

МАП 5

175/2024

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls



2025

С Новым годом!



Уважаемые коллеги, дорогие друзья!
Примите самые искренние поздравления
с Новым годом и Рождеством!

Новый год – это не только чудесный праздник, но и прекрасный повод
оглянуться назад и подвести итоги минувшего,
наметить новые перспективы.

Уходящий год стал особенно знаменательным для нашей Ассоциации. Он
прошел под знаком ее 50-летнего юбилея. Каждому из нас он запомнился
чем-то особенным. В нем были радости и победы, трудности и испытания,
обогатившие наш профессиональный и жизненный опыт.

Пусть все, чего мы не успели достичь, обязательно осуществится
в наступающем году и станет стартом для важных дел и начинаний!
Желаем всем доброго здоровья, большого личного счастья и исполнения
самых заветных желаний!

Президент АСМАП
Генеральный директор АСМАП

Е. С. Москвичев
А. Н. Курушин



СОДЕРЖАНИЕ

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Автор: А. Новичкова

2

ОФИЦИАЛЬНАЯ ХРОНИКА

Автор: АСМАП

5

ЮБИЛЕЙ

Поздравляем с 65-летием
Рафика Сулеймановича Сулейманова,
генерального директора
ООО «СП НБИ Транспорт-Сервис»!

Автор: И. Черняков

10

НАГРАДЫ

Награды к профессиональному празднику

Автор: Т. Чарыкова

12

РЕГИОНЫ

Представительству АСМАП в ЦФО – 20 лет

Автор: В. Кузьмина

15

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК

АПП восточного направления:
повышение пропускной способности
и скорости обработки грузов

Автор: Департамент организации
перевозок АСМАП

20

О развитии автомобильных перевозок
по МТК «Север-Юг»

Автор: Департамент организации
перевозок АСМАП

23

ЧЕЛОВЕК И БИЗНЕС

И мудрость лет, и преданность профессии

Автор: Е. Толмачева

26

УСЛУГИ

Топливные карты: вчера, сегодня, завтра

Автор: А. Новичкова

28

КАДРЫ

За четверть века объехал вокруг света
десятки раз

32

АВТОПРОБЕГ

От океана до океана

Автор: А. Новичкова

36

ПОРТРЕТ ФИРМЫ

Маршрут скорректирован на Восток

Автор: А. Линдваль

42

ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ

Воспоминания водителя

Автор: Ю. Болховитин

46

ПАМЯТЬ

Подготовка специалистов автомобильной
службы в годы
Великой Отечественной войны

Автор: А. Новичкова

50

ПОРТРЕТ ФИРМЫ

На правильном пути

Автор: М. Шпилевой

54

НА ДОСУГЕ

В свободное время

Автор: А. Новичкова

58

ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ

Дорожные заметки

60

НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Обзор законодательства

Автор: Юридическое управление АСМАП

62

МАП

«Международные автомобильные перевозки»
№ 5, 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.

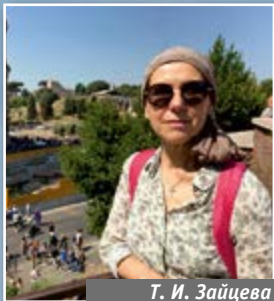
Подписано в печать 28.11.2024 г.

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

Поздравляем!



М. К. Грачева



Т. И. Зайцева



Н. А. Клевакичев



А. Ю. Казаков



Р. С. Сулейманов



А. А. Фроликов

Сердечно поздравляем юбиляров уходящего 2024 года,
родившихся в ноябре – декабре.

Традиционно, прежде всего, чествуем представительниц
прекрасной половины человечества:

Марину Кировну Грачеву,
главного бухгалтера филиала АСМАП
по Приволжскому федеральному округу;
Ирину Николаевну Дубровскую,
заместителя генерального директора УОК «Олимп»;
Тамару Иосифовну Зайцеву,
индивидуального предпринимателя (г. Петрозаводск).

От всей души поздравляем с 70-летием
и желаем доброго здоровья и всего самого наилучшего
Вячеславу Юрьевичу Игнатову,
генеральному директору ООО «ЭКС Карготранссервис»
(Пермский край);

Никите Андреевичу Клевакичеву,
генеральному директору ООО «Нивита» (г. Санкт-Петербург).

Сердечно поздравляем с 65-летием и желаем большого
счастья и высокой работоспособности
Анатолию Юрьевичу Казакову,
индивидуальному предпринимателю (Свердловская область);
Рафику Сулеймановичу Сулейманову,
генеральному директору ООО СП «НБИ Транспорт-Сервис»
(г. Великий Новгород).

Искренне поздравляем с 60-летием и желаем успехов во всем
и хорошего настроения
Тахиру Исрафил Оглы Алиеву,
генеральному директору ООО «Транзит-Т» (г. Великие Луки);
Сергею Николаевичу Волошину,
индивидуальному предпринимателю (г. Оренбург);
Игорю Моисеевичу Тяну,
директору ООО «ЮНиТИМ Транс Авто» (г. Нижний Новгород);
Андрею Александровичу Фроликову,
директору ООО «МЕГАТРАНС» (г. Брянск);



В. Ю. Игнатов



Г. Н. Файзуллаев

Макамагомеду Магомедовичу Хажабагандову,
генеральному директору ООО «Лайнер» (Республика Дагестан);
Сергею Валерьевичу Чучваге,
генеральному директору ООО «Вектор» (Брянская область).

Тепло поздравляем с 55-летием и желаем благополучия во всем
Андрею Анатольевичу Дунцу,
директору ООО «Фаворит» (г. Брянск);
Евгению Ивановичу Иванову,
руководителю группы Департамента МДП
и таможенных систем АСМАП;
Гайрату Насруллаевичу Файзуллаеву,
индивидуальному предпринимателю (г. Донецк);
Олегу Алексеевичу Шульженко,
генеральному директору ООО «РОЛ-экспресс»
(г. Санкт-Петербург).

Всего самого доброго в честь 50-летия желаем
Сергею Анатольевичу Боровику,
индивидуальному предпринимателю (Приморский край);
Виктору Георгиевичу Захарову,
директору ООО «Европа Плюс» (г. Псков).

Четверть века назад были организованы:
ИП Крыжов Сергей Владимирович (г. Псков);
ИП Павлова Елена Анатольевна (г. Псков);
ООО «ЮТЭП»
(Краснодарский край,
директор – Александр Михайлович Кожемяко).

Два десятилетия минуло с момента образования
ООО «Автотранс-Старсервис»
(г. Смоленск, директор – Игорь Леонидович Лозовский);
ООО «АЛЛЕГРО+» (г. Калининград,
генеральный директор – Владимир Владимирович Барановский);
ООО «АРЕАЛТРАНС»
(г. Калининград, директор – Андрей Владимирович Гатилов);
ИП Бурантаев Нурлыбек Шайкабекович (г. Магнитогорск);
ООО «ГриНат-Транс»
(г. Калининград, генеральный директор –
Оксана Иосифовна Демлинг);



М. М. Хажабагандов



Е. И. Иванов



С. А. Боровик





ООО «Евротранс»
(Республика Дагестан,
генеральный директор – Магомеднаби Абдуллаевич Саидов);

ООО «ЛИГА ТРАНС»
(г. Ростов-на-Дону,
генеральный директор – Андрей Николаевич Принцевский);
ИП Симаков Денис Владимирович

(г. Екатеринбург);
ООО «Транспортная компания Русский транзит»
(г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Александр Сергеевич Фомин);

ООО «Фишка Транс»
(г. Уссурийск,
генеральный директор – Андрей Владимирович Ананко).

15 лет назад началась история

ООО «Глобал Трейд»
(Брянская область,
генеральный директор – Юрий Федорович Федорук);

ООО «Уссуэстрасервис»
(Приморский край,
генеральный директор – Василина Константиновна Панфилова);

ООО «Фаросс»
(г. Чебоксары, директор – Юлия Сергеевна Орлова).

Десять лет назад было положено начало работе
ООО «СКИФТРАНССЕРВИС»
(г. Херсон,
генеральный директор – Александр Александрович Григорьев).

От имени членов АСМАП Администрация Ассоциации от всей души поздравляет юбиларов и желает им доброго здоровья, успехов во всех начинаниях и всего самого наилучшего!



Уставные мероприятия МСАТ

Шестого–восьмого ноября 2024 г. в Женеве состоялись уставные мероприятия Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ): генеральная ассамблея, заседания президиума, советов по грузовому и пассажирскому транспорту. От АСМАП в них приняли участие генеральный директор А. Н. Курушин и заместитель генерального директора Е. В. Антипов.

В рамках заседаний были проведены выборы президента МСАТ, президиума и других уставных органов МСАТ на период полномочий 2025–2027 гг.

Президентом Международного союза автомобильного транспорта был избран г-н Раду Динеску, генеральный секретарь ассоциации UNTRR (Румыния).

Генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин вновь избран в президиум МСАТ, в состав которого входит с 2016 г. В президиум также вошли представители национальных ассоциаций Греции, Дании, Испании, Нидерландов, Польши, Румынии, Турции, Чехии, Швеции.

В ходе мероприятий участники обсудили ряд актуальных вопросов, связанных с осуществлением международных автомобильных перевозок: приоритизацию процедуры МДП с учетом рисков в качестве одного из элементов увеличения пропускной способности пунктов пропуска; концепцию логистических центров МДП, являющихся «единым окном» для всех участников цепи поставок; меры, предпринимаемые для решения проблемы нехватки водителей, в том числе правовые аспекты доступа к профессии для водителей третьих стран. Кроме того, затронуты вопросы декарбонизации и обеспечения устойчивости развития автотранспортной отрасли в современных условиях. В формате круглого стола участники рассмотрели вопросы влияния усиления протекционизма на автомобильные перевозки.

Генеральная ассамблея рассмотрела и одобрила программу работы МСАТ на 2025 г.

По решению президиума МСАТ 1 847 лучших водителей из 23 стран награждены в 2024 г. почетными дипломами и нагрудными знаками МСАТ, в том числе по представлению АСМАП – 80 лучших российских водителей-международников.

Встреча с представителями Федерации транспорта и логистики Ирана (TLFI)

В Москве состоялась встреча представителей Ассоциации международных автомобильных перевозчиков и Федерации транспорта и логистики Ирана (TLFI).

В ходе мероприятия стороны обменялись оригинальными экземплярами Меморандума о сотрудничестве между АСМАП и TLFI, подписанного в целях оказания содействия российским и иранским транспортным компаниям в случае возникновения сложностей при выполнении перевозок по территории России и Ирана.

Стороны согласились выработать практику регулярных встреч для обсуждения возникающих у предприятий обеих стран оперативных вопросов в области международных автомобильных перевозок грузов.

Признана целесообразность облегчения визовых процедур для водителей автотранспортных средств российских и иранских перевозчиков.

TLFI обратила внимание на имеющиеся затруднения при проезде иранских транспортных средств по территории Российской Федерации через пункты пропуска.

Представители АСМАП отметили наличие целого ряда проблем у российских перевозчиков на территории Ирана. Они заявили о целесообразности проработки подобных вопросов в рамках рабочей группы с участием представителей министерств, таможенных органов и ассоциаций трех стран, создаваемой на основе Дербентской декларации, подписанной по итогам трехсторонней встречи (Россия – Иран – Азербайджан) в июне 2024 г.



Иранская сторона проинформировала о том, что ввод в эксплуатацию нового пункта пропуска в Астаре ожидается в конце 2025 г. О более точных сроках TLFI проинформирует дополнительно. Предположительно, задержка вызвана установкой инспекционно-досмотрового комплекса.

Заседание Консультативного совета при Сибирском таможенном управлении



23 октября 2024 г. начальник Сибирского таможенного управления А. Н. Ястребов провел заседание Консультативного совета по взаимодействию с участниками ВЭД при СТУ. В мероприятии в режиме ВКС приняли участие более 130 представителей участников внешнеэкономической деятельности и общественных организаций. В заседании также принял участие руководитель филиала АСМАП по Сибирскому федеральному округу А. А. Антонов.

Рассмотрены актуальные для бизнеса вопросы, в том числе касающи-

еся таможенного контроля товаров, вывозимых в страны ЕАЭС, правил подачи жалоб, профилактики нарушения требований таможенного законодательства.

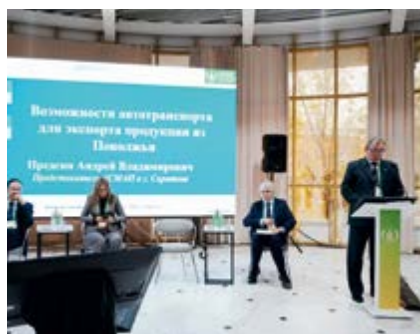
Руководитель филиала Ассоциации по СФО А. А. Антонов отметил недопустимость длительных простоев транспортных средств в ожидании таможенного досмотра. Начальник СТУ А. Н. Ястребов заверил, что при возникновении таких случаев по каждому факту будет проводиться проверка.

В Саратове прошел Волжский зерновой экспортный форум

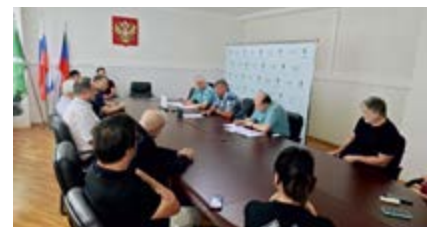
В Саратове состоялся Волжский зерновой экспортный форум (ВЗЭФ–2024). Его участниками стали более 200 экспертов, представителей крупных торговых компаний из Ирана, Китая, Индии, стран Средней Азии и Персидского залива, сельхозтоваропроизводителей поволжских регионов, экспедиторских и транспортных компаний, банкиров и инвесторов, страховых и сервисных компаний, а также других участников системной цепочки поставок. АСМАП выступила партнером форума.

С информацией о возможностях автотранспорта для экспорта продукции из Поволжья и презентацией об Ассоциации на форуме выступил представитель АСМАП в Саратове А. В. Предеин.

На площадке форума прошел заинтересованный разговор о перспективах развития МТК «Север–Юг».



Встреча дагестанских перевозчиков с руководством Дагестанской таможни



В Дагестанской таможне состоялась рабочая встреча дагестанских международных автоперевозчиков с начальником Дагестанской таможни С. В. Троцко. В мероприятии принял участие представитель АСМАП в Махачкале Г. М. Гадисов.

Присутствующие обсудили проблемные вопросы перемещения грузовых транспортных средств через МАПП, находящихся в регионе деятельности Дагестанской таможни. В частности, были рассмотрены меры по сокращению очередей перед пунктами пропуска в связи с началом сезонного ввоза в Россию сельхозпродукции из Ирана и Азербайджана. Начальник таможни ответил на интересующие перевозчиков вопросы.

В ходе встречи перевозчики отметили обострение конкуренции с иностранными транспортными компаниями и попросили усилить контроль за соблюдением ими требований российского законодательства в части использования российских разрешений.

В завершение С. В. Троцко поблагодарил участников за совместную работу и выразил уверенность в продолжении эффективного взаимодействия в будущем.



При Торгово-промышленной палате Приморского края начал действовать комитет по транспорту и развитию международных автомобильных перевозок



Во Владивостоке состоялось первое заседание комитета по транспорту и развитию международных автомобильных перевозок при союзе «Торгово-промышленная палата Приморского края». Его открыл президент Торгово-промышленной палаты Приморского края Б. В. Ступницкий. Он отметил, что комитет создан в рамках действующего соглашения между Торгово-промышленной палатой Приморского края и дальневосточным представительством Ассоциации международных автомобильных перевозчиков.

В состав комитета вошли представители ведущих транспортных компаний Приморского края, осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки: генеральный директор ООО «Фишка Транс» А. В. Ананко, генеральный директор ООО «ТЛК ВЛ Лоджистик» К. В. Белоус, заместитель генерального директора ПАО «Приморавтотранс» И. В. Горовенко, генеральный директор ООО «Востоктранс» И. П. Коваль, директор ООО «АТП Приморье» В. Н. Косарев, директор ООО «ТК Проффи» А. В. Матвеев, руководитель дальневосточного представительства АСМАП С. В. Ремизов, генеральный директор ПАО «Приморавтотранс» С. В. Соловьев.

Председателем комитета избран С. В. Ремизов, секретарем – И. П. Коваль.

Основной задачей деятельности комитета является содействие в защите

интересов российских организаций и предпринимателей сферы транспорта и международных автомобильных перевозок, а также участие совместно с ТПП Приморского края в экспертизе проектов нормативных правовых актов и подготовке предложений по совершенствованию законодательства в сфере транспорта и международных автомобильных перевозок.

Члены комитета рассмотрели актуальные вопросы международных пассажирских и грузовых перевозок между Россией и КНР, совершенствования нормативного регулирования автогражданской ответственности компаний-перевозчиков, в том числе иностранных, и деятельности автоматических пунктов весогабаритного контроля.

По итогам заседания решено подготовить обращение в Министерство транспорта и дорожного хозяйства Приморского края по вопросу введения качества и обустройства автомобильных дорог, по которым осуществляются международные автомобильные перевозки, в соответствие с растущими объемами перевозок и требованиями по наличию сопутствующей инфраструктуры. Кроме того, принято решение провести совещание с МТУ Ространснадзора по ДФО по вопросу контроля за китайским автотранспортом на территории Приморского края.

Завершены работы по оснащению МАПП «Забайкальск» новыми весогабаритными комплексами

Ространстрой завершил работу по оснащению автомобильного пункта пропуска «Забайкальск» на границе с Китаем весогабаритными комплексами отечественного производства «РУБЕЖ-М» на въезд и на выезд из страны. Они позволяют в автоматическом и неавтоматическом режимах взвешивать грузовые транспортные средства, определять их габаритные характеристики и измерять их осевую нагрузку и межосевое расстояние. Кроме того, устройства оснащены системой распознавания автомобильных номеров.

Использование нового оборудования в автомобильном пункте пропуска «Забайкальск» значительно ускорит процесс пересечения государственной границы и уменьшит сроки доставки грузов благодаря сокращению времени проведения таможенных органами контрольных процедур.

В Челябинской области начал работать в тестовом режиме новый АПВГК

В Челябинской области на 2 км автодороги «Восточный обход г. Челябинска» с 2 октября 2024 г. начал работу в тестовом режиме пункт автоматического весогабаритного контроля (АПВГК).

В течение тестового периода, который продлится три месяца, АПВГК будет фиксировать весогабаритные параметры проезжающих автотранспортных средств (без передачи информации о выявленных нарушениях в уполномоченный контрольно-надзорный орган). Данные о превышении допустимых весогабаритных параметров будут выводиться на информационное табло, а также публиковаться на сайте Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области.

АСМАП предлагает перевозчикам учитывать эту информацию и в случае некорректной работы АПВГК сообщать об этом в филиал Ассоциации по УФО на эл. адрес ekaterinburg@asmap.ru или по тел. (343) 379-57-61.

Совещание о нераспространении на международные перевозки в 2025 г. весенних ограничений движения по региональным дорогам Псковской области



По инициативе филиала АСМАП по Северо-Западному федеральному округу председатель комитета по экономической политике, агропромышленному комплексу, экологии и природопользованию Псковского областного собрания депутатов А. Г. Козлов провел совещание по вопросу нераспространения на международные перевозки в 2025 г. весенних ограничений движения по дорогам регионального и межмуниципального значения Псковской области.

В нем приняли участие руководитель филиала Ассоциации, руководитель УФАС по Псковской области, заместитель начальника МТУ Ространснадзора по СЗФО, уполномоченный по защите прав предпринимателей в Псковской области, представители органов исполнительной власти Пскова и Псковской области, президент Торгово-промышленной палаты Псковской области, псковские международные перевозчики – члены АСМАП.

Руководитель филиала АСМАП В. А. Алешковский довел до участников совещания информацию о ситуации с международными автоперевозками в регионе. Совместно с руководителями транспортных компаний В. Б. Семеновым, В. С. Лесниковым и С. П. Сизовым он привел аргументы о необходимости поддержки инициативы Ассоциации по нераспространению на международные перевозки в 2025 г. весенних ограничений движения по региональным дорогам Псковской области. Позиция АСМАП была поддержана всеми участниками совещания, кроме представителя комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области.

По предложению председательствующего на совещании А. Г. Козлова участники совещания решили рекомендовать комитету по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области совместно с региональными УФАС и уполномоченным по защите прав предпринимателей проработать вопрос о внесении в областное законодательство дополнений о нераспространении на международные перевозки временных ограничений движения в 2025 г. (с учетом положительного опыта других приграничных регионов СЗФО).

Филиал АСМАП продолжит работу в этом направлении и будет оперативно информировать перевозчиков о ее результатах.

Изменение тарифов на платных дорогах в Республике Беларусь

Начали действовать новые тарифы в национальной системе электронного сбора платы за проезд по платным дорогам Республики Беларусь (BeToll). Соответствующие изменения закреплены Постановлением Министерства транспорта и комму-

никаций Республики Беларусь от 6 сентября 2024 г. № 75 «Об изменении постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 17 июня 2013 г. № 21».

Для транспортных средств с допустимой общей массой более 3,5 т,

Перемещение алкогольной и табачной продукции транзитом через территорию Азербайджана

По информации Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Азербайджана (ABADA), с 1 октября 2024 г. на основании статьи 258.1.4 Таможенного кодекса Азербайджанской Республики при перевозке алкогольной и табачной продукции транзитом через территорию Азербайджана необходимо внесение обеспечения уплаты таможенных платежей в размере не менее 200 тыс. долларов США на каждое транспортное средство. Денежные средства должны быть внесены в банк в манатах по обменному курсу, установленному Центральным банком Азербайджана. Документ, подтверждающий внесение обеспечения уплаты таможенных платежей, должен быть представлен в таможенный орган в день регистрации таможенной декларации.

Коды в соответствии с гармонизированной системой описания и кодирования товаров алкогольной и табачной продукции, при перевозке которой необходимо внесение обеспечения уплаты таможенных платежей:

- алкогольная продукция:
- 2203;
- 2204;
- 2205;
- табачные изделия:
- 2402;
- 240311;
- 2403191009;
- 2403199009;
- 240391;
- 2403991000;
- 2403999003;
- 240411.

имеющих две оси, тариф составит 0,114 евро/км. Для ТС с допустимой общей массой более 3,5 т, имеющих три оси, – 0,142 евро/км. Для ТС с допустимой общей массой более 3,5 т, имеющих четыре оси и более, – 0,171 евро/км.

Руководителем филиала АСМАП по ЮиСКФО назначен П. В. Переверза

Павел Викторович Переверза родился 17 июня 1959 г. в г. Кисловодске Ставропольского края. В 1982-м окончил Брянский технологический институт по специальности «машины и механизмы лесной и деревообрабатывающей промышленности», в 2011 г. – Ростовский государственный экономический университет по специальности «юриспруденция».

Пройдя большой трудовой путь в различных бизнес-структурах, в 2005 г. он был принят на службу в межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Южному федеральному округу, где в 2024 г. завершил трудовую деятельность в управлении в должности заместителя начальника.



П. В. Переверза имеет награды Министерства транспорта Российской Федерации, АСМАП, Российского автотранспортного союза, губернатора Краснодарского края.

Руководитель филиала АСМАП по ЮиСКФО принял участие во встречах с руководством госорганов СКФО

29 октября – 1 ноября 2024 г. руководитель филиала АСМАП по Южному и Северо-Кавказскому округам П. В. Переверза встретился с руководством госорганов СКФО.

Проблемы международных автомобильных перевозчиков Республики Дагестан были обсуждены на встрече с министром транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан Д. Ш. Салавовым, который отметил увеличение объема автомобильных перевозок за последнее время и сообщил, что международные перевозчики вносят значительный вклад в развитие региона. Была достигнута договоренность о дальнейшем сотрудничестве для развития международных автомобильных перевозок Республики Дагестан.

На встречах с начальником МТУ Ространснадзора по СКФО А. Б. Сиховым, начальником ТОГАДН по Республике Дагестан МТУ Ространснадзора по СКФО М. К. Абдумуслимовым и заместителем начальника отдела ТОГАДН по РСО-Алания МТУ Ространснадзора по СКФО А. П. Тихоновым были рассмотрены вопросы контроля выполнения требований рос-

сийского транспортного законодательства иностранными перевозчиками. Достигнута договоренность о проведении совместных проверок иностранных транспортных средств на постах Ространснадзора.

Вопросы использования процедуры МДП, а также контроля за использованием разрешений иностранными перевозчиками были предметом обсуждения с первым заместителем начальника Дагестанской таможни Г. Д. Исламовым и и. о. первого заместителя начальника Северо-Осетинской таможни И. К. Борукаевым. П. В. Переверза отметил, что процедура МДП является наиболее удобным и универсальным инструментом таможенного транзита для международных автоперевозчиков и надежным для таможенных органов. Он также сообщил, что в последнее время имеются случаи, когда иностранные перевозчики ввозят в Россию товары из третьих стран по двусторонним разрешениям, и предложил при проведении транспортного контроля на границе особое внимание обращать на происхождение товара, указанное в сопроводительных документах.

В Бурятии открылся новый таможенно-логистический терминал

Новый таможенно-логистический терминал «Кяхта» открыли в Бурятии 16 октября 2024 г. Его основной функционал заключается в проведении таможенных процедур, предоставлении грузоперевозчикам услуг по размещению товаров на временное хранение и обработке грузов. Это позволит разгрузить существующий международный автомобильный пункт пропуска «Кяхта» и повысит его пропускную способность.

Общая площадь терминала – 188,8 тыс. кв. м. На его территории расположены складские помещения, зоны досмотра, погрузочно-разгрузочные площадки, гостиница, рестораны и другие объекты.



Поздравляем с 65-летием Рафика Сулеймановича Сулейманова, генерального директора ООО «СП НБИ Транспорт-Сервис»!

Двенадцатого декабря уходящего года исполнилось 65 лет профессионалу, чья карьера в транспортной сфере начиналась еще в перестроечные времена. Речь о Рафике Сулеймановиче Сулейманове, генеральном директоре ООО «СП НБИ Транспорт-Сервис», которое является действительным членом АСМАП с 2002 года. В настоящее время его компания – одна из крупнейших на Северо-Западе, в арсенале которой насчитывается более 200 автотранспортных средств.

Илья ЧЕРНЯКОВ,
заместитель руководителя филиала
АСМАП по Северо-Западному
федеральному округу
(chernyakov@asmap.ru)

Рафик Сулейманович Сулейманов родился в 1959 г. в Азербайджанской ССР в г. Баку. После окончания средней школы в 1977 г. поступил на конструкторско-механический факультет МВТУ им. Баумана. Затем продолжил обучение в Московском институте управления имени Серго Орджоникидзе на автотранспортном факультете, который окончил в 1987 г.

По окончании института молодого специалиста распределили на Северо-Запад, в г. Новгород (в 1999 г. переименованный в Великий Новгород). Здесь будущий генеральный директор одного из крупнейших транспортных предприятий региона работал начальником отдела эксплуатации в ГАТП № 2 (грузовое автотранспортное предприятие № 2). После, в

1989 г., его пригласили в управление «Новгородавтотранс» на должность начальника отдела внешних связей. Это был период глобальных изменений в стране, создания новых форм хозяйственных отношений, хозрасчетных предприятий.

В 1990 г. Рафик Сулейманов создал малое предприятие – «Новгородвнешавто», которое занималось экспедированием международных автомобильных перевозок. А уже через два года было организовано российско-немецкое совместное предприятие «НБИ Транспорт-Сервис».

– История компании, – рассказывает Рафик Сулейманович, – начиналась с семи стареньких «суперМАЗов», а штат сотрудников насчитывал около десяти человек. В то время в Россию ввозились практически весь перечень существовавших товаров, начиная от продовольственных и заканчивая машинами и оборудованием. Мы же в основном возили строительные панели, подвесные потолки и электронику.



Развитие «НБИ Транспорт-Сервис» шло стремительными шагами. Если в начале пути было всего семь подержанных МАЗов, то накануне дефолта 1998 г. парк насчитывал около ста машин. И это уже были марки «Мерседес» и «Рено». Развитие шло лихих, но время требовало большего.

Как вспоминает юбиляр, в те годы международные автоперевозки в стране развивались достаточно быстрыми темпами, как, впрочем, и вся внешнеэкономическая деятельность. В этой связи некоторые структуры, регулирующие ВЭД, например таможня, не успевали за таким развитием, что приводило к проблемам в части таможенной обработки товаров, а также к росту злоупотреблений недобросовестными участниками ВЭД. Особенно с этим столкнулись автотранспортные предприятия, перевозившие импортные грузы. Неожиданно выяснилось, что оформление товарно-транспортных накладных осуществлялось зачастую на криминальной основе, с использованием поддельных личных номерных печа-

тей должностных лиц. К сожалению, и само таможенное законодательство на тот момент было далеко от совершенства, что не позволяло добросовестным перевозчикам защищать себя надлежащим образом. Это касалось не только таможенного права, но и налогового регулирования. В частности, в вопросах применения нулевой ставки НДС, компенсации водителям за разъездной характер работы (суточные).

– Однако при этом в то время велся активный диалог с властями на всех уровнях – как с исполнительной властью, так и с законодательной, – вспоминает Р. С. Сулейманов. – И в этом смысле АСМАП выступала не только объединением перевозчиков, но и нашей трибуной, которую автотранспортники активно использовали для справедливого лоббирования своих профессиональных интересов. Это, конечно, был период очень интересный, было много живых дискуссий, которые в итоге привели к положительным результатам на практике.

Ближе к нашему времени ситуация, конечно, менялась. Барьеры, с которыми мы сталкиваемся, стали носить более принципиальный, технологический характер.

По мере развития международных автомобильных перевозок менялось «качество» проблем, решать которые было все труднее и дольше.

Эти процессы стали приобретать устойчивый характер. Если выделять основную проблему автотранспортников в период до 2022 г., то, на мой взгляд, это большие простои подвижного состава, которые крайне негативно влияли не только на самих автоперевозчиков, но и в целом на экономику страны. В первую очередь эти простои выражались в очередях на границах – в ожидании таможенной обработки товаров (очистка, досмотры и т. д.), а также под погрузкой и разгрузкой транспортных средств. Конечно, все это отрицательно сказалось на престиже нашей профессии, особенно применительно к водителям, создавало негативную мотивацию их труду. Проблемы автотранспортной отрасли, связанные с простоями подвижного состава, сказывались на конкурентоспособности российских перевозчиков по сравнению с иностранными и приводили к тому, что в основном конкурентоспособность компенсировалась более низкими тарифами российских перевозчиков.

Касательно сегодняшней непростой ситуации. Как таковые международные перевозки для нас практически закрыты. Конечно, существует такой вид перевозок, как перецепка/перегрузка, но это трудно назвать полноценной международной перевозкой, это лишь ее этап.

По мнению Рафика Сулеймановича, исторически основным направлением для перевозчиков Северо-Запада до 2022 г. было скандинавское, в первую очередь финское. До некоторого времени, даже невзирая на введение санкций против России, доля международных перевозок с этой страной оставалась довольно высокой. Но в результате развития санкционного процесса, а именно принятия 11-го пакета санкций, а затем и полного закрытия границы между Финляндией и Россией, эти перевозки были сведены практически к нулю.

– Сейчас в целях продолжения деятельности мы вынужденно переориентировались на внутрироссийские перевозки, доля которых в нашем предприятии уже составляет около 95 %, – говорит Р. С. Сулейманов. – Это позволяет «НБИ Транспорт-Сервис» не только сохранить достигнутые многолетние результаты, но и открывает определенные перспективы в будущем, так как нам удалось сберечь не только свой подвижной состав, но и самое главное – наших специалистов и водителей. Мы надеемся, что это позволит нам в перспективе вернуться к международным перевозкам грузов, как только появится такая возможность, в чем лично я не сомневаюсь. 🚚



Награды к профессиональному празднику

Ко Дню работника автомобильного и городского пассажирского транспорта ряд организаций – членов АСМАП и их работников, внесших значительный вклад в развитие международных автомобильных перевозок, был удостоен наград Государственной думы Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Ассоциации и региональных органов власти.

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

Объявлена **Благодарность от фракции «Единая Россия» Государственной думы Российской Федерации** коллегам ООО «АВТОЗАПАДТРАНС», Калининградская область (фото 1) и ООО «ТЭК Евро-Транс-Азия-1», Республика Дагестан (фото 2).



Фото 1



Фото 2

За достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу на транспорте **Нагрудным знаком «Почетный работник транспорта**

России» награжден Некрасов Михаил Викторович – водитель-экспедитор ООО «Совтрансавто-Смоленск», Смоленская область (фото 3).



Фото 3

Объявлена **Благодарность министра транспорта Российской Федерации:**

– Барыке Сергею Васильевичу – водителю автомобиля ООО «ИРКУТ-Автотранс», Иркутская область;
– Баширову Алексею Анатольевичу – водителю погрузчика ООО «ИРКУТ-Автотранс», Иркутская область;
– Бызову Павлу Викторовичу – заместителю директора по внешнеэкономической деятельности ООО «Автоколонна 2034», Приморский край (фото 4);

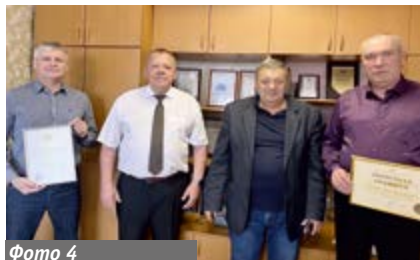


Фото 4

– Власову Илье Юрьевичу – водителю-экспедитору ООО «АвтоВосход», Нижегородская область;
– Горелову Андрею Васильевичу – директору ООО Торгово-промышленная фирма «Лист», Брянская область;
– Кравченко Александру Яковлевичу – генеральному директору ООО «СДМ», Ростовская область (фото 5);



Фото 5

– Курецкому Сергею Николаевичу – руководителю отдела ООО «Красноборская Лизинговая Компания», Ленинградская область (фото 6);



Фото 6

– Лузову Николаю Николаевичу – водителю-экспедитору ООО «Калинин и К», Калининградская область;
– Мусаелян Юлии Вячеславовне – старшему бухгалтеру ООО «Федеральная транспортная компания «Сотранс», Ленинградская область (фото 6);
– Носкову Антону Александровичу – заместителю генерального директора ООО «Миларин», г. Санкт-Петербург;
– Парфенову Игорю Сергеевичу – директору ООО «СибМАП», Иркутская область (фото 7);



Фото 7

– Патрушеву Сергею Витальевичу – коммерческому директору ООО «УралТехСервис», Свердловская область (фото 8);



Фото 8

– Пирогову Алексею Владимировичу – водителю-экспедитору ООО «Миларин», г. Санкт-Петербург;
– Романовичу Анатолию Ивановичу – директору ООО «ОлВикТранс», Смоленская область (фото 9);



Фото 9

– Рубашкину Владимиру Валерьевичу – генеральному директору ЗАО «Северо-Западная Транспортная Компания», г. Санкт-Петербург;
– Рыжову Дмитрию Алексеевичу – логисту по контейнерным перевозкам ООО «Федеральная транспортная компания «Сотранс», Ленинградская область;

– Сизову Сергею Петровичу – индивидуальному предпринимателю, Псковская область;
– Титовой Елизавете Константиновне – руководителю мультимодальных перевозок ООО «Федеральная транспортная компания «Сотранс», Ленинградская область (фото 6);
– Тихоненко Сергею Андреевичу – начальнику отдела ООО «Премиум-Транспорт», г. Санкт-Петербург.

Руководители, водители и специалисты организаций – членов АСМАП также отмечены наградами Ассоциации.

Знаками отличия АСМАП «За вклад в развитие международных автомобильных перевозок» награждены:

– Турутина Евгения Николаевна – генеральный директор ООО «Нордленд», г. Санкт-Петербург (фото 10);



Фото 10

– Пащенко Светлана Валерьевна – генеральный директор ООО «БИГ КАР», г. Калининград (фото 11);



Фото 11

– Максименков Павел Михайлович – директор ООО «Премиум», г. Смоленск (фото 12);



Фото 12

– Матюхин Алевтин Афанасьевич – водитель ООО «СКТ», Брянская область;

– Сычев Сергей Степанович – водитель ООО «Совтрансавто-Интер», Брянская область.

Почетными грамотами АСМАП награждены 48 человек. Среди них:

– Мельников Сергей Александрович – заместитель исполнительного директора ООО «Старойл», Московская область (фото 13);



Фото 13

– Шувалова Наталья Михайловна – начальник отдела кадров ООО «Внешавтотранс-Брянск», Брянская область (фото 14);

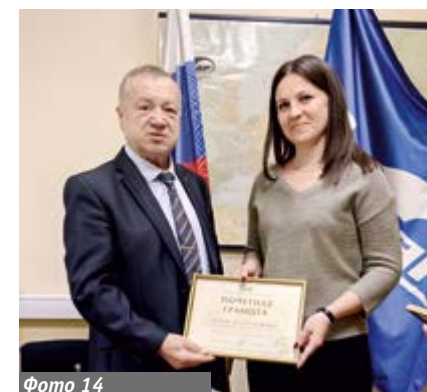


Фото 14

– Чумаков Алексей Григорьевич – директор ООО «Ростовтрансавто»

сервис», г. Ростов-на-Дону (фото 15);



Фото 15

– *Левицкий Сергей Николаевич* – директор ООО «Русант», Московская область (фото 16);



Фото 16

– *Долгих Мария Игоревна* – менеджер по организации перевозок ИП Казаков А. Ю., Свердловская область (фото 17);



Фото 17

– *Навичонок Сергей Леонидович* – начальник автоколонны ООО «Милларин», г. Санкт-Петербург (фото 18);



Фото 18

– *Борисов Максим Константинович* – механик ООО «ГлобалТрансАвто», г. Екатеринбург (фото 19);



Фото 19

– *Казакова Ольга Игоревна* – юрисконсульт ИП Казаков А. Ю., Свердловская область (фото 20);



Фото 20

– *Сметанин Сергей Александрович* – генеральный директор ООО «Би-Сервис Логистик», г. Москва (фото 21).



Фото 21

По инициативе Ассоциации международных автомобильных перевозчиков работники организаций – членов

АСМАП поощрены и региональными наградами.

В Дальневосточном федеральном округе перевозчики удостоены наград от губернатора и министра транспорта Приморского края, в Калининградской области – от Министерства развития и инфраструктуры Калининградской области. Работники организаций – членов Ассоциации Приволжского федерального округа отмечены наградами Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан, руководителя исполнительного комитета г. Набережные Челны, кабинета министров Республики Татарстан. Перевозчикам Северо-Западного федерального округа были вручены награды комитета по транспорту администрации г. Санкт-Петербурга. Работники предприятий Сибирского федерального округа удостоены наград министерств транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской и Иркутской областей, губернатора и мэрии Иркутской области. Уральские перевозчики отмечены наградами Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Уральскому федеральному округу, представители Южного и Северо-Кавказского федеральных округов – наградами Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан.

Награды вручены на мероприятиях, организованных к профессиональному празднику – Дню работника автомобильного и городского пассажирского транспорта региональными подразделениями АСМАП и в коллективах предприятий.

Администрация АСМАП поздравляет коллег с заслуженными наградами и желает успехов во всех делах, крепкого здоровья и благополучия!

Представительству АСМАП в ЦФО – 20 лет

Для российских международных автоперевозчиков 2024 год проходит под флагом знаменательного события – 50-летия образования АСМАП. Ассоциация создана полвека назад, когда 18 января 1974 года было подписано специальное постановление Совета Министров СССР об образовании АСМАП.

На протяжении полувека Ассоциация защищает интересы отечественных международных автоперевозчиков, решая изначально поставленную задачу по их обеспечению необходимыми условиями для устойчивого функционирования и развития.

В 1993 году АСМАП начала организовывать свои подразделения в регионах – сначала во Владивостоке,

Санкт-Петербурге, Калининграде и Екатеринбурге. В дальнейшем филиалы и представительства АСМАП были созданы во всех федеральных округах. Самое молодое из них – представительство в Центральном федеральном округе, отмечающее в этом году свой 20-летний юбилей. Ныне его возглавляет Александр Сергеевич Ларионов, с которым мы уже беседовали пять лет назад по случаю 15-летия этого подразделения. Что изменилось за эти годы, какие направления деятельности для международных автоперевозчиков региона являются в настоящее время приоритетными? Об этом пойдет речь в сегодняшнем интервью с руководителем представительства АСМАП в ЦФО.

Вера КУЗЬМИНА

– *Александр Сергеевич, напомните, пожалуйста, о годах становления представительства Ассоциации в Центральном федеральном округе.*

– Представительство в ЦФО образовано в 2004 г. на основании решения Совета Ассоциации от 19 апреля. К тому времени во всех остальных федеральных округах уже работали региональные подразделения АСМАП.

Первым руководителем представительства стал Сергей Иванович Баклицкий, возглавлявший его с момента создания вплоть до ноября 2017 г., когда перешел на должность



Руководитель представительства АСМАП в ЦФО А. С. Ларионов



Подписание соглашения с губернатором Смоленской области, 2009 г.

заместителя генерального директора Ассоциации. Как он говорил, более позднее создание представительства в Центральном федеральном округе связано с тем, что международные автоперевозчики Москвы и Московской области пришли к осознанию необходимости формирования такого территориального органа позже, чем их коллеги из других регионов России.

К сожалению, в 2021 г. Сергея Ивановича, внесшего большой вклад в становление и развитие регионального подразделения в Центральном федеральном округе, не стало.

На данный момент представительство объединяет международных автомобильных перевозчиков Белгородской, Брянской, Владимирской, Воронежской, Ивановской, Калужской, Костромской, Курской, Липецкой, Московской, Орловской, Рязанской, Смоленской, Тамбовской, Тверской, Тульской и Ярославской областей, а также Москвы.

В Смоленске и Брянске созданы обособленные подразделения Ассоциации, которые оказывают необходимые услуги международным автоперевозчикам. В настоящее время в Смоленске представителем АСМАП является Александр Васильевич Сидоренко, в Брянске – Анатолий Петрович Терехов.

Первоначально работу представителя АСМАП в Смоленске выполнял Анатолий Николаевич Лайко (с ноября 2003 г. в течение 13 лет). При нем был создан и до сих пор эффективно работает актив членов АСМАП области, ставший опорой представителя.

Не менее важным событием для Центрального федерального округа стало торжественное открытие 27 октября 2009 г. собственного офиса АСМАП в Брянске, которое было приурочено к подписанию соглашения о сотрудничестве между Ассоциацией и администрацией Брянской области. Важность этого мероприятия подчеркивает тот факт, что в нем приняли участие президент АСМАП Евгений Сергеевич Москвичев и генеральный директор Андрей Николаевич Курушин. Брянская и Смоленская области являются важными регионами, по которым проходят стратегические направления международных автомобильных перевозок.

Представительство Ассоциации занимается решением оперативных вопросов по защите законных интересов международных российских автоперевозчиков, выстраиванием

деловых отношений со всеми властными структурами и в первую очередь с администрациями областей и городов.

Кроме представителей в Смоленске и Брянске работает представитель Ассоциации по Республике Беларусь Александр Владимирович Костылюк, который осуществляет свою деятельность в Бресте. Он взаимодействует с органами законодательной и исполнительной власти Беларуси по вопросам международных автомобильных перевозок, оказывает консультативную и практическую помощь перевозчикам – членам АСМАП по организации перевозок по территории Республики Беларусь.

– **Сколько сегодня организаций – членов АСМАП насчитывается в Центральном федеральном округе? Каким парком автомобилей они располагают?**

– На текущий момент количество организаций – членов АСМАП составляет 469 предприятий, парк подвижного состава которых насчитывает 12 603 единицы. Чтобы понимать значимость этих цифр, достаточно пояснить, что доля перевозчиков – действительных членов Ассоциации в ЦФО от общей численности действительных членов АСМАП составляет 41,2 %, а доля в общем количестве подвижного состава равна 45,5 %.

Отмечу, что основная часть организаций – членов АСМАП Центрального федерального округа фактически находится в Смоленской, Брянской, Московской, Тверской, Калужской областях и в Москве, где расположены 479 предприятий (93,9 %) с автопарком в количестве 14 336 единиц (93,4 %).

Несмотря на сегодняшнее непростое время, когда у перевозчиков возникают проблемы с обновлением парка подвижного состава, экологичность автопарка транспортных средств членов АСМАП в ЦФО сохраняется на должном уровне. Так,



Руководитель представительства АСМАП в ЦФО А. С. Ларионов (слева) и президент группы компаний «Д-Транс» В. В. Демчук (справа) на рабочей сессии в рамках выставки Comtrans

доля парка, соответствующего нормам Евро-6, в сравнении с 2023 г. немного возросла – до 5,2 %, что соответствует 653 единицам транспортных средств. Подвижного состава экологического класса Евро-5 насчитывается 10 703 единицы (85 %), Евро-4 – 407 (3,2 %).

– **Говоря о проблемах с обновлением парка, что вы прежде всего имеете в виду?**

– В 2022 г. мы столкнулись с невозможностью напрямую приобретать технику у европейских производителей, а поставляемые по параллельному импорту в Россию тягачи стали практически недоступны из-за своей высокой цены. Однако на наш рынок все активнее выходят китайские автопроизводители. В 2023 г. в общем количестве приобретенных членами АСМАП новых седельных тягачей на долю китайских брендов пришлось свыше 70 %. При этом наибольшей популярностью пользуется техника марки Sitrak.

Отдельно хотел бы сказать о работе Ассоциации по сдерживанию роста ставок утилизационного сбора в отношении импортных седельных тягачей, приобретаемых для осу-

ществления международных перевозок.

В целях содействия обновлению подвижного состава международных автоперевозчиков (в ходе рассмотрения Правительством РФ летом 2023 г. вопроса об увеличении утилизационного сбора для колесных транспортных средств) АСМАП удалось добиться исключения для седельных тягачей экологического класса Евро-6, ввозимых на территорию РФ для осуществления международных перевозок. Благодаря этому решению международные автомобильные перевозчики получили возможность в течение 2023 – 2024 гг. оформлять такие тягачи по прежним ставкам утилизационного сбора. Всего в прошлом году предоставленной возможностью воспользовались 67 организаций для ввоза в страну 632 тягачей, в том числе 48 перевозчиков ЦФО ввезли 416 транспортных средств, уплатив утилизационный сбор в пониженном размере.

– **Александр Сергеевич, как изменились направления работы перевозчиков Центрального федерального округа в условиях санкционного давления? Ведь ранее их ос-**



Презентация полуприцепов для предприятий – членов АСМАП на заводе «Тонар»

новая деятельность была связана с экспортом-импортом товаров из/в Евросоюз.

– Для оценки состояния международных автоперевозок мы используем данные о количестве полученных перевозчиками округа разрешений иностранных государств. Это, конечно, не дает полного представления о состоянии дел, но позволяет оценить существующие тенденции.

Могу отметить, что в условиях санкционного давления перевозчики ЦФО стали более активно участвовать в развитии альтернативных маршрутов на южном и восточном направлениях. Возросли перевозки с Азербайджаном, Казахстаном, Узбекистаном, Ираном, Туркменией и Киргизией; с Китаем – почти в три раза, с Монголией – в два. При этом сократились перевозки с Турцией, Арменией, Грузией и Таджикистаном.

Однако изменение направлений перевозок предприятиями Центрального федерального округа не означает, что они перестали перевозить товары из Евросоюза. Перевозчики округа активно участвуют в доставке европейских грузов после перецепки/перегрузки на приграничных

складах временного хранения в Беларуси и России в рамках реализации Постановления Правительства Российской Федерации № 1728, выполняя в среднем около 35 % от всего объема перевозок на этом направлении.

После изменения логистических маршрутов отдельные перевозчики ЦФО стали работать только по России.

Власти Евросоюза, вводя в апреле 2022 г. санкции против России в сфере автомобильного транспорта, ставили целью разрушить наработанные логистические цепочки, многократно увеличить стоимость и время доставки грузов, создать дефицит товаров, нанести максимальный вред нашей экономике. Ведь до 2022 г. почти 80 % от общего объема грузов доставлялось российскими международными перевозчиками в сообщении с европейскими странами. По итогам 2022 г. общий спад в работе российского международного автомобильного транспорта составил 35 %, в международном сообщении было перевезено 22,9 млн т грузов. Но уже в 2023 г. был отмечен рост объемов перевозок почти на 15 % по

сравнению с уровнем предыдущего года – до 26,3 млн т.

– Изменилась ли роль системы МДП в нынешней обстановке?

– Несмотря на сложившуюся в 2023 г. ситуацию, перевозчики региона продолжали активно использовать книжки МДП. Переориентация товаропотоков на южное и восточное направления открыла перед системой МДП новые возможности и перспективы. Маршруты перевозок проходят по территориям стран (Турция, Иран, Узбекистан, Туркменистан, Монголия и др.), где процедура МДП является преобладающей, а иногда и единственно возможной. Сложность для российских перевозчиков в понимании требований национального законодательства указанных стран делает однозначным выбор в пользу применения книжек МДП. В связи с этим предлагаю перевозчикам продолжить пользоваться преимуществами процедуры МДП на новых маршрутах. В Центральном федеральном округе 469 организаций – членов АСМАП имеют допуск к системе МДП. В 2024 г. перевозчиками ЦФО было получено и использовано более 80 % от общего количества выданных Ассоциацией книжек МДП.

– С какими организациями взаимодействует представительство для решения вопросов международных перевозчиков? Каковы результаты этого взаимодействия?

– Представительство АСМАП в Центральном федеральном округе активно взаимодействует с администрациями областей и городов округа по защите интересов международных автоперевозчиков. Так, отрядно отметить решение Смоленской областной думы о продлении льгот по транспортному налогу для международных перевозчиков региона на 2025 – 2027 гг.

У подразделения Ассоциации сложились деловые отношения с МТУ Ространснадзора по ЦФО. Отмечу, что его руководство оперативно реагировало на возникаю-



После Региональной конференции АСМАП в Смоленске

щие проблемы перевозчиков. Весь 2023 г. и до 1 марта 2024 г. действовало постановление Правительства по продлению допусков на МАП. Работниками Ространснадзора по заявкам перевозчиков своевременно вносились в соответствующий реестр сведения по транспортным средствам.

Наконец-то решен вопрос по привлечению иностранных перевозчиков к ответственности за нарушения разрешительной системы РФ, ПДД и др. Инициатором решения этого вопроса была наша Ассоциация.

Представитель АСМАП в Смоленске, члены Регионального совета совместно с представителями территориального отделения Ространснадзора по Смоленской области проводили в пункте пропуска «Красная Горка» рейды по проверке соблюдения иностранными перевозчиками разрешительной системы РФ, режима труда и отдыха водителей. Проверяли транспорт и российских перевозчиков на наличие необходимых документов у водителей, осуществляющих международные перевозки из пунктов перегрузки/перецепки.

В 2023 г. представительство регулярно участвовало в заседаниях консультативного совета по работе с участниками ВЭД при ЦТУ ФТС

России, где поднимался вопрос преимуществ и более широкого использования процедуры МДП.

Подразделение Ассоциации постоянно находится в деловом контакте с Торгово-промышленными палатами ряда областей региона. Развивалось участие представителей транспортных компаний – членов АСМАП в заседаниях профильных комитетов ТПП Москвы, Смоленска и Брянска, на которых поднимались проблемные вопросы деятельности перевозчиков.

Руководство ТПП ряда регионов откликнулось на предложение перевозчиков направить письма в Минтранс РФ и ТПП РФ о включении в перечень пунктов пропуска через государственную границу автомобильного пункта пропуска «Тагиркент-Казмалар» на российско-азербайджанском участке границы для перевозки грузов с применением книжки МДП. Данный вопрос решен положительно.

Представительство АСМАП в ЦФО на постоянной основе принимает участие в работе Общественного совета при Министерстве транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области. В регионе идет строительство новых дорог, развязок и различной дорожной инфраструктуры, что благоприятно сказывается

на транспортном процессе. При непосредственном участии представительства руководство области приняло решение не вводить весенние ограничения на региональных дорогах для грузового автомобильного транспорта.

– Можно поинтересоваться, как в Центральном федеральном округе решается актуальная на сегодня проблема нехватки водительских кадров?

– Действительно, эта проблема относится к одной из актуальнейших. Сегодня дефицит водителей в сфере грузовых перевозок достиг 14 %. В реальном выражении это 300 тыс. человек по всей России. У более 30 % водителей в стране возраст составляет 55 лет. Для решения этого вопроса необходима специальная программа и финансовая помощь автошколам.

На совещании у губернатора Смоленской области представитель АСМАП в Смоленске совместно с членами Регионального совета Ассоциации в ЦФО, членом Правления АСМАП Александром Васильевичем Николенко подняли вопрос дефицита водителей и неудовлетворительной подготовки их в автошколах. По поручению губернатора представители департамента транспорта Смоленской области, представитель АСМАП в Смоленске и актив перевозчиков проверили ряд автошкол и предоставили информацию об отсутствии, в частности, полигонов для обучения водителей категории Е.

– Александр Сергеевич, будем надеяться, что этот вопрос (как и другие проблемы, стоящие на пути развития международных автомобильных перевозок) будет решен в обозримом будущем. А в завершение нашей беседы позвольте поздравить всех перевозчиков ЦФО с 20-летним юбилеем представительства АСМАП, пожелать успехов в их нелегкой, но очень важной для развития экономики России профессии, семейного счастья и благополучия!

– Большое спасибо! ➡



Расширенное заседание Регионального совета АСМАП в ЦФО, 2024 г.

АПП восточного направления: повышение пропускной способности и скорости обработки грузов

На сегодняшний день в Российской Федерации функционируют 109 автомобильных пунктов пропуска, 16 из которых расположены на границах с Китаем и Монголией. Начиная с 2021 года Правительство России проводит масштабную работу по комплексной модернизации пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации и развитию трансграничной инфраструктуры. В перечень приоритетных пунктов пропуска вошли и наиболее востребованные автомобильные пункты пропуска восточного направления.



Департамент организации перевозок АСМАП

Реализация инновационных цифровых решений уже позволила значительно повысить пропускную способность автомобильных пунктов пропуска на границах с Китаем и Монголией. Министерство транспорта Российской Федерации продолжает работу по повышению пропускной способности автомобильных пунктов пропуска путем их реконструкции, внедрения системы электронной очереди и ввода в действие современных автоматизированных средств контроля.

При проведении указанной работы приоритет уделяется внедрению передовых российских технологий. Часть пунктов пропуска уже оборудована

отечественными инспекционно-досмотровыми комплексами портального типа. Это российское оборудование, которое позволяет быстро и точно, а главное – безопасно досматривать 100 % транспортных средств и грузов в динамическом потоке. При этом водителю не приходится покидать автопоезд.

Все наиболее значимые пункты пропуска на китайском участке границы включены в Государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы». Однако запланированные сроки завершения реконструкции зачастую сдвигаются в сторону увеличения.

22 февраля 2024 г. в ходе рабочей поездки в Казань Президент Рос-

сийской Федерации В. В. Путин встретился с автоперевозчиками – членами АСМАП. Наряду с другими вопросами международных автомобильных перевозок обсуждалась необходимость ускорения реконструкции автомобильных пунктов пропуска на границе с Китаем. Подробная информация об этом размещена в журнале «МАП» № 1, 2024 г., а также на сайте Ассоциации.

В апреле 2024 г. был утвержден перечень поручений по итогам встречи Президента Российской Федерации с руководителями логистических автомобильных компаний и водителями грузовых транспортных средств. Относительно перевозок между Россией и Китаем в него вошло поручение обеспечить завершение в 2025 г. реконструкции автомобильных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации «Пограничный» и «Краскино».

Эффективность мероприятий по повышению пропускной способности автомобильных пунктов пропуска на российско-китайском участке границы во многом зависит от координации действий государственных контрольных органов двух государств.

В июне 2024 г. во Владикавказе состоялось заседание российско-китайской рабочей группы по пунктам пропуска (в рамках двадцать восьмого заседания российско-китайской подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта) российско-китайской комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств Российской Федерации и Китайской Народной Республики.

Исходя из того, что организация круглосуточного режима работы автомобильного пункта пропуска Забайкальск – Маньчжурия, осуществлявшаяся в 2023 и 2024 гг., по-

зволила существенно сократить простой на границе, российская сторона предложила распространять такой опыт и на другие пункты пропуска, в частности на Пограничный – Суйфэнхэ и Краскино – Хуньчунь. По пункту пропуска Кани-Курган – Хэйхэ китайской стороне было предложено организовать эксперимент по организации его работы в круглосуточном режиме в период с сентября по декабрь 2024 г. Однако, по мнению китайской стороны, увеличение времени работы автомобильных пунктов пропуска, а также переход на круглосуточный распорядок работы не станет оптимальным решением вопроса по недопущению скопления транспортных средств.

В связи с этим российская и китайская стороны продолжают работу по поиску взаимоприемлемых вариантов распорядка работы пунктов пропуска.

В настоящее время в Амурской области возле автомобильного моста Благовещенск – Хэйхэ через реку Амур действует временный автомобильный пункт пропуска «Кани-Курган». Его функционирование по временной схеме существенно ограничивает возможности использования данного участка границы. Одновременно ведется строительство постоянного одноименного автомобильного пункта пропуска.

Пропускная способность пункта пропуска, обустроенного по временной схеме, составляет 190 грузовых транспортных средств в день, а движение пассажирского автомобильного транспорта и вовсе не осуществляется. При этом планируется, что после завершения строительства пропускная способность пункта пропуска составит 862 транспортных средства в сутки, что в 4,5 раза больше существующих значений.



На заседании рабочей группы российская сторона попросила китайских партнеров рассмотреть возможность ускорить процесс согласования с компетентными государственными органами власти Китая вопроса о запуске в эксплуатацию в 2024 г. сертифицированной обеспечивающей инфраструктуры в привязке к АПП «Хэйхэ» для осуществления перевозок сои, зерновых, опасных грузов и замороженных продуктов.

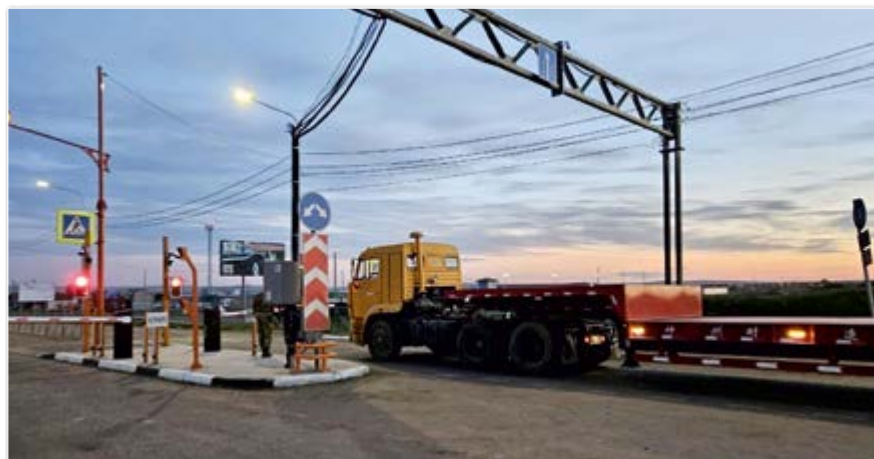
Китайская сторона сообщила, что готова создать благоприятные условия для перемещения продукции животного и растительного происхождения, а также зерна, и будет активно способствовать созданию «зеленого коридора» для перемещения данной продукции в пункте пропуска Кани-Курган – Хэйхэ и даст поручение канцелярии по управлению пунктами пропуска провинции Хэйлунцзян совместно с региональным таможенным органом ускорить ввод в эксплуатацию сертифицированных площадок для приема указанной продукции.

Автомобильный пункт пропуска «Забайкальск», входящий в перечень приоритетных, является крупнейшим пограничным переходом на границе с Китайской Народной Республикой и наиболее востребованным для доставки китайских грузов в центральные и западные регионы Российской Федерации. В настоящее время запланированы работы по его реконструкции. Реализация проекта позволит увеличить его пропускную способность в 5,5 раза, или до 2 400 транспортных средств в сутки. Завершить реконструкцию планируется в 2027 г.



Заседание российско-китайской рабочей группы по пунктам пропуска





В 2024 г. в пункте пропуска «Забайкальск» приступили к эксплуатации двух порталных инспекционно-досмотровых комплексов, которые позволяют сканировать 100 % транспортных средств с грузом и выявлять запрещенные к провозу предметы и вещества.

Благодаря реконструкции МАПП «Пограничный» его пропускная способность должна увеличиться сразу в девять раз по сравнению с существующими показателями – до 1 300 транспортных средств в сутки, причем на грузовой трафик при новых возможностях придется до 500 машин в сутки.

Одновременно общее число полос для транспорта на пограничном переходе доведут до 20 и в целом возведут более 90 зданий и помещений для пограничного, таможенного и прочих видов контроля.

Завершение работ по реконструкции пункта пропуска «Краскино» намечено на 2025 г. Количество полос движения увеличится до восьми – и на выезд из России, и



на въезд в Россию. Кроме того, решается вопрос с сопряжением автомобильной дороги между пунктами

пропуска на российской и китайской сторонах.

При этом следует отметить, что в 2023 г. в МАПП «Краскино», где до недавнего времени было организовано всего четыре полосы для международного автомобильного транспорта, открыли еще несколько дополнительных полос, благодаря чему теперь только для грузового транспорта работают четыре полосы.

На заседании рабочей группы китайская сторона также сообщила, что в настоящее время проводит реконструкцию в автомобильном пункте пропуска «Хуньчунь», в результате чего пропускная способность пункта пропуска возрастет до 300 единиц в сутки (по 150 на въезд и на выезд).

Помимо всего прочего, на переговорах обсуждался вопрос функционирования автомобильного пункта пропуска Большой Уссурийский – Хэйсяцзыдао. Подтверждена готовность изменить его классификацию с пассажирского на грузопассажирский, для чего необходимо внесение изменений в Соглашение между правительствами РФ и КНР о пунктах пропуска на российско-китайской государственной границе от 27 января 1994 г.

Стороны подтвердили пропускную способность пункта пропуска Большой Уссурийский – Хэйсяцзыдао в следующих объемах: грузовые автотранспортные средства – 250 единиц в сутки, автобусы – 50 единиц в сутки, а также договорились продолжать работу по созданию пункта пропуска и согласованию распорядка его работы. ➡



О развитии автомобильных перевозок по МТК «Север–Юг»

В последние годы международные автомобильные перевозки в Российской Федерации претерпели значительные изменения, вызванные необходимостью адаптации к новым экономическим условиям. Российские международные автомобильные перевозчики в рекордно короткие сроки переориентировали свои маршруты с традиционных европейских направлений на альтернативные, что стало особенно актуально в условиях глобальных вызовов.

Одно из таких новых направлений – международный транспортный коридор «Север–Юг».



Департамент организации перевозок
АСМАП

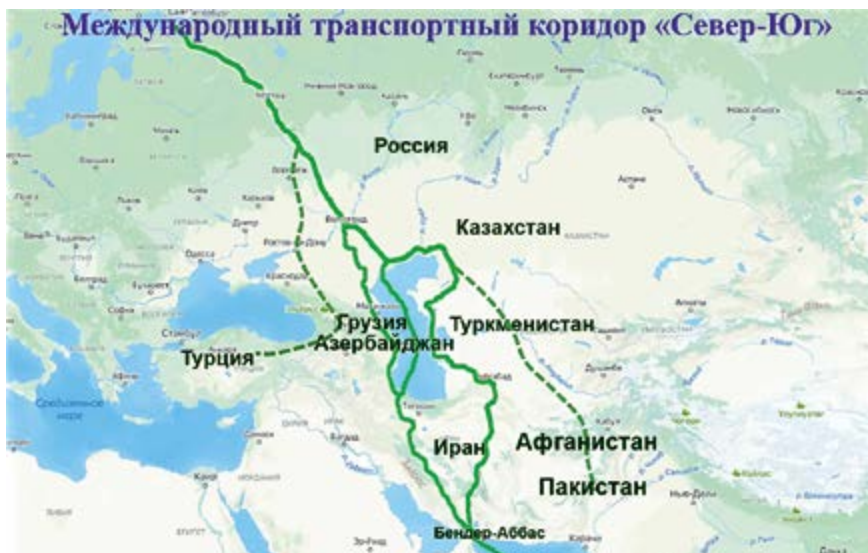
Соглашение о международном транспортном коридоре (МТК) «Север–Юг» было подписано правительствами Российской Федерации, Республики Индия, Исламской Республики Иран и Султаната Оман 12 сентября 2000 г. Впоследствии количество участников соглашения увеличилось до 14.

МТК «Север–Юг» включает три основных маршрута: западный (проходящий через Азербайджан и Иран с ответвлением на Грузию и Турцию), восточный (через Казахстан и Туркменистан) и транскаспийский. В рамках коридора происходит доставка товаров не только по территории указанных стран, но и товаров, прибывающих морским транспортом из Индии и стран Персидского залива.

Развитие инфраструктуры МТК «Север–Юг» будет способствовать укреплению торгово-экономических связей, оптимизации транспортно-логистической системы, созданию новых инфраструктурных маршрутов и наращиванию объемов грузоперевозок в Азербайджан, Иран, Индию и другие страны Южной Азии и Персидского залива.

С точки зрения новых перспективных направлений в рамках МТК «Север–Юг» для российских международных автомобильных перевозчиков в настоящее время наиболее актуальным вопросом является развитие перевозок в Исламскую Республику Иран. За последние годы объемы перевозок грузов в сообщении с этой страной увеличились в несколько раз. За шесть месяцев 2024 г. объем перевозок грузов, осуществленных автомобильным транспортом на данном направлении, составил 742,6 тыс. т, что на 30 % больше, чем за аналогичный период прошлого года. Более 55 % от общего объема грузов перевозится транспортом российских перевозчиков.

Следует отметить, что в соответствии с Соглашением между Правительством Российской Федера-



ции и Правительством Исламской Республики Иран о международном автомобильном сообщении от 17 августа 1992 г. двусторонние перевозки экспортно-импортных грузов между двумя странами осуществляются без разрешений. Разрешения требуются только для перевозок грузов в/из третьих стран и транзитных перевозок грузов. В течение 2024 г. Министерством транспорта Российской Федерации совместно с АСМАП велась постоянная работа с иранскими партнерами по увеличению контингента разрешений на такие перевозки.

Для сравнения, в соответствии с Соглашением между Правительством Российской Федерации и Правительством Азербайджанской Республики о международном автомобильном сообщении от 9 января 2001 г. двусторонние перевозки грузов между Россией и Азербайджаном осуществляются на основании разрешений наряду с другими видами международных автомобильных перевозок.

По итогам первой трехсторонней встречи между Азербайджанской Республикой, Исламской Республикой Иран и Российской Федерацией по развитию транспортного коридора, состоявшейся 9 сентября 2022 г., была подписана Бакинская декларация, которая предусматривает увеличение провозной мощности западного маршрута МТК

«Север–Юг» с текущих 9 млн т до 15 млн т грузов.

Безусловно, предполагается, что основная масса грузов будет перемещаться по железной дороге после завершения строительства участка Решт – Астара в Иране. Однако на данный момент автомобильный транспорт играет значительную роль на этом маршруте, и, по мнению экспертов, его значение в будущем не снизится. Это объясняется тем, что для перевозок скоропортящихся товаров, составляющих значительную долю на этом направлении, автомобильный транспорт не имеет равных ни по скорости доставки, ни по стоимости.

Азербайджан и Иран выступают ключевыми партнерами России в рамках международного транспортного коридора «Север–Юг». Для успешного развития перевозок необходимо совместными усилиями устранить узкие места и преодолеть существующие барьеры.

12–13 июня 2024 г. состоялась трехсторонняя встреча экспертов России, Азербайджана и Ирана по вопросам развития автомобильных перевозок по международному транспортному коридору «Север–Юг». В ней участвовали представители транспортных ведомств, таможенных органов, министерств иностранных дел и ассоциаций перевозчиков трех стран.

Делегации ознакомились с работой автомобильных пунктов пропуска на



азербайджано-иранской и российско-азербайджанской границах.



На состоявшемся в г. Дербенте в рамках трехсторонней встречи совещания было отмечено, что существующая пропускная способность пункта пропуска «Астара» на иранской стороне не соответствует пропускным возможностям российско-азербайджанской границы.

После завершения реконструкции МАПП «Яраг-Казмаляр» через азербайджанский участок границы на въезд в Россию может проходить до 800 грузовых автомобилей в сутки. Однако иранский МАПП «Астара» на границе между Ираном

и Азербайджаном пропускает не более 250 грузовых транспортных средств в сутки и не справляется с возросшей нагрузкой.

В 5 км к западу от МАПП «Астара» (у нового моста через реку Астаравай) на азербайджанской стороне запущен в эксплуатацию новый пункт пропуска, оснащенный помещениями для сотрудников контролирующих органов, весами и мобильным инспекционно-досмотровым комплексом. По информации азербайджанской стороны, новый пункт пропуска способен пропускать до 200 грузовых транспортных средств в сутки. В то же время с иранской стороны пункт пропуска обустроен по временной схеме. Через него осуществляется пропуск в Иран только порожних транспортных средств – до 50 единиц в сутки. На выезд из Ирана пропускается до 50 груженых транспортных средств в сутки, но таможенное оформление они проходят на МАПП «Астара» и далее следуют к границе под таможенным конвоем.



Иранская сторона сообщила, что новый пункт пропуска между Ираном и Азербайджаном заработает на полную мощность в 2026 г. Кроме того, имеется еще один пункт пропуска «Биле-Савар», расположенный в 170 км от «Астары» и рассчитанный на пропуск до 200 грузовых транспортных средств в сутки.

В ходе трехсторонних переговоров делегации договорились:

- создать рабочую группу экспертов трех стран по развитию международного транспортного коридора «Север–Юг»;
- проработать меры по синхронизации пропускной способности пунктов пропуска на МТК «Север–Юг», в том числе по увеличению пропускной способности иранского пункта пропуска «Астара»;
- проработать комплекс мер по ускорению процедур таможенного оформления, предусмотрев возможность его проведения без участия посредников и более широкого применения Конвенции МДП в качестве процедуры таможенного транзита;
- способствовать созданию равных и недискриминационных условий для перевозчиков всех государств, в том числе в части формирования очередности проезда, приобретения топлива и других вопросов, связанных с пересечением границы и выполнением международных автомобильных перевозок в рамках МТК «Север–Юг».

При обсуждении вопросов двустороннего сотрудничества между Россией и Ираном было отмечено, что ограничений на оформление таможенными органами Ирана книжек МДП не имеется.

Иранская сторона сообщила, что проблема, когда российским перевозчикам выдавались топливные карты, не принимавшиеся к оплате на автозаправочных станциях Ирана, известна и работы по ее устранению завершаются, а также выразила готовность предоставить в сжатые сроки разъяснения по порядку получения и использования топливных карт. 🚫

И мудрость лет, и преданность профессии

В рабочем кабинете директора ООО «Автоколонна 2034» (Приморский край) Геннадия Борисовича Брагунца хранится немало наград – почетные дипломы и грамоты. Есть в личной копилке и нагрудный Золотой значок АСМАП, и нагрудный знак «Почетный автотранспортник», и награда от компании «Приморавтотранс». Все они – как странички-воспоминания из его многолетней трудовой деятельности. Недавно эту коллекцию пополнила еще одна, к слову, не первая такая: предприятие стало одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» в категории свыше 10 до 50 транспортных средств.

Елена ТОЛМАЧЕВА
Фото из архива Геннадия БРАГУНЦА

Награда заслуженная и вполне ожидаемая, учитывая опыт этого руководителя. Геннадий Борисович из когорты тех автотранспортников, что начинали свою деятельность еще в советские времена, поэтапно проходили все ступени карьерной лестницы – от водителей до начальников, учились у закаленных жизнью и профессией людей, впитывали знания, подкрепляя их практикой, совершенствовались и развивались. И с этими знаниями и богатым опытом сумели позже сохранить свои предприятия даже в самые сложные времена.

У Геннадия Брагунца с детства любовь к труду и технике. Первое продиктовано жизнью в сельской местности, где родился и вырос. Второе – семейное: отец был водителем и механиком. Поэтому выбор профессии был очевиден. В 1977 г., сразу после службы в армии, устроился в родном селе на автотранспортное предприятие, одновременно обучался по технической специальности.

В то время автотранспортные предприятия края развивались быстрыми темпами. Даже в небольших селах численность работающих достигала ста человек, десятками исчислялась техника. Во главе Дальневосточного транспортного управления стоял тогда Матвей Петрович Клушин. Воз-

никшее позже предприятие – автогигант «Приморавтотранс» возглавил Вячеслав Михайлович Мартыненко. Благодаря ему и другим преданным своему делу людям автоколонны становились мощными структурными подразделениями одной большой компании.

Ответственный, исполнительный, требовательный к себе и другим, Геннадий Брагунец поднимался по карьерной лестнице: водитель, механик, главный механик, начальник отдела пассажирских перевозок, главный инженер... Должность главного инженера получил уже в «Автоколонне 2034» во время ротации. Ему выпало курировать филиал в поселке Пограничном и руководить коллективом численностью пятьдесят человек. Валерий Николаевич Михайлов (ныне ветеран «Приморавтотранса», бывший тогда директором автоколонны) всегда был готов прийти на помощь молодому специалисту – сам не так давно вырос из главного инженера. Поддержка старших товарищей, по воспоминаниям Геннадия Борисовича, была колоссальной. Весь коллектив был одной сплоченной и дружной командой, где один за всех и все за одного.

Своих наставников и руководителей Г. Б. Брагунец вспоминает с особой благодарностью, у них было чему поучиться. И всегда о том времени говорит с теплотой. Это была пора не только его становления, но и про-



цветания отрасли: расширялись автопредприятия, совершенствовалась их инфраструктура.

В начале 2000-х в деятельности Геннадия Борисовича наступила новая веха. Он был назначен на должность заместителя директора по грузовым перевозкам, а потом и руководителя автотранспортного подразделения «Приморавтотранса» (Октябрьский район). Тогда же предприятие было принято в действительные члены АСМАП. Без этого трудно было представить работу на международном направлении, даже если ты имеешь хороший опыт. Из Китая везли товары народного потребления, строительные материалы, технику и многое другое. Но в этих перевозках крылось много нюансов, которые помогала решать Ассоциация. Она проводила консультации, совещания, а еще конкурсы...

В 2005 г. предприятие заняло первое место в командном зачете на региональном этапе по Дальневосточному федеральному округу Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи». А спустя год ООО «Автоколонна 2034» стало одним из победителей Всероссийского конкурса Ассоциации «Перевозчик года». Г. Б. Брагунец сумел сплотить коллектив единомышленников – сильный и мотивированный.

Эта его способность объединять людей и грамотно управлять коллективом

привели в 2007 г. к единогласному решению автотранспортников назначить Геннадия Борисовича председателем правления Союза автотранспортников Приморского края. Многие тогда уже понимали: чтобы решить общие проблемы, надо консолидироваться. Этот опыт был взят из АСМАП, и дело закипело. Многие вопросы решались благодаря слаженной команде под председательством Брагунца почти пятнадцать лет. Лишь недавно Геннадий Борисович передал этот пост другому единомышленнику.

Сегодня у него как у руководителя автопредприятия по-прежнему много забот. Его ООО «Автоколонна 2034» расположено в небольшом приграничном поселке Покровка Октябрьского района Приморского края. Свою организацию, специализирующуюся на международных грузовых перевозках, он активно развивает: обновляет технику, ищет новые маршруты, укрепляет контакты с зарубежными партнерами. В организации восемнадцать грузовых автомобилей, работающих на международном направлении, и больше двух десятков сотрудников – все люди, проверенные временем. В районном центре, как в большой семье – все на виду и друг друга знают. Случайных людей в его коллективе не бывает.

Рабочий день Геннадия Борисовича начинается с условной пятиминутки: выпить кофе, обсудить с подчиненными последние новости. Все в теплой, дружеской атмосфере. По его воспоминаниям, раньше он был категоричен к людям. Всегда очень



Директор ООО «Автоколонна 2034» Г. Б. Брагунец (справа) и руководитель Дальневосточного представительства АСМАП С. В. Ремизов (слева)

требовательный к себе, хотел видеть такими же и работников. Сейчас в его отношении к подчиненным больше лояльности. Говорит, что терпимость приходит с годами, когда человек начинает смотреть уже на все другими глазами – с высоты прожитых лет, жизненной мудрости.

Но несмотря на лояльность, в его спокойном и уверенном голосе, а еще в улыбке и добром взгляде есть такая

крепость духа и сила, что чувствует-ся: вот именно за таким руководителем как за каменной стеной, а потому не страшны никакие ветры перемен, даже если они не в лучшую сторону. И это спокойствие и уверенность передаются тем, кто находится рядом с Геннадием Борисовичем. Такая особенность у этого замечательного руководителя и просто хорошего человека. ➡



Коллектив ООО «Автоколонна 2034»





Топливные карты: вчера, сегодня, завтра

Значительную долю в структуре расходов любой автотранспортной компании традиционно занимает приобретение топлива. Поэтому Ассоциация международных автомобильных перевозчиков уделяет большое внимание организации обеспечения предприятий – членов АСМАП качественным топливом на выгодных условиях.

Сегодня дочерняя фирма Ассоциации ООО «АСМАП-Сервис» оказывает транспортным компаниям услуги по оформлению и обслуживанию топливных карт «Лукойл» и «Газпромнефть». Подробнее об этом, а также о пути развития различных платежных средств, используемых организациями при приобретении топлива, и перспективах расчетов топливными картами поговорим с начальником отдела информационной безопасности и процессинга топливных карт ООО «АСМАП-Сервис» Е. А. Бубновой.

Александра НОВИЧКОВА

– *Евгения Александровна, прежде чем побеседовать о преимуществах использования топливных карт для перевозчиков – членов Ассоциации, расскажите о том, как появились топливные карты?*

– Первые топливные карты представляли собой кусочки обычного картона. Они появились в США в 1910-х годах и были придуманы для увеличения количества клиентов на автозаправках. На них наносились надписи от руки и использовались они по принципу отпуска топлива в кредит. Затем (в 1920-х годах) там же появились металлические топливные карты, на них чеканка данных о держателе производилась на металлическом носителе. Позднее на каждой карте стали выбивать уникальный серийный номер, что стало первым шагом для повышения безопасности расчетов, так как карта становилась индивидуальной.

Кроме того, в качестве способов оплаты при покупке топлива на АЗС использовались талоны и реестры. В частности, в СССР водителям на предприятии выдавалось определенное количество талонов, каждый из которых был номинирован в литрах, которые при заправке обменивались на требуемое количество топлива на АЗС.

В СССР картонные карты с магнитной полосой впервые были применены в 1984 г. для расчетов на заправочных станциях в Новосибирске. Информация о транзакциях оставалась на перфолентах автомата при АЗС, которые через каждые десять дней поступали в вычислительный центр, где данные с бумажных носителей переносились на магнитный диск.

В конце XX в. в оборот вошли пластиковые карты, заменив собой устаревшие способы платежей. Это были ближайшие прототипы современных топливных карт.

К недостаткам старых механизмов расчетов можно отнести возможность проведения различных махинаций при покупке топлива. Учет производился на бумажных носителях. Что касается именно талонов, то они были одноразовыми, поэтому необходимо было постоянно печатать новые.

– *Каковы преимущества появившихся пластиковых топливных карт по сравнению с предшествующими способами оплаты?*

– Прежде всего, это удобство в их использовании, расплачиваться ими стало комфортнее. Для организаций несомненным плюсом стало отсутствие необходимости передавать наличные денежные средства водителю

или постоянно пополнять запас бумажных талонов. Появилась защита данных, использовалась технология шифрования на магнитной полосе CVV. В общем, такие карты уже обладали многофункциональностью.

– *Наверняка существовали и минусы их использования?*

– Совершенно верно. К таковым можно отнести длительный срок передачи сведений о покупках (минимальный срок получения информации составлял до трех суток), несовершенство учета расхода топлива, необходимость собирать чеки, обмениваться бумажными документами, ограниченное число АЗС, на которых существовала возможность заправки по карте, доступность только для юридических лиц.

– *Как происходило совершенствование пластиковых карт в дальнейшем?*

– С развитием технологий появилась возможность мгновенной передачи данных с EMV-чипом. Одновременно расширялась география использования.

Теперь (при использовании современной карты) происходит мгновенная передача данных, их защита, шифрование. У каждого держателя карты есть доступ в личный кабинет, предусмотрена возможность онлайн-пополнения, отслеживания расхода



в режиме реального времени. Электронный документооборот упрощает бухгалтерский учет, экономит время и канцелярские расходы. Топливные карты доступны и организациям, и индивидуальным предпринимателям, и обычным гражданам. При помощи карт топливо можно купить на всей территории страны на каждой АЗС и даже частично в странах ближнего зарубежья.

Конечно, пластиковую карту можно потерять или забыть дома. Когда в компании работает много водителей, сложно завести отдельную карту для каждого из них, поэтому нередко она передается от одного сотрудника к другому, именно в таком случае ее очень легко потерять или испортить. Но благодаря стремительному развитию технологий пластиковые карты перестали быть единственным решением. На смену «пластику» приходит виртуальная топливная карта. Она имеет все достоинства пластикового аналога, но при этом всегда доступна прямо в смартфоне, а в мобильном приложении легко найти ближайшую автозаправочную станцию.

– Значит ли это, что будущее за виртуальной топливной картой?

– На данный момент можно предположить, что в будущем виртуальные топливные карты станут таким же обыденным средством платежа за топливо, каким сейчас являются пластиковые карты. Мы уже давно наблюдаем, как в магазинах покупа-

тели расплачиваются без использования пластиковой банковской карты, а просто со своих смартфонов, потому что это удобнее, быстрее и при этом безопасно. Топливная карта – это, по сути, такое же средство платежа, как и банковская карта, и ее эволюция идет вслед за развитием платежных механизмов.

Эмитенты пластиковых карт стремятся снизить расходы на их изготовление и массово переходят на их цифровые аналоги. Выгода для держателей состоит в том, что при оформлении виртуальных карт нет необходимости тратить время на получение физического носителя – ехать в офис или в определенное время ждать курьера. Упрощение взаимных расчетов в экономике – вот тренд, который, взяв начало еще в XX веке, несомненно сохранится в нашем столетии еще на долгие годы.

– Значит ли это, что в ближайшем будущем пластиковые карты совсем не будут использоваться?

– Все будет зависеть от эмитентов: чем более интересные программы лояльности они смогут предложить держателям, тем раньше произойдет переход на «цифру». Возможен и другой вариант – эмитенты могут искусственно ограничить количество выпускаемых пластиковых карт, тем самым стимулируя спрос на виртуальные карты. На мой взгляд, все же более вероятен сценарий мягкого перехода от «пластика» к «цифре», то есть в ближайшие годы пластиковая

карта как надежное и простое средство оплаты будет использоваться наряду с виртуальной картой, но ее доля в расчетах будет постепенно снижаться.

– Как по-вашему, что может ограничивать массовый переход предприятий на виртуальную карту?

– Пока немногие организации в принципе знают о существовании виртуальных топливных карт. А те, кто осведомлены об этом, возможно, опасаются проблем со связью или слабым интернет-сигналом. Либо, например, на АЗС окажется старый терминал. Чем больше будет накоплено положительного опыта использования цифрового аналога топливной карты, тем охотнее предприятия будут отказываться от пластикового носителя. Нужен эффект сарафанного радио.

– Давайте перейдем к работе АСМАП над оптимизацией процесса снабжения топливом перевозчиков – членов Ассоциации.

– В разные годы Ассоциация решала этот вопрос в соответствии с имевшимися возможностями. В 1980-е годы в стране не существовало ни топливных карт, ни электронных платежных систем, а безналичная заправка осуществлялась по ведомостям на ближайшей заправке. В таких условиях влиять на процесс приобретения ГСМ было практически невозможно. Ситуация стала меняться в 1990-х годах, когда появились первые фирмы, заинтересо-

ванные в создании систем заправки автотранспорта по всей России и зарубежью. Позднее большинство топливных компаний внедрило безналичные топливные карты, рассчитанные на коммерческий транспорт.

В этот период АСМАП заключила соглашения с несколькими ведущими операторами (Petrolimpex, DKV, «Инфорком»), работавшими с пластиковыми картами, и стала выдавать их своим членам, фактически выступая в роли посредника. Удобство заключалось в том, что перевозчик мог получить по одному договору сразу несколько карт в одном месте – сначала в Ассоциации, а позднее выдача была организована в ООО «АСМАП-Сервис» (с 2008 г. топливные карты «Лукойл», с 2016 г. – карты «Газпромнефть»). И дальше водитель сам выбирал, на какой АЗС заправляться (в зависимости от выбранного бренда и маршрута).

Позднее были разработаны программы поддержки перевозчиков по заправке топливом на особых условиях. Они существуют не один год, а по результатам работы за период 2008 – 2023 гг. объем реализованного дизельного топлива составил порядка 1,3 млрд л. Суммарное значение скидки, полученной перевозчиками – членами АСМАП, превысило 3,5 млрд рублей. Если ваша компания еще не использует топливные карты, тогда настоятельно рекомендуем оформить их в ООО «АСМАП-Сервис».

– Расскажите подробнее о том, какие льготы предоставляются перевозчикам.

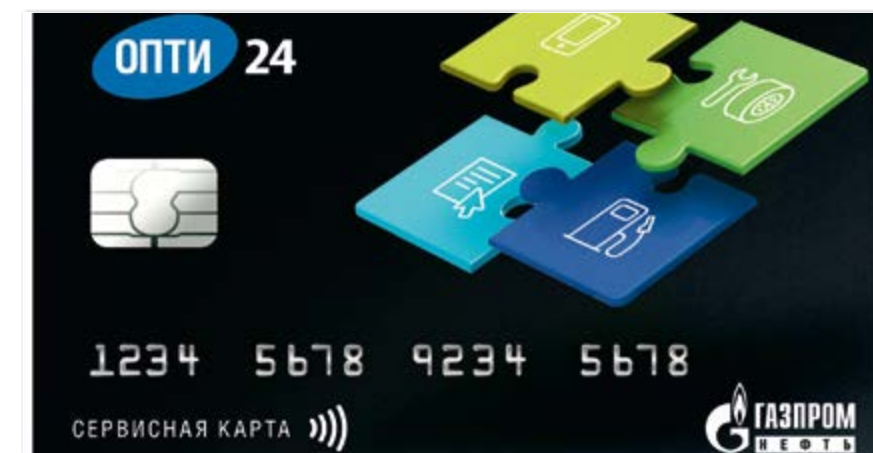
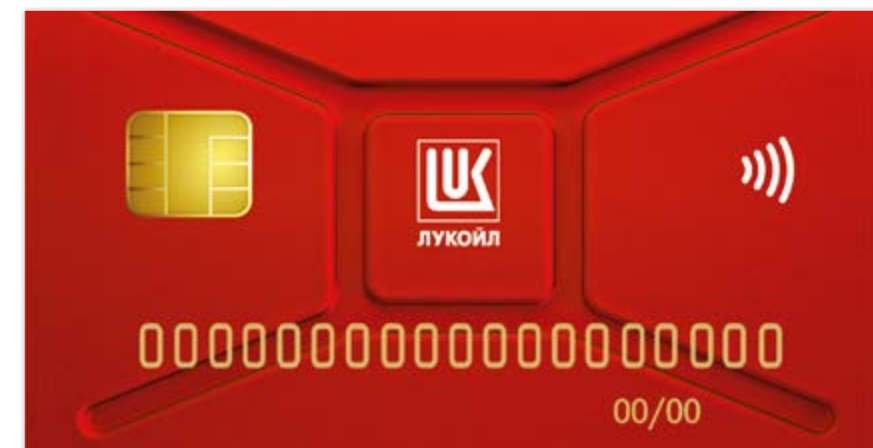
– Самое важное – это скидка, которая варьируется в зависимости от АЗС и политики поставщиков топлива.

– Какие виды топливных карт оформляет «АСМАП-Сервис»?

– Мы можем оформить как пластиковую, так и виртуальную топливную карту. Это можно сделать за один день с минимальным пакетом документов, причем с бесплатной доставкой карт до офиса перевозчика.

– В вашей компании оформляются карты «Лукойл» и «Газпромнефть». В чем их различия?

– В первую очередь в географии. АЗС «Лукойл» находятся не только на территории Российской Федерации, но и в Азербайджан-



ской Республике и Республике Беларусь. АЗС «Газпромнефть» есть в Российской Федерации, Республике Казахстан, Киргизской Республике, Республике Беларусь, Республике Таджикистан. На каждой АЗС предоставляется сервис: мойка, подкачка шин, стоянка; имеются кафе, магазин. Каждая карта выгодна по-своему.

– Какие еще преимущества получает транспортная компания при оформлении топливной карты через «АСМАП-Сервис»?

– Заказывая карту в ООО «АСМАП-Сервис», перевозчик получает возможность оформить как пластиковые, так и виртуальные карты, у него есть доступ в личный кабинет и мобильное приложение, чтобы решить любые вопросы по звонку на горячую линию, которая доступна круглосуточно. А еще это гарантия качества топлива, электронный документооборот, скидки для членов Ассоциации.

– Какие шаги нужно сделать, чтобы оформить карту в «АСМАП-Сервис»?

– Все очень просто. Есть такие варианты:

– зайти на наш сайт <https://www.asmap-service.ru/fuel-cards/> в раздел «Топливные карты», выбрать карту определенного бренда и нажать на кнопку «Заказать карту»;

– позвонить нам по телефону 8-800-234-1-622;

– написать на электронную почту info@asmap-service.ru.

– Звучит просто. Но как быть, если организация не может решить, какой бренд топливной карты стоит выбрать?

– В любом случае стоит позвонить нам по телефону 8-800-234-1-622. Мы с удовольствием поможем выбрать карту в зависимости от автопарка и особенностей транспортной компании, ответим на все вопросы. «АСМАП-Сервис» создана именно для того, чтобы помогать автоперевозчикам решать насущные задачи. ➔





За четверть века объехал вокруг света десятки раз

С водителем-международником Сергеем Носацким мы беседуем в кабине его рабочей лошадки – Scania. Рано утром он должен встречать в Балтийске паром с прицепами. Домой, в г. Гусев Калининградской области, решил не возвращаться и заночевать в машине, благо здесь есть все необходимое. Вытащил сковороду, потушил на газовой плите картошку с мясом, заварил ароматный чай. Можно погрузиться в воспоминания...

– Я родился в Таджикистане. В нашем поселке Шайнак русских проживало больше, чем таджиков. Отца у нас не было, мать растила четырех сыновей в одиночку, я – младший. Окончил девять классов и пошел работать, чтобы облегчить ее жизнь и себя содержать. Впервые за баранку автомобиля сел в 14 лет. Стыдно признаться, угнали с пацанами ГАЗ-51. Но тот печальный опыт от шоферского дела не отвратил. Отслужил армию, вернулся, выучился на водителя. Устроился на хорошее место, получил новенький ЗИЛ. Женится на красавице-соседке Валентине.

Все было бы хорошо, но в 1991-м в Таджикистане началась заваруха: один клан воевал с другим, север с югом. Кулябские отряды проводили боевые операции против отрядов оппозиции. Под раздачу попали и русские. В одну из ночей вооруженные люди забрали семью с первого этажа нашего дома (мы жили на втором), она русская, муж памирец. Их вме-



сте с двумя сыновьями и дочкой 12 лет и еще 4 семьи загрузили в грузовик, увезли в горы и расстреляли. Я тогда возвращался с работы. Жена в слезах выбежала навстречу: «По-едем искать!». А где их найдешь? На следующий день мы и засобирались в дорогу.

Так в 34 года я приехал в Калининградскую область. Пошел по первому же объявлению – свинарем. Никого здесь не знал, выбора особо не было. Год ухаживал за свиньями, кормил, чистил. В Гусеве дали ветхое жилье через миграционную службу. Тогда уже начал искать нормальную работу. Устроился в ООО «Сталена». Мне выделили маршрут Черняховск – Полесск. Возил на микроавтобусе пассажиров. Местные жители стали возмущаться, мол, работу отнял. Тогда компания под руководством Аркадия Самуиловича Гоца только начинала международные перевозки. Он предложил мне пойти в дальнотойщики, и я согласился. В сентябре было 25 лет, как пришел на

предприятие, никогда об этом не жалел. С сегодняшним руководителем организации Сергеем Аркадьевичем Гозом сработались, как родные. Бывало, он СМС присылает, а я уже знаю, что там написано, не читая.

Первый мой рейс был в Германию на стареньком «мерседесе». Это сейчас все капризничают, хотят новые машины, а начинали с бэушных. Потом автопарк расширился. Достался и мне новый грузовик. За четверть века я сменил не меньше шести фур, в том числе четыре новых – прямо с завода. Раньше у нас на предприятии были «вольво». А когда ценник подняли, стали брать «скании». Я считаю, что это отличная машина. Там стоит программа экономичной езды. Как и другие водители, я дважды ездил в Москву на курсы учиться этой премудрости. Везде датчики установлены, пишут, как ты тормозишь, ускоряешься. У нас оплата труда осуществляется по балльной системе, больше получает тот, кто ездит безаварийно и бережет топливо. Став-



ки хорошие, водители за месяц по 200 тыс. рублей имеют. Кто хочет заработать – без денег не останется!

До «Сталены» я ни разу не был за границей. Более того, даже не представлял, что Москву увижу. Такое было чувство, что это очень далеко и я туда никогда не попаду. А вышло так, что объездил весь мир. За один рейс мы посещали множество стран: Польшу, Чехословакию, Словению, Венгрию, Италию. На каждую нужно было свое разрешение.

Когда я начинал, навигаторов не было. Берешь карту, заедешь с другой стороны города, не знаешь, как до базы добраться. Частенько блуждали по незнакомым местам. Напарник Славик был мне вместо навигатора, веселый парень, любого заговорит. Однажды махнул рукой, остановил немцев на автобане, пытался дорогу узнать. Они спрашивают: «Дойч?». Мы отвечаем: «Найн». «Инглиш?», – ответ: «Найн. Кляйне-кляйне руссо». Те засмеялись. Встали впереди нас, показывают путь.

Западную Европу объездил вдоль и поперек. Часто бывал в Гамбурге, Бельгии, Голландии, в основном возили из Калининграда торф на цве-

ринска. Разбил у дома огромный сад. Там у меня яблони, груша, вишня, слива, черешня... В этом году такой урожай итальянских яблок был, что всю родню накормил и знакомым раздал. Яблоки сладкие, как мед.

В Европе условия жесткие – медосмотр, режим труда и отдыха. За этим всегда был строгий контроль, нарушителям грозят большие штрафы. Я на них не попадал. Лишь однажды в очередь передо мной залез литовец, я решил его объехать, а сзади полиция: «Плати 50 евро!».

В неприятные истории мне повезло не попадать – Бог берег (я у него каждый раз перед рейсом удачи прошу, хотя не сильно верующий). А вот машина, бывало, ломалась. Однажды между Оренбургом и Тольятти полетело сцепление. Вызвал эвакуатор, отвезли на ремонт. Все вопросы оперативно решила наша фирма. На месте ремонтировали, в Калининграде платили.

В дороге очень большое значение имеет шоферская взаимовыручка. Вот недавно пришли получать машины, колесо спушено. Один тут ничего не сможет сделать, помог товарищу его открутить. И так у нас поступает каждый. Приходят в компанию и уходят единицы, а большинство на



С генеральным директором ООО «Сталена» С. А. Гозом

предприятию подолгу – и 15, и 20 лет. Потому что это стабильность. Начальник из кожи вон вылезет, но работу нам найдет. Все кризисы прошли с «командиром». Даже в пандемию без работы не сидели. Еще вакцины не было, а Сергей Аркадьевич нас всех привил, не знаю, где ее брал. И тесты делали, и медобследования через фирму оплачивали. Мне даже авиабилет на родину оплатили. Спустя 29 лет в родном поселке побывал. Поехал в никуда, но, к удивлению, все двери для меня были открыты. Сегодня один зовет в гости, угощает, завтра – другой. Такой гостеприимный народ. Отдохнул душой, вспомнил детство с теми, с кем рос на одной улице.

Санкции, конечно, ситуацию сильно подпортили. Когда они только начались, в Германии стали русские фуры курочить. Стекла били, номера с корнем вырывали. Нам руководитель компании специально дубликаты номеров заказал. А вот русские немцы нас защищали. Стоим как-то на стоянке, отдыхаем 45 минут. Легковушка подъехала. Подошел парень: «Никто вас не обижает? Может, водички, покушать принести?». Такое теплое отношение к бывшим соотечественникам.

Сейчас европейское направление для нас закрыто. Перестроились на перевозки внутри страны. В очередях на границе не стоим, летаем самолетами. В Балтийске грузим прицеп на паром. В назначенный срок водители летят, встречают груз и везут дальше по большой России, от Москвы до Екатеринбурга. Бывает, до месяца катаются ребята.

К слову, в последние годы в России очень много хороших дорог построили. Раньше мы Беларусь хвалили, теперь, на мой взгляд, у нас лучше.

Из зарубежных направлений осталась только Турция. Ездил туда в январе на новенькой «скании» класса Евро-6 (2021 года выпуска). Это был самый длительный мой рейс (полтора месяца), но транспорт шикарный – кабина удобная, высокая. Есть два спальника, холодильник, газовый баллон. Заправлю – хватает на месяц. Азиатское направление для нас новое. В этот раз заезжали с Грузии, там было холодно, приехали в Турцию –



пальмы, 25 градусов. Апельсинами, мандаринами на дорогах торгуют, как у нас картошкой. Мы в теплой одежде, пришлось раздеться. Общаться с турками тяжелее, чем с европейцами. В Германии мы жестами как-то объяснялись. В Италию так часто ездили, что я уже итальянцев понимал, нужные для работы слова сами собой запоминались. А здесь общение шло исключительно через переводчик в смартфоне, но народ доброжелательный и кухня у них хорошая. В одном из кафе, пока ждали мясо, столько салатов нанесли, в том числе за счет заведения, что с напарником наелись и шашлык с собой завернули. Поразило огромное количество собак на улицах – бродят стаями, как дикие звери. Когда возвращались обратно, начался снегопад, через Грузию нас не пустили – Военно-Грузинская дорога опасная, на перевалах из-за снега скользко. Пришлось возвращаться домой через Азербайджан.

Только на нынешней машине я за девять лет проехал 800 тыс. км. Если же сложить все, наверное, объехал за 25 лет вокруг света десятки раз и оставившись не собираюсь. Если когда-нибудь уйду, пусть подарят мне кабину. Я в ней сплю спокойнее, чем дома.

Супруга к моим длительным командировкам уже привыкла, все-

таки 40 с лишним лет вместе. Валя по молодости тоже трудилась. Когда переехали в Гусев, пошла продавцом, но ревизия выявит то излишки, то недостачу. А она у меня честная, перживала очень. Я и сказал ей: «Сиди дома, от тебя здесь больше пользы». Работы хватает. У нас четверо детей – сын и три дочери, у каждого по два внука или внучки, старшей 21 год, остальные мал мала меньше. Двух мальчишек в честь меня Сергеем назвали. Они в один год родились, в сентябре пойдут в первый класс. Я больше всего подарков от предприятия на Новый год получаю. Из рейса всегда мешок игрушек ребятам привожу. Когда приезжаю, всегда делаю настоящий таджикский плов (Сергей Аркадьевич часто просит его на Новый год для коллектива приготовить). Собираю всю родню за большим столом, вместе с зятьями 18 человек набирается. Ради таких встреч можно и разлуку потерпеть.

Год назад исполнил мечту молодости – купил себе «Волгу» 2008 года, не новую, но последнюю модель. Все лето катался, ностальгировал.

Весной попрошусь в длительный рейс – поеду колесить. Надоело уже трудиться «на месте», в регионе. В свои почти 65 стариком себя не ощущаю – еще работать и работать! 🚚

От океана до океана

Двадцать лет назад, в 2004 году, по инициативе Ассоциации международных автомобильных перевозчиков и при поддержке Международного союза автомобильного транспорта состоялся трансконтинентальный автопробег Лиссабон – Владивосток, продемонстрировавший возможности международного автотранспорта по перевозке грузов на большие расстояния. В его организации также приняли активное участие Министерство транспорта Российской Федерации, Российский автотранспортный союз и Российская ассоциация подрядных организаций в дорожном хозяйстве. За 34 дня участники пробега преодолели свыше 15 тысяч километров от океана до океана. Сегодня мы вспоминаем о том, как это было.



Александра НОВИЧКОВА

Автопробег Лиссабон – Владивосток стартовал 24 мая 2004 г. с берегов Атлантического океана. Колонна из трех автопоездов, состоящих из отечественных и зарубежных марок (тягачи КАМАЗ-5460, Mercedes-Benz Actros и Inter, полуприцепы ТОНАР, «Sommer-Новтрак», СЗАП), преодолела расстояние от крайней западной до крайней восточной точки Евро-Азиатского континента. Колонна проехала по маршруту Лиссабон – Брюссель – Калининград – Москва – Нижний Новгород – Казань – Омск – Новосибирск – Иркутск – Чита – Белогорск – Хабаровск – Владивосток.

Девиз состоявшегося мероприятия звучал так: «От Атлантики до Тихого океана автомобильный транспорт несет прогресс».

Долгий путь показал, что и зарубежная, и российская техника вынослива и пригодна к эксплуатации на российских дорогах. Но, что особенно важно, подвижной состав отечественного производства выглядел более убедительно.

На маршруте были проведены пресс-конференции в Лиссабоне, Брюсселе, Москве, Владивостоке и других городах с участием руководства АСМАП, МСАТ, зарубежных и национальных ассоциаций и автоперевозчиков, министерств транспорта России, Португалии, Бельгии, а также российских и региональных администраций.

В Ассоциации был разработан четкий график движения автопоездов в пути и время отдыха, определены места стоянок.

Из Лиссабона в далекий путь участников автопробега провожали представители португальской ассоциации международных автоперевозчиков ANTRAM, мэр Лиссабона, Ю. С. Сухин (на тот момент президент АСМАП), А. П. Насонов, руководивший Федеральным дорожным агентством, представители МСАТ и, конечно, колонна португальских водителей-международников и сотни местных жителей.

По словам участников автопробега, до российской границы они доехали без особых проблем и исто-



В столице Португалии, 24 мая 2004 г.

рий. И уже 3 июля их ждала восторженная встреча на погранпереходе «Багратионовск» Калининградской области. На границе все, начиная от водителей и заканчивая пограничниками и таможенниками, интересовались автопробегом, особенно возможностями КАМАЗа, и желали счастливого пути до Владивостока.

Небольшие проблемы технического характера у колонны возникли на границе с Литвой, а затем и на въезде в Беларусь, но спустя некоторое время они были успешно решены.

Четко по графику, 10 июня 2004 г., участники автопробега прибыли в Москву. На следующий день в Центре

международной торговли состоялась пресс-конференция, в ходе которой мероприятие было названо историческим, поскольку автопробег стал первым официальным пробегом грузовиков по самой длинной в мире автомобильной дороге.

Торжественный старт продолжения был дан с Васильевского спуска. Министр транспорта И. Е. Левитин вместе с президентом АСМАП Ю. С. Сухиным перерезали красную ленточку, и колонна начала второй этап пробега – по России.

Спустя два дня наши герои прибыли в Нижний Новгород, где торжественная церемония была совме-



Нижний Новгород, 13 июня 2004 г.

щена с гонками дрег-стрит-рейсинг. В дальнейший путь автопробег проводили с площади Минина, от стен Нижегородского Кремля.

Следующая точка на маршруте – столица Республики Татарстан – была достигнута 14 июня, аккуратно к открытию казанского автосалона, в рамках которого состоялась очередная пресс-конференция.

Из Казани колонна выехала на день раньше намеченного. Дело в том, что в Набережных Челнах нужно было не только провести пресс-конференцию, но и, по просьбе ка-

мазовцев, ТО, что и было успешно осуществлено.

По приезде в Новосибирск колонне полагались два дня отдыха, которые участники автопробега провели на берегу Обского моря, где успели порыбачить, отвезти ухи и посетить баню. Но выбирались оттуда не без приключений. Ночью прошел дождь, а наутро Mercedes-Benz застрял, преодолевая глубокие лужи на раскисшей проселочной дороге. Но товарищи пришли на выручку и вытащили увязшего «немца».

Преодолев без малого 1 500 км, колонна строго по графику, 28 июня, прибыла в Иркутск, где ее встретил член Правления АСМАП, генеральный директор ООО Фирма «Никалид» Н. А. Кондратьев, который организовал экскурсию в музей деревянного зодчества и лимнологический музей.

Немного отступив от темы, отметим, что в 2022 г. в поселке Нижний Кочергат Иркутского района Николай Александрович открыл музей ретроавтомобилей «Мы из СССР». Экспонаты для экспозиции он сам собирал не один год по всей Сибири и доставлял их в Иркутск, приводил в порядок. В музее представлены как грузовые, так и легковые автомобили (военные и гражданские), а также мотоциклы и даже БТР 1952 года выпуска.

Но вернемся к историческому автопробегу Лиссабон – Владивосток. Проведя очередную пресс-конференцию в Иркутске, колонна посетила памятник царю Александру III – основателю Транссибирской магистрали, а на следующий день успешно преодолела непростой участок – перевал Култук.

По признанию участников автопробега, самой сложной на пути стала строящаяся автомагистраль Чита – Хабаровск. Этот участок был открыт в феврале 2004 г. В торжественной обстановке и в сопровождении машин ГАИ от нулевой отметки трассы М-58 «Амур» автоколонна начала движение в направлении Владивостока.

Перед стартом с Mercedes-Benz сняли нижние спойлеры и подножки, боковые обтекатели. Кроме того, пришлось закрыть кусками тента жизненно важные органы машины от попадания камней, воды и грязи. Камазовцы в очередной раз произвели тщательную проверку всех узлов и агрегатов тягача и полуприцепа. Через 138 км асфальтовое покрытие закончилось, началась дорога со щебеночным покрытием, а на протяжении участка с 483 по 596 км колонну ждала и вовсе гравийная дорога. В одной только Читинской области пришлось объезжать 19 мостов – практически готовых, полностью построенных, но без въездов и



Торжественный старт на Васильевском спуске (Москва)



В сердце Казани



На автодороге Чита – Хабаровск

сездов. В вахтовых поселках участников пробега встречали строители-дорожники, которые оказывали им гостеприимный прием.

Очередное приключение поджидало колонну при преодолении отрезка протяженностью более 1 100 км до поселка Магдагачи. Поскольку на старом мосту через реку Амазар кран возводил новые перекрытия, колонна была вынуждена объехать 2 км и форсировать реку шириной около 200 м. Преодолев вброд не более четверти пути, Mercedes-Benz начал зарываться в каменистое речное дно, поэтому прямо в воде прицепили трос за полуприцеп «Новтрак», который вытащил тягач на берег. После тщательного изучения рельефа дна КАМАЗ и «Интер» успешно преодолели брод, а Mercedes-Benz отправился в объезд на строящийся мост. Пришлось просить строителей прервать работу, отогнать кран с моста и с дороги.

В Амурской области колонна объехала 29 мостов, которые, впрочем, уже практически были готовы к началу эксплуатации.



Один из участков пришлось преодолевать вброд

Десятого июня участники пробега двинулись в Хабаровск, где была организована встреча с правительством края, администрацией города с участием представителей АСМАП, РТИ, ГАИ, ассоциации «Хабаровскавто», крайкома профсоюза автомобилистов, учебного комбината. Всех очень порадовал парад ретро-автомобилей с плакатами «Привет участникам автопробега!».

В торжественной обстановке перед мостом через Амур длиной в 10 км участникам пробега вручили хлеб-соль. Для этого было перекрыто движение через мост на полчаса, но никто не возмущался. Колонну радостно встречали приветственными криками и гудками.

Утром состоялась пресс-конференция, затем – возложение цветов к памятнику воинам, павшим в Великой Отечественной войне. На центральной площади перед зданием администрации автопоезда простояли около пяти часов – столь высокий интерес к пробегу от океана до океана проявило население Хабаровска.

Двенадцатого июля от центральной площади под фанфары и оркестр колонна двинулась на штурм последнего отрезка пути и уже к вечеру торжественно въехала во Владивосток, как принято, посигналив статуе моряка



Торжественная встреча участников автопробега (Владивосток)

Федота. Его приветствуют все, возвращаясь из дальних странствий. Встречал участников пробега на тот момент директор компании «Приморавтотранс», ветеран международных автомобильных перевозок В. М. Мартыненко.

На следующий день наши герои прибыли на набережную бухты Золотой Рог, где под объективами фото- и телекамер вылили в Тихий океан атлантическую воду. Послед-

нюю статуэтку из трех, изготовленных для автопробега (первая отправилась в Лиссабон, вторая осталась в Москве) вручили губернатору Приморского края.

В своем выступлении А. П. Насонов сказал, что этот автопробег подтвердил реальность открытия трансконтинентальной магистрали, имеющей огромное значение для развития экономических связей между Западом и Востоком. ➡



На центральной городской площади Владивостока



Маршрут скорректирован на Восток

ООО «ДЛК» – транспортная компания, созданная в 2016 году специально для выполнения международных автомобильных перевозок. Предприятие зарегистрировано в автостроительной столице России – Набережных Челнах. По итогам 2023 года организация стала одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» в Приволжском федеральном округе в категории свыше 50 транспортных средств.

Александр ЛИНДВАЛЬ,
представитель АСМАП в г. Казани
(kazan@asmap.ru)

Первые два года ООО «ДЛК» набирало опыт перевозок по странам СНГ, а с февраля 2018 г. (при содействии представителя АСМАП в Казани) заключило договор с Ассоциацией на выдачу иностранных разрешений и, заявив 17 транспортных средств, приступило к освоению дальнего зарубежья – стран Балтии, Скандинавии, Восточной и

Западной Европы. Среди экспортной продукции перевозили металл, древесину и каучук. Импортный поток составляли товары народного потребления, в том числе алкоголь и новогодние ели. Немалая доля перевозок приходилась на грузы «Почты России» в сообщении с Калининградской областью.

В 2021 г. предприятие было принято в действительные члены Ассоциации международных автомобильных перевозчиков. В 2022 г. ООО «ДЛК» при содействии АСМАП получило допуск к процедуре МДП.

Парк компании постоянно увеличивается и на сегодняшний день составляет 77 транспортных средств, а концу 2024 г. должен вырасти уже до 120 единиц.

В 2022 г. ООО «ДЛК» начало поиск новых направлений перевозок, и после десяти осуществленных тестовых рейсов в Турцию это направление стало одним из основных для компании. Кроме того, были опробованы и утверждены маршруты в Армению, Грузию и Азербайджан.



Маршрут через горы

На экспорт шли древесина, металл, шины и стекло. В Россию, в свою очередь, ввозились масла, одежда, оборудование, сантехника, газированные напитки, фрукты, овощи и средства гигиены.

В марте 2023 г. организация совершила первый рейс в Китайскую Народную Республику, и с тех пор доставка грузов из Поднебесной стала основой деятельности компании. Сегодня в условиях санкций и переориентации поставок эта услуга стала особенно востребованной среди заказчиков.

Первой продукцией, импортированной из Китая, были тенты и оборудование. Позже номенклатура значительно расширилась, добавились товары народного потребления и новые виды оборудования. Также по специальному заказу было выполнено несколько перевозок мороженого через самый дальний для нас погранпереход – «Суйфэньхэ».

С ростом спроса на транспортировку грузов из Китая стало понятно, что необходимо расширять сотрудничество с китайскими перевозчиками. После непростых переговоров



Паром в Турцию



груза водитель сразу проверяет качество товара, правильность и целостность упаковки. Затем оформляются товаросопроводительные документы и автопоезд далее отправляется по заданному маршруту. Во избежание непроизводительных простоев заказчику обязательно сообщается ориентировочная дата прибытия на таможенную, чтобы он был готов его растаможить и принять. Таким образом, накопленный опыт позволяет компании импортировать товары не только из приграничных пунктов КНР. Около 25 – 30 % грузов забирается из глубины Китая.

Безусловно, для ООО «ДЛК» важной частью организации пере-

и длительного этапа оформления был заключен договор с китайскими партнерами на оперативный подвоз грузов из глубины Китая в Манчжурию, что помогло повысить качество сервиса и максимально освободить клиента от участия в процессе доставки товара. Теперь, когда заказчик обращается в компанию, он должен оформить только заявку после утверждения окончательной стоимости услуги. Планирование и сопровождение всех этапов перевозки полностью берет на себя ООО «ДЛК». Когда машина загружается в КНР, менеджер фирмы уже подгоняет подходящее транспортное средство, которое примет груз в Манчжурии и доставит в Россию. В момент пере-



Автопарк предприятия



Китай. Остановка в нейтральной зоне

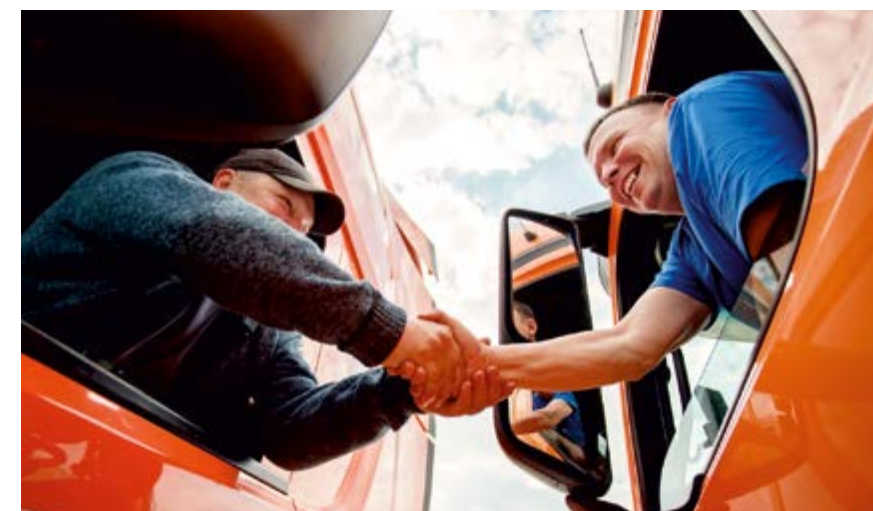
возок является строгое соблюдение как российского, так и зарубежного транспортного и таможенного законодательства. Оперативно ориентироваться в правовом поле логистической отрасли компании «ДЛК» помогает АСМАП, своевременно информируя о любых изменениях и нововведениях в законодательстве и содействуя в решении вопросов с российскими и зарубежными контролирующими органами. Это не только упрощает работу, но и помогает обеспечивать высокое качество сервиса для клиентов. Кроме того, Ассоциация через сеть своих



Водители компании

учебных центров обеспечивает эффективную профессиональную подготовку водителей и специалистов компании, что является важнейшей составляющей успешной деятельности предприятия.

ООО «ДЛК» принимает участие в ежегодных мероприятиях: международном экономическом форуме «Россия – Исламский мир: KazanForum», российско-китайском форуме «РОСТКИ», форуме межрегионального сотрудничества между Россией и Узбекистаном и другими. Таким образом компания находит новых партнеров и



Вручение награды как одному из победителей конкурса АСМАП «Перевозчик года»

укрепляет свои позиции на рынке международных автомобильных перевозок.

22 февраля 2024 г. на трассе М-12 под Казанью представитель ООО «ДЛК» принимал участие во встрече Президента Российской Федерации В. В. Путина с водителями и руководителями автотранспортных компаний – членов АСМАП. В ходе мероприятия он обратился с просьбой о содействии в скорейшем начале оформления китайских виз для водителей в консульстве КНР в Казани. Это предложение было включено в перечень поручений прези-

дента Правительству Российской Федерации.

ООО «ДЛК» активно участвует в мероприятиях, проводимых Ассоциацией, конкурсах АСМАП и Международного союза автомобильного транспорта. И, как уже отмечалось, по итогам 2023 г. ООО «ДЛК» стало победителем Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» в Приволжском федеральном округе в категории свыше 50 транспортных средств. От всей души поздравляем руководство и коллектив ООО «ДЛК» с этой заслуженной наградой! ➡



Воспоминания водителя

Наверно, на каждом крупном автотранспортном предприятии есть такие водители, которыми гордится их руководство, прежде всего благодаря их высокой компетентности, моральным качествам и верности выбранному профессиональному пути. Среди таковых Николай Ильич Милютин, ветеран «Совтрансавто-Брянск». Его воспоминания записал советник генерального директора АО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг» Ю. Д. БОЛХОВИТИН и поделился с нашим журналом.



Н. И. Милютин

Высочайший профессионализм

Поздним вечером 31 декабря 1976 г. водитель-международник Н. И. Милютин вместе с напарником на автомобиле МАЗ-504 возвратился на родное предприятие после очередного трудного рейса в Иран. До боя кремлевских курантов в новогоднюю ночь оставалось 45 минут и очень хотелось встретить очередной Новый год за праздничным столом в кругу семьи. Что, кстати, не всегда получается у водителей-международников, большая часть жизни которых проходит в пути.

Перед переулком, спускавшимся к оврагу в г. Брянске, он вышел из такси и быстрым шагом пошел в сторону своего дома, потому что в условиях зимней оттепели и накатанной по снегу обледенелой дороги опытный водитель такси предусмотрительно не поехал вниз, боясь не выехать обратно вверх по скользкому склону.

Примерно через сто метров от перекрестка в безлюдном месте неосвещенного переулка Николай Ильич сначала услышал, а затем увидел, как другая машина такси марки «Волга», буксуя

на месте, с ревом мотора пытается вырваться из ледяного плена. Измученный таксист, весь в поте лица и с накопившейся злобой, уже в течение часа не мог выехать из злосчастного переулочка. А до наступления Нового года оставалось чуть больше 20 минут. Газовал на полную катушку. При этом колеса с легкостью быстро проворачивались по ледяной поверхности, а тяжелая машина вместо переднего хода под своей тяжестью лишь скатывалась все дальше и дальше назад.

Брянские профессиональные водители всегда отличались тем, что никогда на трассе не проезжали мимо стоявших на обочине машин своих коллег, нуждавшихся в помощи. Поэтому Н. И. Милютин и на этот раз стал оказывать помощь бедняге, пытаясь подтолкнуть буксующую машину. Через три минуты безрезультатных потуг он понял, что водитель «Волги», вышедший из психологического равновесия, не в состоянии удержать педаль газа до состояния медленно вращающихся колес, поэтому предложил поменяться ролями. Водитель такси предпенсионного возраста с большим стажем работы несколь-

ко удивился смелому заявлению 29-летнего Николая Ильича о том, что, находясь за рулем, он сможет вырвать машину из ледяного плена, и лишь от безысходности согласился уступить руль. Каково же было его удивление, когда «Волга» под управлением молодого водителя – натужно и очень медленно, сантиметр за сантиметром – стала подниматься вверх по обледенелой дороге. Когда машина оказалась на относительно ровной поверхности, Николай Ильич остановился и вышел из нее.

Ошеломленный водитель такси с нескрываемым восторгом смотрел на молодого человека, который на деле показал себя водителем-профессионалом высочайшего класса. От нахлынувшей радости он достал из салона «Волги» имевшиеся у него две бутылки дефицитного в то время советского шампанского и с благодарностью вручил их своему спасителю. До боя кремлевских курантов, символизирующего наступление 1977 года, оставалось чуть больше десяти минут, но Николай Ильич успел к новому праздничному столу в кругу семьи после длительного рейса в





Иран, да еще и с подарком в виде шампанского.

На мой вопрос, как ему все же удалось преодолеть ледяную поверхность и подняться на «Волге» вверх по склону, он ответил: «Я трогался с места и ехал внатяжку, не давая ускоряться колесам, на третьей передаче». От себя добавлю, что сделать это могут только водители-профессионалы высочайшего класса.

Другой пример высочайшего водительского мастерства Николая Ильича связан с немецким морским паромом в Рижском морском порту в начале 1980-х. В тот день до десятка автопоездов не смогли заехать на паром из-за превышения верхней части полуприцепа на 2–3 см предельной высоты въездной рамы на паром. И когда очередь дошла до автопоезда под управлением Н. И. Милютина, его постигла та же участь. Капитан по этой причине очень нервничал, ведь ему по расписанию предстояло отчаливать, а значит будет полупустой рейс по Балтийскому

морю до Германии, что очень нерентабельно для немецкой компании. Выйти из трудного положения помогла смекалка Николая Ильича, основанная на профессиональных знаниях. Не отъезжая от парома, он приспустил воздух у всех колес своего автопоезда (кроме передних), и полуприцеп опустился на 5–6 см. Осуществленная идея позволила заехать на паром не только автопоезду нашего героя, но и остальному десятку чуть было не застрявших в морском порту автопоездов.

За проявленную смекалку и в знак благодарности капитан немецкого корабля, знавший русский язык в силу профессии, пригласил Николая Ильича к себе в каюту, где уже был накрыт стол.

По прибытии в немецкий порт оказалось, что далеко не все водители автопоездов могут выехать с парома задним ходом из-за узкого пространства между автопоездами для маневра. И здесь в очередной раз помог высокий профес-

сионализм Н. И. Милютина. Он благополучно съехал с судна на нескольких чужих автопоездах, а затем и на своем. Так в очередной раз им было выполнено производственное задание по своевременной доставке международного груза.

Сила русского духа

В конце 1980-х, когда наше государство еще называлось Союзом Советских Социалистических республик, Н. И. Милютин с напарником (в то время в рейс ходили по два водителя на один автопоезд) доставили очередной груз на одну из фирм в Западной Германии. Дело было в пятницу. Владелец фирмы пояснил, что оставшегося до конца рабочего дня времени на разгрузку автопоезда не хватит, поэтому выгрузка переносится на понедельник. Николай Ильич попытался настоять на немедленной выгрузке, так как в понедельник ему с напарником предстояло загружаться в другой части Западной Германии. И, по его мнению, ниче-

го страшного не произойдет, если рабочие в интересах производства задержатся на каких-то полчаса. Выслушав наивного советского водителя, владелец немецкой фирмы показал на одного из своих сотрудников и пояснил, что тот является членом одного из профсоюзов Германии. И если он зафиксирует работу на фирме во внеурочное время, то составит акт, который повлечет за собой огромные штрафные санкции со стороны государства, несопоставимые с выгодой от немедленной разгрузки автопоезда. Нашим водителям ничего не оставалось делать, как ждать понедельника.

На территории автостоянки находилось кафе, в котором Николай Ильич и его напарник решили поужинать. С учетом физической усталости от выполненного дальнего рейса и вынужденных предстоящих двух выходных, к обильному ужину заказали бутылку немецкого шнапса крепостью около 40 градусов. Через несколько минут после начала ужина они вдруг обратили внимание, что все без исключения посетители кафе за соседними столиками пристально смотрят на них. Ощущая внутреннюю неловкость, они спросили у администратора, немного говорившего по-русски, о причинах такого повышенного внимания к ним со стороны немцев, ведь ведут они себя не вызывающе. На это администратор кафе пояснил, что когда остальные посетители увидели на их столе бутылку со шнапсом на двоих, то решили между собой, что если вы за ужином ее выпьете, то в качестве приза мы вам принесем еще одну нераспечатанную бутылку шнапса за их счет.

После такого пояснения Николай Ильич вдруг вспомнил классический эпизод из рассказа М. А. Шолохова «Судьба человека», в котором русский военнопленный Андрей Соколов удивил фашистов духовной стойкостью перед смертельной опасностью в концлагере, выпивая

первый, а затем и второй стакан немецкого шнапса на пустой желудок, не закусывая. После третьего выпитого им стакана шнапса и закуски кусочком хлеба даже отпетые фашисты вместо расстрела отпустили несломленного воина в барачный блок для пленных, дав с собой небольшую буханку хлеба и кусок сала.

Незаживающей раной в душе Николая Ильича стала и генная память о войне с немцами. Ведь он родился в 1947 г. в возрожденном поселке Галчинский Севского района Брянской области, который 22 апреля 1942 г. (наряду с двумя соседними) был полностью уничтожен немецкими карателями за убийство партизанами двух солдат. Если в соседних поселках они вывели 283 мирных жителей к сельским кладбищам и тут же их расстреляли, то изуверские издевательства над 80 беззащитными жителями Галчинского продолжались целый день. И лишь когда стало смеркаться, фашисты установили пулеметы и довершили расправу над ни в чем не повинными селянами. А дома их сожгли.

Сопоставив советскую литературную классику, трагическую судьбу односельчан в годы немецкой оккупации и неожиданно сложившуюся ситуацию в немецком кафе, Николай Ильич решил по примеру Андрея Соколова показать современным западным немцам силу русского духа уже наяву. Через администратора он объявил всем присутствующим в кафе, что если следом за первой они с напарником выпьют и вторую бутылку шнапса, то он получит право на танец с фразой – официанткой кафе. Обычно сдержанные на эмоции немцы бурными аплодисментами и громкими выкриками одобрили дерзкий вызов советского водителя. К тому же были уверены, что после такого объема алкоголя русские не то чтобы танцевать, но и со стула самостоятельно подняться не смогут. Завороженная публика с

нетерпением ждала развязки внезапно возникшего и диковинного для них сюжета.

Спустя 20–25 минут под закуску была выпита вторая бутылка шнапса. К очень большому удивлению немцев, Николай Ильич встал из-за стола и, с учетом принятия немцами условий договоренности, стал приглашать официантку кафе на танец. Испуганная немка закричала: «Найн, найн!», ведь она на работе и танцевать ей запрещено. Публика, шокированная тем, что один из русских после выпитого на двоих литра шнапса не только встал из-за стола, но еще и пошел танцевать, заставила официантку выполнить условия «договора». Со слов Николая Ильича, по окончании танца в знак благодарности он поцеловал руку фразы и сопроводил ее до рабочего места. Правда, когда вернулся к своему столу, то напарника там уже не было.

Утром следующего дня, проснувшись в своей машине, вспомнил, как он выходил из кафе, а вот как сумел залезть в высокую кабину, так и не вспомнил. Приведя себя в порядок, пошли с напарником в кафе позавтракать. Администратор усадил их за стол, уже полностью заставленный различной едой. На слова Николая Ильича, что они всего этого не заказывали и столько не съедят, он пояснил, что все это заказано для них и оплачено вчерашними посетителями кафе. Да и факт оплаты обильного завтрака очень экономными (если не сказать скупыми) немцами свидетельствует о том, насколько они были восхищены действиями и силой духа простых русских парней.

К воскресенью, а тем более к рабочему понедельнику наши герои были абсолютно в нормальной морально-физической форме и продолжили рутинную работу по перевозке международных грузов. 🚚

Подготовка специалистов автомобильной службы в годы Великой Отечественной войны

В наступающем году наша страна отмечает знаменательную дату – 80-летие Победы в Великой Отечественной войне. Начинаем серию публикаций, посвященных автотранспортникам тех лет.

Подвиги, совершенные военными автомобилистами в эти тяжелейшие годы, стоят в одном ряду с подвигами всего советского народа. Великая Отечественная война преподала столько уроков, что для их осмысления потребуется жизнь не одного поколения. Одним из таковых для современных исследователей стала система подготовки специалистов автомобильной службы Красной Армии, которая была сформирована в годы войны.

С первых дней войны потребность в офицерах-автомобилистах была огромной. Чтобы пополнить некомплект специалистов, в автомобильные части назначались офицеры из кавалерии, танковых и стрелковых войск.

Великая Отечественная война показала, что большинство офицеров, поступающих по мобилизации на должности помощников командиров частей по технической части, имели слабую техническую подготовку и плохо знали правила эксплуатации автомобильной техники. Так, в 17 артиллерийских дивизиях прорыва РВГК только два помощника командиров дивизий по технической части получили образование в военных академиях. В 15-й артиллерийской дивизии прорыва РВГК из 16 помощников командиров бригад и полков по технической части только семь были специалистами-автомобилистами, остальные девять – танкисты, металлурги и даже агрономы. В 25 истребительно-противотанковых бригадах на должностях помощников командиров бригад и полков по технической части 42 % офицеров

не имели необходимого технического образования.

С организацией Главного автомобильного управления Красной Армии подготовка офицеров-автомобилистов значительно улучшилась.

Орджоникидзеградское автомобильно-мотоциклетное училище было передано Главному автомобильному управлению и с мая 1943 г. полностью переключилось на подготовку офицеров автомобильной специальности. В соответствии с профилем обучения оно было пе-

реименовано в Орджоникидзеградское автомобильное училище и мотоциклистов уже не готовило. Срок обучения в училище сократился до одного года. Учебное заведение готовило как строевых офицеров, так и техников. По плану ежегодный выпуск из училища должен был достигать 1 300 офицеров, однако ряд недостатков тормозил нормальную учебу и план полностью не выполнялся.

Плохо обстояло дело и с контингентом, прибывавшим в училище на пополнение. Хотя и подбирали

кандидатов, знающих материальную часть автомобиля, но их общеобразовательный уровень был низок. И все же выпускные комиссии в актах постоянно отмечали высокую практическую выучку курсантов при наличии удовлетворительных теоретических знаний. В этом большая заслуга офицерского состава училища, дружный коллектив которого большой упорной работой добивался необходимых знаний и условий для учебного процесса, предъявлял высокие требования по поддержанию воинской дисциплины курсантов.

Для увеличения количества автомобильных офицерских кадров в училище практиковались приемы экзаменов от экстернов и ускоренная четырехмесячная подготовка офицеров из лиц, имеющих высшее или незаконченное высшее образование.

Так, за 1944 г. было выпущено 955 офицеров после годичного обучения, 97 человек после четырехмесячного обучения и 118 офицеров, сдавших экзамены экстерном. Всего Орджоникидзеградское автомобильное училище в 1944 г. подготовило 1 170 офицеров. Они способствовали правильной организации эксплуатации и технического обслуживания автомобилей, прививали крепкую воинскую дисциплину и организовывали боевую и политическую подготовку в автомобильных подразделениях.

В годы войны принимались решительные меры по расширению сети военно-учебных заведений. В июле 1943 г. на базе одного из учебных автомобильных полков создаются курсы усовершенствования и переподготовки командного состава автомобильных частей. В марте 1944 г. по директиве Генерального штаба они были переформированы в Высшую офицерскую автомобильную школу (ВОАШ) с дислокацией в городе Рязани. Цель ее создания – повышение квалификации и совершенствование знаний офицеров автомобильной специальности, а также переква-



лификации офицеров других специальностей для автомобильной службы. Срок обучения в школе составлял шесть месяцев. За 1944 г. ВОАШ подготовила 798 офицеров на командные должности звена рота – батальон – полк. Выпуск в 1945 г. был произведен уже после окончания войны.

В конце войны (март 1945 г.) было сформировано автомобильное училище в городе Дзяджикау.

К концу августа 1941 г. линия фронта вплотную подошла к Ленинграду. Чтобы сохранить академию и улучшить подготовку кадров военных инженеров, 18 августа 1941 г. был подписан приказ народного комиссара обороны о переводе Военно-транспортной академии из Ленинграда в Кострому. К середине декабря 1941 г. эвакуация академии в Кострому в основном была завершена, однако лабораторное оборудование доставлялось по частям до февраля 1943 г., часть личного состава академии, оставшаяся в Ленинграде, перенесла блокаду, проявив мужество и стойкость.

Деятельность академии в Костроме совпала с периодом развертывания в стране мобилизации и обучения мощных резервов для Красной Армии.

Ведя тяжелые оборонительные бои, наша страна перестраивала на военный лад народное хозяйство, формировала все новые и новые воинские части и соединения. Это вызвало огромную потребность в

офицерском составе, в том числе и в инженерах-автомобилистах. В этих условиях основная задача академии заключалась в том, чтобы в короткие сроки подготовить как можно больше военных кадров для специальных войск Красной Армии.

До 1943 г. специалисты автомобильной службы готовились на факультете автотранспортной и дорожной службы в Военно-транспортной академии с одно- и двухгодичным сроком обучения вместо четырех-пяти лет. Факультет комплектовался студентами вторых, третьих и четвертых курсов гражданских вузов родственных специальностей. На факультете были также организованы краткосрочные курсы по подготовке военных специалистов автомобильной службы из лиц, окончивших гражданские вузы и курсы усовершенствования среднего и старшего офицерского состава, призванного в армию из запаса. Численность офицерского состава курсов была значительно больше числа слушателей основного факультета.

Основную нагрузку при подготовке слушателей нес профессорско-преподавательский состав военно-специальных кафедр, так как для сокращения сроков обучения общеобразовательные дисциплины из учебного плана исключались. Уменьшение сроков обучения и нужды фронта заставили обратить серьезное внимание на практическую и полевую выучку обучаемых.





С августа 1943 г. академия снова перешла на более длительный срок обучения – четыре года восемь месяцев.

В 1943 г. вследствие разделения автотранспортной и дорожной служб Красной Армии на две самостоятельные службы в академии были созданы два факультета – дорожный и автомобильный.

В связи с решающими победами Красной Армии на фронтах Великой Отечественной войны появилась возможность возвращения академии в Ленинград. В соответствии с приказом Верховного комиссара обороны от 18 августа 1944 г. № 150 академия возвратилась в Ленинград, и 2 октября 1944 г. начались занятия в прежних помещениях.

Быстрый темп наступления Красной Армии по территории сопредельных стран и гитлеровской Германии создавал сложную обстановку в работе по материальному обеспечению войск. Тыловые части и учреждения, специальные войска с большим трудом справлялись со своими обязанностями по обеспечению частей всем необходимым для жизни и боя.

В этой обстановке по приказу заместителя наркома обороны почти весь постоянный состав специальных и военных кафедр и слушателей во главе с начальником академии генералом В. М. Филичкиным с 25 января 1945 г. был командиро-

ван в действующую армию. Занятия были прекращены и возобновились только 27 июня 1945 г. На фронтах офицеры академии были назначены на штатные должности или должности дублеров.

Деятельность слушателей и профессорско-преподавательского состава академии неоднократно положительно оценивалась командованием фронтов. Многие генералы и офицеры за успешное выполнение заданий были удостоены правительственных наград. Только на 1-м Белорусском и 1-м Украинском фронтах было награждено орденами 165 и медалями 55 офицеров академии.

Кузницей высококвалифицированных военных инженеров-автомобилистов был автомобильный факультет Военно-транспортной академии. Всего за годы войны было подготовлено и отправлено на фронт около 900 офицеров.

Факультетом руководили замечательные организаторы и воспитатели учебного процесса: начальник факультета генерал-майор технических войск М. А. Кузнецов, заместитель по политической части подполковник А. М. Арсеньев (впоследствии академик), заместитель по учебной работе полковник Г. П. Казьмин.

Плеяду талантливых и самоотверженных преподавателей представляли: профессора генерал-майоры С. А. Богомолов и И. А. Стожаров, доцент генерал-майор А. И. Сосин,

профессора полковники В. П. Формаковский, В. И. Казарцев, И. С. Вороницин, профессор В. Ю. Гиттис, доцент полковник И. С. Козловский и многие другие.

Воспитанники факультета с честью выполняли свой воинский долг в составе автодорожных (автотранспортных) отделов армий, управлений фронтов, автотранспортных, автодорожных и ремонтных частей. Среди них генерал-полковник П. И. Сысоев, воевавший в составе оперативных органов штаба армии; генерал-лейтенант технических войск С. И. Чемерис, возглавлявший автомобильную службу Западного, а затем 3-го Белорусского фронта; генерал-майор технических войск А. Л. Матвиевский, возглавлявший автомобильную службу Сталинградского, Донского и Центрального фронтов; полковник В. М. Доцко – прославленный командир стрелкового полка; генерал-майор З. Л. Новицкий – командир 10-й ордена Кутузова автомобильной бригады.

В третьем периоде Великой Отечественной войны вся артиллерия резерва Верховного Главнокомандования переводится на механическую тягу. Резко увеличилось оснащение механической тягой и остальных артиллерийских частей. В связи с интенсивным техническим оснащением артиллерийских войск возросла потребность и в специалистах, способных грамотно эксплуатировать сложную автомобильную и гусеничную технику. Одним из этапов расширения подготовки таких кадров для артиллерии явилось формирование курсов автотранспортных техникумов. В январе 1944 г. начальником Главного артиллерийского управления Красной Армии был подписан Приказ № 40 о формировании курсов автотракторных техникумов с их дислокацией в городе Куйбышеве.

Но объем знаний, который курсанты получали в условиях курсов, не полностью отвечал требованиям, предъявляемым к офицерским кадрам автомобильной специально-

сти. Поэтому приказом народного комиссара обороны от 30 мая 1944 г. курсы были преобразованы в училище автотракторных техников артиллерии Красной Армии. Местом постоянной дислокации училища был определен Челябинск. Прибытие 11 августа 1944 г. личного состава и учебно-материальной базы в город стало местом постоянной прописки и наименования – Челябинское училище автотракторных техников Красной Армии. Первым начальником училища был полковник П. А. Бояринов, участник боевых действий, награжденный орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени и орденом Отечественной войны I степени. В разное время это училище окончили генерал-полковник А. С. Майоров, генерал-майор В. Д. Обозный, полковники И. М. Нечаев, А. С. Поляков, Н. С. Сюткин, В. П. Контакистов, Г. С. Барханов. После приобретения практического опыта эксплуатации военной автомобильной техники в войсках и завершения обучения в Военной академии тыла и транспорта они руководили автомобильной службой в видах вооруженных сил, центральном аппарате и служили в 21 НИИИ.

Необходимо отметить, что в условиях чрезвычайно большой потребности в офицерах автомобильной специальности для Красной Армии нашим командованием принимались

меры по обеспечению офицерскими кадрами союзников, в частности польских военных формирований. На основании директивы Генерального штаба от 5 сентября 1943 г. № Орг/7/138936 при Орджоникидзевградском автомобильном училище было сформировано польское отделение на 50 человек для подготовки офицеров автомобильной службы за счет штатной численности училища.

Массовые поставки в Вооруженные силы Красной Армии автомобильной техники зарубежного производства потребовали проведения всесторонних дорожно-эксплуатационных испытаний. Сформированная в 1943 г. на базе 557-го автотранспортного батальона (г. Москва) отдельная экспериментальная мастерская технического отдела Главного автомобильного управления Красной Армии (с задачей проведения экспериментальных работ) в июне была переформирована в 203-й отдельный автотракторный батальон ГАУ КА. Исходя из новых задач, связанных с массовым поступлением по ленд-лизу автомобильной техники разных марок и назначения на снабжение Красной Армии, 203-й отдельный автомобильный батальон в 1944 г. был реформирован в испытательную автомобильную базу ГАУ КА.

Дальнейшее расширение номенклатуры военной автомобильной техники и рост объемов решаемых

задач на испытательной базе требовали ее качественно нового статуса, и в феврале 1946 г. она была переформирована в научно-испытательный автомобильный полигон с дислокацией в городе Бронницы (впоследствии 21 НИИИ).

В годы войны принимались также меры по подготовке офицеров запаса. На основании Постановления СНК СССР от 13 апреля 1944 г. № 413 и Приказа НКО от 30 мая 1944 г. № 75 вводилась военная подготовка студентов гражданских вузов. В это число входили институты механизации сельского хозяйства, автодорожные, автомеханические, политехнические и некоторые машиностроительные. Для военной подготовки студентов при выделенных вузах создавались специальные военные кафедры. На Главное автомобильное управление возлагалось не только комплектование кафедр соответствующими специалистами и преподавателями, но и обеспечение вузов автомобильным имуществом (автомобилями, литературой, плакатами, макетами и т. д.).

В 1944 г. военная подготовка по автомобильной специальности проводилась со студентами первых и вторых курсов общей численностью 7 548 человек, в том числе 4 105 женщин.

Принятыми мерами удалось подготовить значительное число офицеров-автомобилистов. Достаточно сказать, что в годы войны военно-автомобильные училища и Высшая офицерская автомобильная школа выпустили 4 750 офицеров-автомобилистов.

По материалам книги «110 лет в строю. Историческая летопись, посвященная военным автомобилистам», изданной Федеральным государственным бюджетным учреждением «21 Научно-исследовательский испытательный институт военной автомобильной техники» Министерства обороны Российской Федерации.





На правильном пути

Ни для кого не секрет, что транспорт является важнейшей составляющей экономического развития любой страны. А автомобильный транспорт – самым мобильным и комфортным видом транспорта, обеспечивающим перевозку грузов «от двери до двери» быстро и надежно даже в непростых для логистики современных условиях. Среди важнейших критериев, определяющих выбор транспортной компании для доставки грузов, можно выделить качество предоставляемых услуг и надежность. Именно эти показатели среди прочих учитываются при проведении отраслевых конкурсов для выбора и поощрения лучших транспортных организаций.

В этом году ООО «Арт-Транс» (г. Тверь) стало одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» среди организаций, осуществляющих грузовые перевозки, в категории свыше 50 транспортных средств. Кроме того, предприятие стало лауреатом конкурса Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) «Лучший международный автоперевозчик Евразии».

О фирме рассказывает ее директор Михаил Николаевич ШПИЛЕВОЙ.

О компании

ООО «Арт-Транс» основано в 2011 г. Развиваясь и формируя культуру высокого уровня профессионализма и ответственности, фирма зарекомендовала себя как надежный партнер для бизнеса. Предприятие предлагает широкий спектр услуг, включая международные автомобильные перевозки из Китая, Турции, стран СНГ и других, а также доставку грузов российских производителей по всем маршрутам нашей страны.

Компания была одним из первых предприятий, которые освоили непростые направления перевозок в Иран и Ирак, получив при этом не только бесценный опыт, но и конкурентные преимущества, обозначив транспортный потенциал российских автомобильных перевозчиков для действующих и перспективных партнеров.

Каждый год организация ставит перед собой новые цели по развитию, внедряя современные технологии и обеспечивая качество обслуживания, несмотря на переменчивость рыночных условий.

В настоящее время в фирме работает свыше 160 сотрудников, собственный автопарк состоит из 100 единиц подвижного состава.

Команда профессионалов

Успех «Арт-Транса» обеспечивает команда специалистов, заинтересованных в развитии своей компании и объединенных культурой постоянного совершенствования профессионального мастерства, что в совокупности дает возможность удовлетворять потребности даже самых взыскательных клиентов и способствует устойчивому развитию бизнеса.

Индивидуальный подход к каждому заказу на перевозку грузов позволяет находить оптимальные решения для самых сложных задач.



Генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин (слева) и директор ООО «Арт-Транс» М. Н. Шpileвой



Слева направо: генеральный секретарь МСАТ Умберто де Претто, директор ООО «Арт-Транс» М. Н. Шpileвой и президент МСАТ Раду Динеску



Обучение водителей

Обучение водителей

Водители – это визитная карточка транспортной компании. Их роль в качественном выполнении перевозок сложно переоценить. Высокий уровень навыков вождения, знание особенностей маршрутов и требований к перевозимым грузам, лояльность компании и ориентация на ее требования, вежливость, опрятный внешний вид – залог успешной работы водителя при доставке грузов.

В компании «Арт-Транс» выстроена система корпоративной передачи знаний, основополагающим принципом которой является постоянное обучение.

Занятия в малых группах регулярно проводят сотрудники транспортного подразделения фирмы. Они отлично знают процесс организации перевозок и ежедневно взаимодействуют с водителями, обеспечивая выполнение перевозок.



Коллектив предприятия

Комплексный подход, в том числе взаимная заинтересованность в результативности обучения наставников-менеджеров и обучаемых водителей, позволяет не только снижать количество дорожно-транспортных происшествий, но и минимизирует риски отклонений на маршруте, критичных для клиентов.

ООО «Арт-Транс» активно внедряет инновации для совершенствования и эффективности всех процессов, в том числе для обеспечения

комфортности взаимодействия с партнерами-клиентами. В частности, использование современных IT-решений для отслеживания грузов в реальном времени позволяет клиентам быть в курсе статуса своих отправок.

Кроме того, транспортная компания уделяет особое внимание экологической ответственности, внедряя топливoэффективные технологии и оптимизируя расход топлива, тем самым снижая углеродный след.

Заключение

Победа во Всероссийском конкурсе АСМАП «Перевозчик года» – это не просто достижение для предприятия, но и подтверждение движения компании в правильном направлении.

Формируя культуру постоянного совершенствования, создавая атмосферу взаимной поддержки и поиска путей развития, «Арт-Транс» не боится новых подходов в организации работы, находит и осваивает новые маршруты, что повышает устойчивость и стабильную динамику развития компании. ➡



В свободное время



КНИГИ

АЛЕКСАНДР МИХАЙЛОВСКИЙ, АЛЕКСАНДР ХАРНИКОВ. «ПРИЗРАК ВЕЛИКОЙ СМУТЫ»

Жанр: Военно-историческая фантастика
Год написания: 2024
Объем: 380 страниц
Описание: Объединенная эскадра флота Российской Федерации, вышедшая в конце 2012 г. к берегам Сирии, неведомым путем оказалась в Балтийском море в октябре 1917 г. Разбив у Моонзунда германскую эскадру, наши современники помогли большевикам взять власть мирным путем. Но власть еще требуется удержать, а также не допустить сползание страны в пучину Гражданской войны. А вот это сделать непросто. Слишком многие желают развалить государство, посмевшее бросить вызов мировой плутократии. «Пожарной командой», которая мечется по просторам великой страны, стараясь загасить угольки, из которых может вспыхнуть пламя братоубийственной войны, стал Корпус Красной Гвардии, возглавляемый полковником Бережным. Сформированный как из «попаданцев», так и из местных уроженцев, он наводит порядок на всей территории бывшей Российской империи, и даже в Персии и Ираке, пока советское правительство решает внешнеполитические задачи, борется с заговорами и мятежами. «Великой смуты» в России случиться не должно.

МИХАИЛ ДОРИН. «АВИАТОР 14: НАЗАД В СССР»

Жанр: Историческая фантастика
Год написания: 2024
Объем: 281 страница
Описание: Поход авианесущего крейсера «Леонид Брежнев» продолжается. Летчик-испытатель Сергей Родин вновь в эпицентре битвы за Ливию. Для него не проблема побывать на американском авианосце, сложнее вернуться к своим.

АНАСТАСИЯ ГОР. «РУБИНОВЫЙ ЛЕС. ДИЛОГИЯ»

Жанр: Детективная фантастика
Год написания: 2024
Объем: 1313 страниц
Описание: Земли Круга охватывает страшная напасть – в таинственном красном тумане бесследно исчезают люди. Он подступает все ближе к королевским стенам, но совет тревожно молчит: никто не знает, что делать. Драгоценная принцесса Рубин и дракон Солярис, привязанный к ней проклятием, отправляются в опасное путешествие, чтобы разобраться с нависшей угрозой. Им предстоит пересечь целый континент, попасть на драконий остров и выяснить, что же на самом деле произошло в ночь Мора – в ночь трагедии, с которой началась вражда между драконами и людьми.

ФИЛЬМЫ

«МАРИЯ»

Жанр: Драма
Страна: Италия, Германия, Чили
Режиссер: Пабло Ларраин
Актерский состав: Анджелина Джоли, Валерия Голино, Альба Рорвахер
Продолжительность: 2 часа 4 минуты
Описание: Сентябрь 1977 г. Мария Каллас, всемирно известная оперная дива на ранней пенсии, живет в роскошной парижской квартире с двумя пуделями, кухаркой и дворецким. Работа первой, помимо готовки, заключается в том, чтобы говорить Марии комплименты. Второй с утра до ночи передвигает для нее по дому огромный рояль, считает ее таблетки, забирает ее из ресторанов и пытается убедить побеседовать наконец не с галлюцинациями, а со специалистом.



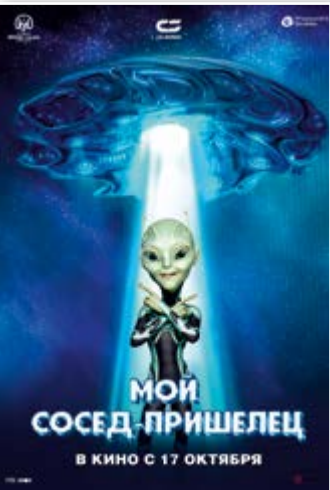
«ДЕКАБРЬ»

Жанр: Драма
Страна: Россия
Режиссер: Клим Шипенко
Актерский состав: Александр Петров, Сергей Гилев, Кристина Асмус
Продолжительность: 1 час 43 минуты
Описание: Знаменитая танцовщица Айседора Дункан прибывает из Германии на границу СССР. По ее плану готовится к побегу из страны Сергей Есенин, которому остается только сесть на поезд до Риги. Из Москвы поэт едет в заснеженный Ленинград, мчась навстречу любимой сквозь бесконечные преграды на своем пути. «Декабрь» – драматический триллер о последних днях жизни Сергея Есенина.



«МОЙ СОСЕД – ПРИШЕЛЕЦ»

Жанр: Фантастика
Страна: Индия
Режиссер: Рави Кумар
Актерский состав: Сива Картикеян, Ракул Прит Сингх, Карунакаран
Продолжительность: 2 часа 35 минут
Описание: Тамил заводит дружбу с инопланетянином с планеты Иддуи, которого он позже называет Тату. От него Тамил узнает, что сумасшедший ученый Арьян планирует добыть смертоносный газ нова, используя загадочный элемент под названием спарк, что подвергнет Землю опасности. Тамил и Тату отправляются в путь, чтобы остановить план Арьяна и спасти планету.





Дорожные заметки

Когда ты водитель-международник, каждый твой рейс начинается с предвкушения: новая дорога, новый груз, возможно, новые приключения... Все это манит и завораживает.

В этом материале объединены два воспоминания водителей из Сибирского федерального округа и Калининградской области. Очень разные, но по-своему интересные повествования.

Иван Александрович Геракин трудится водителем-экспедитором в барнаульской транспортной компании «Алтай-Аско-Транс». Отправляясь в рейс из дома, он чаще всего направляется в сторону Поднебесной, что вызывает у рассказчика, по его же собственному признанию, легкое волнение. Видимо, перед глазами возникают воспоминания о недавних временах бушевавшей в мире коронавирусной инфекции.

– Когда началась пандемия, жизнь водителей-международников заметно изменилась, – рассказывает Иван Александрович. – Помню, когда я, как и многие другие, оказался на границе с Китаем, ожидая разрешения на проезд... Нам приходилось ждать две, а то и три недели, стоя в длинной очереди. Но мы с моими земляками-водителями не терялись и, дабы не скучать, построили своеобразную зону отдыха. Каждый раз, когда кто-то из нас отправлялся в КНР, брал с собой инструменты, старую мебель, доски. Так постепенно мы создали для себя комфортное место: кто-то поставил стол, кто-то соорудил скамейку. С тех пор все наши коллеги знают, что там ожидают погрузку водители из Алтайского края.

Помимо таких сложностей, как работа в условиях пандемии, водителей ожидают и другие непростые испытания.

– К сожалению, сейчас Россия находится в сложной ситуации, когда мы вынуждены участвовать в военных действиях, – говорит И. А. Геракин. – Естественно, наше предприятие во главе с его директором не может оставаться в стороне. Поэтому мы с коллегами стараемся помогать российским бойцам. Например, вывозим из Китая квадрокоптеры, которые необходимы в бою. Я даже помню случай, когда меня вместе с дроном на несколько дней задержали на таможне. Сотрудники не пропускали меня с таким аппаратом. Но в итоге все разрешилось, и коптер успешно был перевезен через границу. Кроме того, многие водители нашей организации возят грузы в Донецк и Луганск, потому что там есть те, кому нужна наша помощь. Да, это опасно и сложно, но в то же время так патриотично.

Доверяй, но проверяй

Несмотря на то, что история случилась 30 лет назад, в 1994 г., в наше время она также является поучительной, потому что подтверждает известную поговорку: доверяй, но проверяй.

Рассказал ее сотрудник ЗАО «Совтрансавто-Калининград», работавший в те годы начальником отдела эксплуатации:

– В 1994 г. ЗАО «Совтрансавто-Калининград» в качестве подарка по-



И. А. Геракин

лучило от своего партнера в Германии – фирмы «Вилли Бетц», одной из самых крупных транспортно-экспедиторских компаний Европы, седельный тягач «Мерседес-Бенц 1733» с тентовым полуприцепом «Кегель». Оформили все необходимые для автомобиля и полуприцепа документы для международных перевозок и отправились в первый рейс. Я был вторым водителем в том рейсе.

Загрузились торфом в Калининградской области и отправились на север Германии. Обратная загрузка оборудованием в Москву производилась в городе Трир, что на юге страны. Ее обеспечивал наш партнер «Вилли Бетц».

Загрузились, оформили процедуру МДП и поехали к границе Германии и Польши, к погранпереходу Франкфурт-на-Одере – Швецеко. Встали в очередь, которая тог-

да двигалась быстро, особенно если оформлялись по процедуре МДП, и шла по отдельной полосе TIR (были такие в первой половине 90-х годов). Флегматичный немец, не выходя из будки, штамповал корешки книжечек МДП, пока очередь не дошла до нас. Неожиданно, вернув неоформленный карнет, он в категоричной форме потребовал освободить полосу, встать на разворот и ехать обратно в Германию. Абсолютно не понимая, в чем причина такого решения, мы попытались выяснить, в чем дело. Тицетно – на разворот и все.

Надо заметить, что МАПП Франкфурт-на-Одере – Швецеко был достаточно современным. Рядом с немцами в одном месте документы тут же оформляли и поляки, поэтому случившееся не прошло мимо них. Помог начальник смены польских пограничников, свободно говоривший как на немецком языке, так и на русском.

Через него и выяснили, что наш полуприцеп, несмотря на полученное свидетельство о перевозке под таможенными печатями и пломбами, не может быть использован в перевозках по процедуре МДП. Расстояние между петлями на его борту, через которые проходит пломбировочный трос, больше установленных Конвенцией МДП максимальных 30 см. И глазастый немец это увидел.

Книжку МДП немец все же закрыл (спасибо польскому пограничнику), но перевозку уже заканчивали по национальным правилам оформления процедуры таможенного транзита Польши, Белоруссии и России. Но это уже совсем другая история... ➡





ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ

**ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 14.10.2024 № 342-ФЗ
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В КОДЕКС
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ
АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ
И СТАТЬЮ 1 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В КОДЕКС
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ
АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ»**

Усилена административная ответственность за управление транспортными средствами с использованием технических устройств, препятствующих идентификации государственных регистрационных знаков либо позволяющих их видоизменить или скрыть

Правонарушение повлечет лишение права управления транспортными средствами на срок от одного года до полугода лет с конфискацией указанных устройств.

Установлена также административная ответственность за повторное совершение правонарушения, предусмотренного частью 2 статьи 12.2 КоАП.

Федеральный закон вступил в силу с 14.10.2024 г.

**ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 29.10.2024 № 364-ФЗ
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ В СТАТЬЮ 30.3
КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ
АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ»**

Уточняется порядок исчисления срока обжалования постановлений по делам об административных правонарушениях

Согласно внесенным в часть 1 статьи 30.3 КоАП РФ поправкам, подать жалобу на постановление по делу об административном правонарушении можно будет в течение десяти дней со дня вручения или получения копии постановления.

Ранее указанный срок исчислялся в сутках, и в случае его истечения в нерабочий день последний день срока обжалования не переносился на следующий за ним рабочий день.

Федеральный закон вступил в силу с 29.10.2024 г.

Комментарий АСМАП:

Появление специальной нормы о переносе оканчивающегося в выходной день срока на первый следующий за ним рабочий день было необходимо для приведения КоАП РФ в единую систему исчисления процессуальных сроков независимо от вида судопроизводства.

Ранее срок подачи жалобы исчислялся в сутках. Из-за этого, согласно позиции Верховного суда Российской Федерации, последний день 10-суточного периода, который истекал в нерабочий день, не переносился.

Таким образом, с учетом изменений, внесенных в статью 30.3. КоАП РФ, жалобу на постановление по делу об адми-

нистративном правонарушении можно будет подавать в течение десяти дней, а не суток со дня вручения или получения копии постановления. Благодаря этому, если окончание срока выпадет на нерабочий день, последним днем срока будет считаться первый следующий за ним рабочий день.

УКАЗЫ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 18.09.2024 № 807**

**«О ПРОДЛЕНИИ ДЕЙСТВИЯ ОТДЕЛЬНЫХ
СПЕЦИАЛЬНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ МЕР
В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»**

По 31 декабря 2026 г. продлеваются российские контрсанкции, направленные на ограничение импорта сельхозпродукции из недружественных стран

Указом Президента Российской Федерации от 06.08.2014 № 560 запрещается либо ограничивается осуществление внешнеэкономических операций, предусматривающих ввоз в Российскую Федерацию отдельных видов сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия, страной происхождения которых является государство, принявшее решение о введении экономических санкций в отношении российских юридических или физических лиц или присоединившееся к такому решению.

Указ вступил в силу с 18.09.2024 г.

АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 24.09.2024 № 1299**

**«ОБ УСТАНОВЛЕНИИ СЛУЧАЯ, ПРИ КОТОРОМ
ТОВАРЫ МОГУТ ПРИБЫВАТЬ В РОССИЙСКУЮ
ФЕДЕРАЦИЮ И УБЫВАТЬ ИЗ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ В МЕСТЕ, НЕ ЯВЛЯЮЩЕМСЯ
МЕСТОМ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ
В СООТВЕТСТВИИ С ТАМОЖЕННЫМ
КОДЕКСОМ ЕВРАЗИЙСКОГО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА»**

Определен временный порядок перемещения товаров на период проведения реконструкции многостороннего автомобильного пункта пропуска «Забайкальск» (Забайкальский край)

Установлено, что прибытие и убытие товаров (за исключением животных), ввозимых и вывозимых автомобильным транспортом через пункт пропуска «Забайкальск», допускается в месте, не являющемся местом перемещения товаров в соответствии с ТК ЕАЭС, на земельном участке

(кадастровый номер 75:06:080401:110), расположенном в Забайкальском крае, Забайкальский район, поселок городского типа Забайкальск, территория опережающего развития «Забайкалье», в случае, если одновременно соблюдаются следующие условия:

– отсутствие возможности размещения товаров и транспортных средств, на которых они перемещаются, в зоне таможенного контроля, созданной в пункте пропуска «Забайкальск», вследствие ее фактической занятости иными товарами и транспортными средствами либо необходимость при проведении таможенного контроля применения таможенного осмотра, таможенного досмотра и (или) мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля, при фактической занятости имеющихся в пункте пропуска «Забайкальск» мест для их проведения;

– представление перевозчиком в таможенный орган, осуществляющий таможенный контроль в пункте пропуска «Забайкальск», документов и сведений, предусмотренных статьями 89 и 92 ТК ЕАЭС;

– проведение пограничного контроля в пункте пропуска «Забайкальск».

Постановление вступило в силу с 26.10.2024 г.

Комментарий АСМАП:

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2024 № 1299 на период реконструкции многостороннего автомобильного пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации «Забайкальск» прибытие товаров в Российскую Федерацию и убытие товаров из Российской Федерации, при соблюдении определенных условий, допускается в месте на земельном участке (кадастровый номер 75:06:080401:110), расположенном в непосредственной близости от МАПП «Забайкальск» (склад временного хранения ООО «Континент плюс»).

Дополнительно информируем, что в соответствии с приказом Федеральной таможенной службы от 27 августа 2024 г. № 858 «Об изменении региона деятельности таможенного поста МАПП «Забайкальск» Читинской таможни и о внесении изменения в приложение к приказу ФТС России от 28 июня 2019 г. № 1069» данный земельный участок и участок автомобильной дороги, соединяющий МАПП «Забайкальск» и упомянутый земельный участок, отнесены к региону деятельности таможенного поста МАПП «Забайкальск» Читинской таможни.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 10.10.2024 № 1361
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 29 ДЕКАБРЯ 2020 Г. № 2344»**

Исключен срок установления уровней безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств

Ранее предусматривалось, что уровни безопасности транспортного комплекса от непосредственных или пря-

мых угроз, заключающихся в наличии совокупности условий и факторов, создающих (создавших) опасность совершения акта незаконного вмешательства в его деятельность, могут объявляться на срок не более 15 суток как в отношении 1 объекта транспортной инфраструктуры, транспортного средства, так и в отношении группы (2 и более) объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств. Внесенными изменениями исключаются слова «на срок не более 15 суток».

Постановление вступило в силу с 18.10.2024 г.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 08.11.2024 № 1515
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 29 ИЮНЯ 2021 Г. № 1043»**

Актуализирован порядок осуществления федерального государственного контроля (надзора), в том числе на автомобильном транспорте, в части, касающейся контроля за выполнением каботажных перевозок

Реализованы положения Федерального закона от 29.12.2022 № 627-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» и статью 3.1 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» в части введения каботажных автомобильных перевозок.

Постановление вступает в силу с 01.03.2025 г.

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

**ПРИКАЗ МВД РОССИИ ОТ 23.05.2024 № 280
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРИКАЗ МВД
РОССИИ ОТ 1 АВГУСТА 2022 Г. № 570»**
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
17.09.2024 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 79489

Актуализированы формы документов, используемых должностными лицами МВД и его территориальных органов, уполномоченными на осуществление федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения

В том числе внесены изменения в форму протокола досмотра, протокола инструментального обследования, протокола опроса и протокола осмотра, акта о проведении постоянного рейда при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения.

Приказ вступил в силу с 28.09.2024 г.



**ПРИКАЗ РОССЕЛЬХОЗНАДЗОРА
ОТ 25.10.2024 № 1368**

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА
ПРОВЕДЕНИЯ ОБРАБОТКИ ПОВЕРХНОСТИ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ, ВЪЕЗЖАЮЩИХ НА ТЕРРИТОРИЮ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ С ТЕРРИТОРИЙ
ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ, ГРАНИЧАЩИХ
С РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИЕЙ НА СУШЕ,
ДЕЗИНФИЦИРУЮЩИМИ СРЕДСТВАМИ»**
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
05.11.2024 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 80022

Россельхознадзор утвердил порядок проведения обработки поверхности автомобильных транспортных средств, въезжающих на территорию Российской Федерации по суше, дезинфицирующими средствами

Порядок устанавливает способы, место, сроки проведения обработки транспортных средств в пунктах пропуска через государственную границу дезинфицирующими средствами и порядок получения информации о возникновении и ликвидации заразных болезней животных на территориях иностранных государств.

Приказ вступает в силу с 1 января 2025 г.

**ИНФОРМАЦИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ, ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ
ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ****ИНФОРМАЦИЯ ФТС РОССИИ**

**«ИЗМЕНЕНИЯ ПО УТИЛИЗАЦИОННОМУ
СБОРУ, ВСТУПАЮЩИЕ С 1 ОКТЯБРЯ 2024 Г.»**

**ФТС разъясняет особенности администрирования
утилизационного сбора**

С 1 октября 2024 г. вступает в силу Постановление Правительства Российской Федерации от 13 сентября 2024 г. № 1255 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации», которым утверждена долгосрочная шкала индексации утилизационного сбора на автомобильную и специализированную технику, а также внесены изменения в части порядка уплаты утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним.

Установлены до 2030 г. коэффициенты утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним. Данные коэффициенты начали действовать с 16 октября 2024 г.

Установлен срок проверки таможенным органом правильности исчисления суммы утилизационного сбора, который не превышает пяти рабочих дней со дня подачи расчета утилизационного сбора.

**ПИСЬМО РОССЕЛЬХОЗНАДЗОРА
ОТ 17.10.2024 № ФС-КС-7/21003**

**«О РАЗЪЯСНЕНИИ УКАЗАНИЙ
РОССЕЛЬХОЗНАДЗОРА О ВВЕДЕНИИ
ВРЕМЕННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ НА ВВОЗ
В РОССИЮ ИЗ-ЗА РУБЕЖА
ПОДКОНТРОЛЬНОЙ ВЕТНАДЗОРУ
ПРОДУКЦИИ В СВЯЗИ С РЕГИСТРАЦИЕЙ
НА ТЕРРИТОРИИ ИНОСТРАННОГО
ГОСУДАРСТВА ЗАРАЗНОЙ БОЛЕЗНИ
ЖИВОТНЫХ, В КОТОРОМ В КАЧЕСТВЕ
ИСКЛЮЧЕНИЯ ДОПУСКАЕТСЯ ВВОЗ
ПРОДУКЦИИ, ПОДВЕРГНУТОЙ ТЕРМИЧЕСКОЙ
ОБРАБОТКЕ»**

Разъяснен порядок ввоза в Россию подконтрольной ветнадзору продукции, подвергнутой термической обработке, с территории иностранного государства, на которой зарегистрирована заразная болезнь животных

В случае указания Россельхознадзора о введении временных ограничений на ввоз указанной продукции, в котором в качестве исключения допускается ввоз продукции, подвергнутой термической обработке, обеспечивающей разрушение возбудителя заболевания, при поставках партий продукции, обработанной таким способом, каждая партия должна сопровождаться гарантийным письмом завода-производителя/поставщика о проведенной термической обработке продукции, заверенным подписью и печатью уполномоченного лица компетентного органа (ведомства) страны-экспортера, выдавшего ветеринарный сопроводительный документ.

**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, Большой Полуярославский пер., д. 14
(495) 917-80-12, 622-00-00 (доб. 273), uke@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) 75-08-53, briansksentr.asmap2010@yandex.ru,
br.abc@yandex.ru, <http://uke-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://uke-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://uke-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-uke.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-uke.asmap.ru>

Псков

«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»
180007, г. Псков, Ольгинская набережная, д. 9а, пом. 18
(ЧУ ДПО «Учебный центр «ЗНАНИЯ»)
(8112) 44-12-21, (4832) 68-70-74, znanie.pskov@bk.ru,
briansksentr.asmap2010@yandex.ru, <http://uke-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, uke@kld.asmap.ru
<http://kld-uke.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), uke@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-uke@yandex.ru
<http://www.nn-uke.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-uke@yandex.ru
<http://www.nn-uke.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, tecasmap_chelny@mail.ru
<http://www.chelny-uke.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, tecasmap_chelny@mail.ru
<http://www.chelny-uke.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 «ТрансСафети»)
(347) 246-61-34, (917) 400-17-72, trans.safety@yandex.ru
<http://www.academy.asmap.ru>

Уфа

«Уральский учебно-консультационный центр АСМАП»
(АНОО 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-uke.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
uke@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
uke@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-asmap.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, uke@asmap.ru,
ukz-sout@mail.ru, <http://www.academy.asmap.ru>

Махачкала

«Академия АСМАП»
367027, Республика Дагестан, г. Махачкала, пр. А. Ахундиева, 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, uke@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), uke@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-uke.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,
avto700@inbox.ru, <http://www.ekb-uke.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-uke.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, ukcasmap.uu@gmail.com
<http://www.uu-uke.asmap.ru>

Чита

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

Благовещенск

«Академия АСМАП»
675000, Амурская область, г. Благовещенск, ул. Забурхановская, д. 54 (Амурское областное отделение общественной организации «Всероссийское общество автомобилистов»)
(495) 917-80-12 (доб. 352, 355, 356)
uke@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
uke@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>