках взаимной торговли), перевозимых автомобильным и (или) железнодорожным видами транспорта, за исключением случаев, когда такие перевозки не осуществляются по территории государства – члена ЕАЭС, которым применяются указанные специальные экономические меры.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 22.11.2023 № 1948

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 23 АПРЕЛЯ 2022 Г. № 747»

До 1 января 2026 г. продлена возможность вывоза лесоматериалов через определенные автомобильные пункты пропуска на российско-китайском и российско-монгольском участках государственной границы Российской Федерации.

Вступило в силу с 23 ноября 2023 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 01.12.2023 № 2060

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ДВИЖЕНИЯ ТЯЖЕЛОВЕСНОГО И (ИЛИ) КРУПНОГАБАРИТНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА»

С 1 марта 2024 года вводятся требования к тяжеловесным (крупногабаритным) ТС, порядок выдачи разрешения на их движение по автомобильным дорогам, а также порядок возмещения причиняемого вреда дорогам

Правила устанавливают, в частности: допустимые массу, нагрузку на ось, на группу осей и габариты транспортного средства; порядок выдачи специального разрешения на движение, включая согласование проекта организации дорожного движения для маршрута; порядок определения размера платы в счет возмещения вреда; требования к движению сельскохозяйственной техники с прицепным оборудованием и пр.

Признается утратившим силу Постановление Правительства Российской Федерации от 31.01.2020 № 67 «Об утверждении Правил возмещения вреда, причиняемого тяжеловесными транспортными средствами, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации».

Вступило в силу с 1 марта 2024 г. и действует до 1 марта 2030 г.

Комментарий АСМАП:

Специальное разрешение выдается в электронной форме на срок, указанный в заявлении, но не более чем на 135 календарных дней. Заявление с документами, необходимыми для получения специального разрешения, подается по выбору заявителя посредством личного кабинета перевозчика в федеральной государственной информационной системе выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства (<https://safe-route.ru/lk>) или Единого портала государственных и муниципальных услуг (функций).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 08.12.2023 № 2081

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 29 ИЮНЯ 2021 Г. № 1043»

Актуализирован порядок осуществления федерального государственного контроля (надзора) на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве

Реализованы нормы Федерального закона от 24.07.2023 № 366-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» с целью установления контроля за внесением информации в систему контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов.

Вступило в силу с 1 марта 2024 г., за исключением подпункта «а» пункта 1, подпункта «б» пункта 2 и пункта 5 изменений, утвержденных постановлением, которые вступают в силу с 1 сентября 2024 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 09.12.2023 № 2092

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Скорректирован порядок проведения технического осмотра транспортных средств

Поправки внесены, в том числе, в:

- Правила организации и проведения технического осмотра автобусов;
- Правила проведения технического осмотра транспортных средств городского наземного электрического транспорта;
- Правила проведения технического осмотра транспортных средств.

В частности, предусмотрено, что в случае невозможности представления для проведения технического осмотра включенного в график автобуса, допускается его замена на иной автобус на основании заявки, представленной его владельцем. Проведение повторного технического осмотра автобуса может осуществляться не ранее чем через 5 рабочих дней со дня поступления к оператору технического осмотра заявки, в том числе в день ее подачи заявителем, при условии наличия в графике свободного времени для прохождения технического осмотра в желаемую дату, указанную в заявке.

Вступило в силу с 20 декабря 2023 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 16.12.2023 № 2177

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 24 ОКТЯБРЯ 2014 Г. № 1097»

Внесены изменения в Правила проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений

В частности, поправками:

- установлены исчерпывающие перечни оснований для приостановления и прекращения проведения экзаменов, выдачи российского национального и международного водительских удостоверений;



– дополнены основания для отказа в допуске к экзаменам, выдаче российского национального и международного водительского удостоверения и обмене иностранного водительского удостоверения;

– скорректированы особенности выдачи российских национальных водительских удостоверений на основании иностранных национальных водительских удостоверений;

– дополнены перечни документов, представляемых заявителем для выдачи российского национального водительского удостоверения взамен ранее выданного российского национального водительского удостоверения, для выдачи международного водительского удостоверения, для обмена иностранного национального водительского удостоверения.

Вступает в силу с 1 апреля 2024 г.

Комментарий АСМАП:

Увеличен срок, по истечении которого кандидаты, не сдавшие теоретический или практический экзамен с третьей и последующих попыток, допускаются к повторному экзамену. Сейчас такой экзамен проводится не ранее чем через месяц и не позднее 3 месяцев со дня предыдущего экзамена. Новыми правилами установлен интервал от 6 до 9 месяцев.

Кроме того, лицам, допустившим управление транспортным средством в состоянии опьянения и не имевшим водительского удостоверения, запрещено сдавать экзамены на права до истечения срока, в течение которого они считаются подвергнутыми административному наказанию.

Также обращаем внимание на то, что граждане России и Беларуси, получившие водительское удостоверение на территории Республики Беларусь, смогут получить российские права без экзаменов.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 23.12.2023 № 2269

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 12 МАРТА 2022 Г. № 353»

Согласно вносимым изменениям срок действия водительских удостоверений, истекающих до 31 декабря 2025 года, продлевается на три года

В настоящее время на 3 года автоматически продлевается действие российских национальных водительских удостоверений, сроки действия которых истекли в период с 1 января 2022 г. по 31 декабря 2023 г.

Вступило в силу с 28 декабря 2023 г.



НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ
ОТ 31.10.2023 № 361

**«ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ТРЕБОВАНИЙ
К ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ
ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ
ТЯЖЕЛОВЕСНОГО И (ИЛИ)
КРУПНОГАБАРИТНОГО ТРАНСПОРТНОГО
СРЕДСТВА»**
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
30.11.2023
РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 76191

С 1 сентября 2024 года устанавливаются новые Требования к организации движения по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства

Новый документ реализует положения Федерального закона от 28.04.2023 № 172-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений статьи 18 Федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Утратит силу приказ Минтранса от 31.08.2020 № 343, регулирующий аналогичные правоотношения.

Вступает в силу с 1 сентября 2024 г. и действует до 1 сентября 2030 г.

Комментарий АСМАП:

Среди нововведений можно выделить положение о том, что груз, выступающий за габариты ТС спереди и сзади более чем на 1 м или сбоку более чем на 0,4 м от внешнего края габаритного огня, должен быть обозначен знаками «Крупногабаритное ТС». А такие знаки, как «Длинномерное ТС», «Крупногабаритный груз», «Ограничение скорости» и «Автопоезд» более не упоминаются.

Также введен запрет на движение по автодорогам тяжеловесного и крупногабаритного транспорта на колесном ходу. Уточнен перечень запретов для водителей грузовиков и пересмотрены требования к автомобилям прикрытия.

ПРИКАЗ РОСТЕХНАДЗОРА ОТ 30.10.2023 № 390

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ РУКОВОДСТВА ПО
БЕЗОПАСНОСТИ «РЕКОМЕНДАЦИИ ПО
ТРАНСПОРТИРОВАНИЮ ОПАСНЫХ ВЕЩЕСТВ
НА ОПАСНЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ
ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ
И АВТОМОБИЛЬНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ
СРЕДСТВАМИ»**

С 1 января 2024 г. применяется обновленное руководство по безопасности «Рекомендации по транспортированию опасных веществ на опасных производственных объектах железнодорожными и автомобильными транспортными средствами»

Руководство содержит рекомендации по соблюдению требований промышленной безопасности при выполнении работ по транспортированию воспламеняющихся, окисляющих, горючих, взрывчатых, токсичных, высокотоксичных веществ и веществ, представляющих опасность для окружающей среды, железнодорожными и автомобильными транспортными средствами по путям (дорогам) необщего пользования на взрывопожароопасных и химически опасных производственных объектах организаций, в пределах территорий которых осуществляются технологические перевозки опасных веществ.

Признается утратившим силу приказ Ростехнадзора от 20 января 2017 г. № 20, которым утверждено аналогичное руководство.

Вступил в силу с 1 января 2024 г.

ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ
ОТ 23.11.2023 № 384

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРИКАЗ
МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 14 ЯНВАРЯ 2020 Г. № 13
«ОБ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ТРАНЗИТНЫХ
МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ
ПЕРЕВОЗОК
И ТРАНЗИТНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК
ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ В ТРЕТЬИ СТРАНЫ ПРИ
ОБЕСПЕЧЕНИИ ИХ ПРОСЛЕЖИВАЕМОСТИ
С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СИСТЕМЫ
КОНТРОЛЯ, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩЕЙ
ПРИМЕНЕНИЕ СРЕДСТВ ИДЕНТИФИКАЦИИ
(ПЛОМБ), ФУНКЦИОНИРУЮЩИХ НА
ОСНОВЕ ТЕХНОЛОГИИ ГЛОБАЛЬНОЙ
НАВИГАЦИОННОЙ СПУТНИКОВОЙ СИСТЕМЫ
ГЛОНАСС»**

ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
24.01.2024
РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 76961

Актуализирован порядок осуществления перевозок сельхозпродукции, страной происхождения которой является государство, принявшее решение о введении экономических санкций в отношении Российской Федерации

В частности, введен запрет на ввоз отдельных видов сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия. Исключением являются транзитные международные перевозки, которые должны прослеживаться с применением пломб, функционирующих на основе ГЛОНАСС.

Уточнен порядок информационного взаимодействия ФТС России с операторами пломбирования с использованием информационной системы уполномоченного оператора. При этом из информационного взаимодействия исключен Ространснадзор.

Скорректирован ряд требований к операторам пломбирования и к электронным навигационным пломбам.

Вступает в силу со дня, с которого вступает в силу Постановление Правительства Российской Федерации от 9 ноября 2023 г. № 1880 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2019 г. № 1877».

ИНФОРМАЦИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

ОФИЦИАЛЬНОЕ СООБЩЕНИЕ МИДА РОССИИ
ОТ 29.11.2023

**«О ПРЕКРАЩЕНИИ ДЕЙСТВИЯ
СОГЛАШЕНИЯ МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И КАБИНЕТОМ
МИНИСТРОВ УКРАИНЫ О ПОРЯДКЕ
ПЕРЕСЕЧЕНИЯ РОССИЙСКО-УКРАИНСКОЙ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ ЖИТЕЛЯМИ
ПРИГРАНИЧНЫХ РЕГИОНОВ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ И УКРАИНЫ, ПОДПИСАННОГО
В ДОНЕЦКЕ 18 ОКТЯБРЯ 2011 ГОДА»**

МИД России сообщает о прекращении действия Соглашения о порядке пересечения российско-украинской государственной границы жителями приграничных регионов Российской Федерации и Украины

Действие Соглашения, подписанного в Донецке 18 октября 2011 г., прекращено 9 ноября 2023 г.

ОФИЦИАЛЬНОЕ СООБЩЕНИЕ МИДА РОССИИ
ОТ 11.01.2024

**«О ПРЕКРАЩЕНИИ ДЕЙСТВИЯ СОГЛАШЕНИЯ
МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ УКРАИНЫ
О МЕЖДУНАРОДНОМ АВТОМОБИЛЬНОМ
СООБЩЕНИИ, ПОДПИСАННОГО В КИЕВЕ
21 МАРТА 1995 ГОДА»**

По информации МИДа России, 17 декабря 2023 г. прекращено действие межправительственного российско-украинского соглашения о международном автомобильном сообщении, подписанного в Киеве 21 марта 1995 г.

Соглашением определялись условия и порядок проезда автотранспортных средств (автобусов, грузовых автомобилей с прицепами и полуприцепами или без них), осуществляющих перевозки пассажиров и грузов между обоими государствами и транзитом по их территориям в третьи страны.

ИНФОРМАЦИЯ РОССТАНДАРТА ОТ 29.12.2023 ОБ ОЦЕНКЕ СООТВЕТСТВИЯ ВВОЗИМЫХ ФИЗИЧЕСКИМИ ЛИЦАМИ ЕДИНИЧНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НЕ ДЛЯ СОБСТВЕННЫХ НУЖД

Разъяснены особенности оценки соответствия ввозимых физическими лицами единичных транспортных средств не для собственных нужд. В частности, на транспортные средства, предназначенные для эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования, распространяются требования технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденного Решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 (далее – ТР ТС 018/2011). Понятийным аппаратом ТР ТС 018/2011 предусмотрено, что единичное транспортное средство может ввозиться на таможенную территорию Таможенного союза физическим лицом только для собственных нужд

Постановлением Правительства Российской Федерации от 12 мая 2022 г. № 855 утверждены Правила применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств и проведения оценки их соответствия (далее – Правила), которыми на период действия режимов временных ограничений предусмотрена временная возможность применения упрощенного порядка проведения оценки соответствия таких транспортных средств. В соответствии с Правилами единичное транспортное средство – колесное транспортное средство, не оснащенное системами (устройствами) вызова экстренных оперативных служб, ввезенное на территорию Российской Федерации физическими лицами для собственных нужд.

С учетом изложенного оформление свидетельств о безопасности конструкции транспортного средства, предусмотренных ТР ТС 018/2011, или заключений об оценке





единичного транспортного средства, предусмотренных Правилами, на транспортные средства, ввозимые физическими лицами и задекларированные ими не для собственных нужд, а для других целей, недопустимо и является нарушением требований ТР ТС 018/2011 и Правил.

В случае выявления фактов оформления документов об оценке соответствия с нарушением указанных положений Росстандартом будет рассмотрен вопрос исключения таких документов об оценке соответствия из соответствующих реестров в порядке надзора.

ИНФОРМАЦИЯ РОСАВТОДОРА ОТ 19.01.2024 «О ФАКТИЧЕСКОЙ ИНДЕКСАЦИИ РАЗМЕРА ПЛАТЫ В ГОСУДАРСТВЕННОЙ СИСТЕМЕ «ПЛАТОН»»

С 1 февраля 2024 г. размер платы в государственной системе «Платон» составляет 3,05 рубля за километр пробега

Фактический размер платы рассчитывается ежегодно в период с 10 по 20 января с учетом публикации информации Росстата об индексе потребительских цен за предыдущий год. Фактическое изменение индекса потребительских цен публикуется на официальном сайте Росстата.

АКТЫ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

РЕШЕНИЕ СОВЕТА ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 24.11.2023 № 134

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ РЕШЕНИЯ КОМИССИИ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА И СОВЕТА ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ В ОТНОШЕНИИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ МОТОРНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С ЭЛЕКТРИЧЕСКИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ»

Решением Совета, в частности:

– уточнены количественные параметры ввоза моторных транспортных средств с электрическими двигателями, классифицируемых кодом 8703 80 000 2 ТН ВЭД ЕАЭС, в государства – члены ЕАЭС;

– продлен срок их ввоза физическими лицами с освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов в рамках количества, предусмотренного для государств – членов ЕАЭС, по 31 декабря 2025 г.;

– предусматривается, что на моторные транспортные средства с электрическими двигателями, классифицируемые кодом 8703 80 000 2 ТН ВЭД ЕАЭС и ввезенные с освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов, оформляется электронный паспорт транспортного средства с указанием в графе «Дополнительная информация» следующей информации «Подпунктом 7.1.38 пункта 7 Решения Комиссии Таможенного союза от 27 ноября 2009 г. № 130 наложены ограничения» или

«Пунктом 9 приложения 3 к Решению Совета Евразийской экономической комиссии от 20 декабря 2017 г. № 107 наложены ограничения» соответственно.

Признается утратившим силу Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 17 марта 2022 г. № 39 «О внесении изменений в некоторые решения Комиссии Таможенного союза и Совета Евразийской экономической комиссии в отношении отдельных видов моторных транспортных средств с электрическими двигателями».

Вступило в силу с 9 декабря 2023 г.



Учебно-оздоровительный комплекс «Олимп»

Учебно-оздоровительный комплекс Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «Олимп» расположен в лесопарковой зоне города-курорта федерального значения Светлогорска на побережье Балтийского моря в Калининградской области.

В разные годы здесь проводились встречи российских и зарубежных гостей: адмиралов иностранных флотов во время празднования 300-летия Балтийского флота (2003 г.), министров транспорта России, Польши, Германии, Литвы в рамках четырехсторонней встречи (2005 г.), VIP-гостей празднования 750-летия Кенигсберга (2005 г.). В УОК «Олимп» проходили совещания Международного союза автомобильного транспорта (IRU), обучение представителей зарубежных ассоциаций автомобильных перевозчиков Литвы, Беларуси, Молдовы, Польши и др.

На протяжении ряда лет АСМАП на базе комплекса «Олимп» успешно осуществляет повышение квалификации работников организаций – членов АСМАП.

Для проведения конференций, семинаров и деловых встреч предназначен деловой центр, располагающий конференц-залами на 40 и 60 мест с проекционным оборудованием и оборудованием для синхронного перевода, VIP-переговорной и компьютерным классом на 20 мест.

Гостиница комплекса располагает 22 номерами категории стандарт, 6 номерами люкс и VIP-апартаментами. В каждом из них есть кондиционер, мини-бар, холодильник, фен, телевизор со спутниковым и кабельным телевидением, возможность подключения к Интернету, междугородная и международная телефонная связь. В стоимость проживания включены завтрак, пользование бассейном и автостоянкой.

В УОК «Олимп» можно проводить банкеты, презентации и т. п. в ресторане (на 56 мест) и кафе (на 70 мест) с изысканной русской и европейской кухней.

Комплекс располагает двумя крытыми теннисными кортами с профессиональным покрытием (предоставляются услуги тренера, прокат инвентаря), открытым бассейном с круглогодичным подогревом, тренажерным залом. Имеется настольный теннис, бильярд, сауна, солярий.

Гостям комплекса предлагается возможность ознакомиться с достопримечательностями Калининграда и Калининградской области (Куршская коса, поселок Янтарный, Балтийск и т. д.). При организации на базе учебного комплекса «Олимп» конференций, семинаров, переговоров, корпоративных встреч вы получаете уникальную возможность совместить деловую программу с отдыхом и лечением.

Дополнительная информация на сайте www.hotelolimp.ru

Адрес УОК «Олимп»: 238560, Калининградская область, г. Светлогорск, Калининградский пр., 72в.

Телефоны:

8-40153-33-106 (служба бронирования)
8-40153-33-100 (администратор гостиницы)
8-40153-33-111 (администратор спортивного комплекса)

Факс:

8-40153-33-153

E-mail: info@hotelolimp.ru

УЧЕБНО-КОНСУЛЬТАЦИОННЫЕ ЦЕНТРЫ АССОЦИАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ (АСМАП)

включены в Перечень учебных организаций, осуществляющих дополнительное обучение в области профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков, определенный Минтрансом России

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Москва

«Академия АСМАП»
105120, г. Москва, Большая Поляновская пер., д. 14
(495) 917-80-12, 622-00-00 (доб. 273), ukc@asmap.ru
http://www.academy.asmap.ru

Брянск

«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»
241035, г. Брянск, ул. Ульянова, д. 18а, корп. 3, оф. 303
241037, г. Брянск, ул. Костычева, д. 41/1
(4832) 68-70-74, briansksentr.asmap2010@yandex.ru,
br.abc@yandex.ru, http://ukc-asmap32.ru

Смоленск

«Академия АСМАП»
214032, г. Смоленск, ул. Лавочкина, д. 105
(ООО «Транзит-С») (4812) 41-48-20, (910) 788-91-62, (495) 917-80-12
(доб. 352, 355, 356)
http://www.academy.asmap.ru

Смоленск

«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»
241019, г. Смоленск, ул. Крупской, д. 55а
(АНО ЦПО «Профессиональные кадры») (4812) 61-01-78, (4832) 68-70-74, profkadr67@mail.ru,
briansksentr.asmap2010@yandex.ru, http://ukc-asmap32.ru

Белгород

«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»
308023, г. Белгород, ул. Студенческая, д. 4
(ООО «Центр ДОПОГ») (910) 320-38-35, (4722) 20-78-44, (4832) 68-70-74,
adr-31@yandex.ru, briansksentr.asmap2010@yandex.ru
http://ukc-asmap32.ru

СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Санкт-Петербург

«Санкт-Петербургский Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
192102, г. Санкт-Петербург, ул. Салова, д. 61, стр. 1
(812) 571-89-49, 336-80-57, oovod@mail.ru
http://www.spb-ukc.asmap.ru

Великий Новгород

«Санкт-Петербургский Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
173008, г. Великий Новгород, ул. Магистральная, д. 11/13
(ООО СП «НБИ Транспорт-Сервис») (812) 571-89-49, oovod@mail.ru
http://www.spb-ukc.asmap.ru

Псков

«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»
180007, г. Псков, Ольгинская набережная, д. 9а, пом. 18
(ЧУ ДПО «Учебный центр «ЗНАНИЯ») (812) 44-12-21, (4832) 68-70-74, znanie.pskov@bk.ru,
briansksentr.asmap2010@yandex.ru, http://ukc-asmap32.ru

Калининград

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
236023, г. Калининград, ул. Лейтенанта Яналова, д. 2
(981) 476-10-68, 471-71-36, ukc@kld.asmap.ru
http://kld-ukc.asmap.ru

Светлогорск

«Академия АСМАП»
238560, Калининградская обл., г. Светлогорск,
Калининградский проспект, д. 72в (УОК «Олимп») (495) 917-80-12, 622-00-00 (доб. 273), ukc@asmap.ru
http://www.academy.asmap.ru

ПРИВОЛЖСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Нижний Новгород

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, г. Нижний Новгород»
603044, г. Нижний Новгород, пр. Героев, д. 46, оф. 208
(831) 279-80-18, (903) 041-63-47, nn-ukc@yandex.ru
http://www.nn-ukc.asmap.ru

Киров

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, г. Нижний Новгород»
610002, г. Киров, ул. Володарского, д. 132
(Кировский учебный центр повышения квалификации и профессиональной переподготовки) (831) 279-80-18, (903) 041-63-47, nn-ukc@yandex.ru
http://www.nn-ukc.asmap.ru

Набережные Челны

«Набережночелнинский учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
423812, Республика Татарстан, г. Набережные Челны,
пр. Дружбы Народов, д. 4 (56/11а) (8552) 58-39-90, 20-57-05, tccasmar_chelny@mail.ru
http://www.chelny-ukc.asmap.ru

Казань

«Набережночелнинский учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
420054, Республика Татарстан, г. Казань,
ул. Нурсултана Назарбаева, д. 60 (8552) 58-39-90, 20-57-05, tccasmar_chelny@mail.ru
http://www.chelny-ukc.asmap.ru

Саратов

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
410056, г. Саратов, ул. Чернышевского, д. 94, оф. 93
(929) 774-30-00, (927) 127-51-55, 277-16-17, 223-61-41
asmap-saratov@mail.ru, http://www.ukc-asmap64.ru

Самара

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
443120, г. Самара, ул. Ташкентская, д. 169
(927) 127-51-55, 223-61-41, 127-51-55, 277-16-17
asmap-saratov@mail.ru, http://www.ukc-asmap64.ru

Тольятти

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
445000, г. Тольятти, ул. Ботаническая, д. 22
(ЧПОУ «Региональная организация системы транспортного образования – Тольятти») (8452) 20-92-46, (927) 223-61-41, 127-51-55, 277-16-17
asmap-saratov@mail.ru, http://www.ukc-asmap64.ru

Уфа

«Академия АСМАП»
450059, Республика Башкортостан, г. Уфа, ул. Рихарда Зорге,
д. 15, корп. 1, оф. 102 (АНО ДПО «ТрансСейф») (347) 246-61-34, (917) 400-17-72, trans.safety@yandex.ru
http://www.academy.asmap.ru

Уфа

«Уральский учебно-консультационный центр АСМАП (АНО ДПО «Сфера Безопасности»)»
450006, Республика Башкортостан, г. Уфа, ул. Цюрупы,
д. 151, корп. 1 (347) 266-18-85, (912) 254-64-07
2546407@mail.ru, anoo-sfera@mail.ru
http://www.ekb-ukc.asmap.ru, http://www.anoo-sfera.ru

Оренбург

«Академия АСМАП»
460048, г. Оренбург, пр. Автоматики, д. 8
(ООО «Драйв Мастер») (901) 095-08-88, (922) 537-13-80, (495) 917-80-12
vip256@yandex.ru, http://www.academy.asmap.ru

ЮЖНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Ростовская область

«Академия АСМАП»
346480, Ростовская область, Октябрьский район,
р.п. Каменоломни, ул. Мокроусова, д. 1
(ООО «Южный научно-образовательный центр «Транспортная безопасность») (495) 917-80-12 (доб. 352, 355, 356), (918) 544-45-71
ukc@asmap.ru, http://www.academy.asmap.ru

Республика Крым

«Академия АСМАП»
295011, Республика Крым, Симферопольский район,
пгт. Аэрофлотский, ул. Мальченко, д. 17 (ООО «Крымавто») (495) 917-80-12 (доб. 352, 355, 356), (652) 60-00-77
ukc@asmap.ru, admin@simfauto.org,
http://www.academy.asmap.ru

Краснодар

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
350000, г. Краснодар, Прикубанский внутригородской округ,
ул. им. Александра Покрышкина, д. 2/2 (ООО «АвтоПрофи») (8452) 20-92-46, (927) 223-61-41, 127-51-55, 277-16-17,
(988) 243-11-31, asmap-saratov@mail.ru, www.ukc-asmap64.ru

Краснодар

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
350020, г. Краснодар, Центральный внутригородской округ,
Советский район, ул. Коммунаров, д. 270
(АНО ДПО «ЦППИ ПК «Кубанский») (929) 774-30-00, (927) 127-51-55, 277-16-17
asmap-saratov@mail.ru, http://www.ukc-asmap64.ru

Волгоград

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
400131, г. Волгоград, просп. Университетский, д. 64
(НОЧУ ДПО «Акцент-Драйв») (8452) 20-92-46, (927) 223-61-41, (8442) 49-33-53
asmap-saratov@mail.ru, www.ukc-asmap64.ru

СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Черкесск

«Академия АСМАП»
369009, Карачаево-Черкесская Республика, г. Черкесск,
ул. Октябрьская, д. 16 (Учебный комбинат «Знание») (495) 917-80-12, (8782) 21-04-09, ukc@asmap.ru,
ukc-sout@mail.ru, http://www.academy.asmap.ru

Махачкала

«Академия АСМАП»
367027, Республика Дагестан, г. Махачкала,
пр. А. Ахунджиева, д. 13, лит. К
(Махачкалинский филиал МАДИ) (8722) 51-67-22, (495) 917-80-12 (доб. 352, 355, 356),
(988) 420-34-33, fdpomadimf@mail.ru, ukc@asmap.ru
http://www.academy.asmap.ru

Республика Северная Осетия – Алания

«Академия АСМАП»
362021, Республика Северная Осетия – Алания,
г. Владикавказ, ул. Пожарского, д. 45 (ФГАОУ ДПО «Северо-Осетинский центр профессиональной подготовки и повышения квалификации кадров Федерального дорожного агентства») (495) 917-80-12 (доб. 352, 355, 356), ukc@asmap.ru
http://www.academy.asmap.ru

УРАЛЬСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Екатеринбург

«Уральский учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
620100, г. Екатеринбург, Сибирский тракт, д. 57
(343) 287-02-54, (912) 603-87-00, 254-64-07
2546407@mail.ru
http://www.ekb-ukc.asmap.ru

Тюмень

«Уральский учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (ООО «Авто-700»)»
625019, г. Тюмень, ул. Республики, д. 206а, стр. 8
(3452) 27-30-30, (912) 254-64-07, 2546407@mail.ru,
avt700@inbox.ru, http://www.ekb-ukc.asmap.ru
http://www.avto700.com

Челябинск

«Уральский учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АНО ДПО «Учебный центр «Перспектива»)»
454084, г. Челябинск, пр. Победы, д. 160
(351) 700-01-60, (912) 254-64-07
2546407@mail.ru, info@perspekt174.ru
http://www.ekb-ukc.asmap.ru, http://www.perspekt174.ru

СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Омск

«Сибирский Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
644010, г. Омск-10, ул. Маршала Жукова, д. 74,
корп. 2, комн. 408
(3812) 30-99-66, (962) 050-30-80, w309966@mail.ru
http://www.ukc-asmap-omsk.ru

Новосибирск

«Сибирский Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
650087, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, д. 30/1
(3812) 30-99-66, (962) 050-30-80, (383) 287-22-84, 347-18-75,
(913) 892-35-58, w309966@mail.ru,
http://www.ukc-asmap-omsk.ru

Барнаул

«Сибирский Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
656023, Алтайский край, г. Барнаул, ул. Германа Титова,
д. 50а
(3812) 30-99-66, (962) 050-30-80, w309966@mail.ru
http://www.ukc-asmap-omsk.ru

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Улан-Удэ

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
670013, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ,
ул. Жердева, д. 8а, стр. 10
(3012) 37-93-47, 41-08-04, ukc.asmap.uu@gmail.com
http://www.uu-ukc.asmap.ru

Чита

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
672000, Забайкальский край, г. Чита,
ул. Костюшко-Григоровича, д. 7, пом. 409
(3022) 55-44-50, (914) 495-89-16, 489-80-43, 355702@mail.ru
http://www.chita-ukc.asmap.ru

Благовещенск

«Академия АСМАП»
675000, Амурская область, г. Благовещенск,
ул. Пионерская, д. 150 (УКК «Амуравтотранс») (495) 917-80-12 (доб. 352, 355, 356), (4162) 42-54-93
ukc@asmap.ru, http://www.academy.asmap.ru

Владивосток

«Академия АСМАП»
690018, Приморский край, г. Владивосток,
ул. Волховская, д. 25 (Приморский учебно-курсовой комбинат автомобильного транспорта) (495) 917-80-12 (доб. 352, 355, 356), (423) 236-14-89
ukc@asmap.ru, 2361489@mail.ru
http://www.academy.asmap.ru

Хабаровск

«Академия АСМАП»
680009, Хабаровский край, г. Хабаровск, ул. Пугачева, д. 10
(ООО «Центр автомобильного образования») (909) 823-40-01, 622-00-00 (доб. 146)
http://www.academy.asmap.ru