

МАП 4

174/2024

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls



*С Днем работника
автомобильного и городского
пассажирского транспорта!*

*Уважаемые коллеги!
Примите самые теплые поздравления
с профессиональным праздником!*

Автотранспортный комплекс является основным связующим звеном экономики, содействуя развитию всех ее отраслей. Своей бесперебойной работой российские автотранспортники поддерживают заданный темп жизни для нашей страны. Международные автоперевозчики заслуженно считаются элитой автотранспортного комплекса, с честью представляя нашу страну за рубежом. В этом году Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, объединяющей лучшие отечественные автотранспортные предприятия, исполнилось 50 лет. Именно благодаря профессионализму международных автоперевозчиков АСМАП имеет безупречный авторитет как в России, так и за ее пределами.

В условиях новых экономических вызовов руководители и коллективы предприятий – членов Ассоциации вносят весомый вклад в сохранение и поддержание работоспособности отрасли, продолжая выполнять важнейшую задачу – обеспечение внешнеторговой деятельности нашей страны.

Опираясь на славные традиции и накопленный опыт ветеранов, вы уверенно движетесь вперед, решая стоящие перед отраслью задачи. От всей души желаем всем крепкого здоровья, покорения новых профессиональных вершин, благополучия и всего самого доброго!

Президент АСМАП

Е. С. Москвичев

Генеральный директор АСМАП

А. Н. Курушин



СОДЕРЖАНИЕ

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Автор: А. Новичкова

2

ЮБИЛЕЙ

Руль судьбы в его руках

Автор: Е. Толмачева

6

НАГРАДЫ

Награды работникам организаций – членов АСМАП

Автор: Т. Чарыкова

10

РЕГИОНЫ

На перспективном направлении

Автор: Л. Марченко

12

СТРАХОВАНИЕ

Страхование ответственности перевозчика

Автор: И. Вставская

16

АСМАП-ПРОФИ

Всероссийскому конкурсу водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи» 20 лет

Автор: А. Новичкова

20

ЧЕЛОВЕК И БИЗНЕС

Генеральный директор ООО «Сталена» С. А. Гоз: «Это очень ответственная миссия – действовать в масштабах всей отрасли»

Автор: С. Гоз

26

ТАМОЖНЯ

Особенности перевозок товаров ЕАЭС через территории иностранных государств

Автор: Е. Иванов

30

ЧЕЛОВЕК И БИЗНЕС

Индивидуальный предприниматель А. Г. Головачев: «У ветеранов есть интерес к освоению новых направлений перевозок»
Автор: А. Антонов

32

УСЛУГИ

Визовое сопровождение. Актуальные вопросы
Автор: И. Вставская

36

ЧЕЛОВЕК И БИЗНЕС

Генеральный директор ООО «ТРАНС-ФОРЕСТ» М. С. Куликов: «Мы переживали сложности не раз. Справимся и сейчас!»
Автор: Н. Ярлова

40

АВТОСПОРТ

Битва гигантов в стране вечно синего неба
Автор: К. Сергеев

44

ПОРТРЕТ ФИРМЫ

Способны сделать невозможное
Автор: И. Климищенко

52

НА ДОСУГЕ

Что почитать? Что посмотреть?
Автор: А. Новичкова

54

ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ

Дорожные истории
Авторы: А. Ларионов, Е. Окунев, И. Черняков

56

НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Обзор законодательства
Автор: Юридическое управление АСМАП

59

МАП

«Международные автомобильные перевозки»
№ 4, 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 07.10.2024 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!



Л. Н. Владимирова



А. М. Давыдова



О. А. Михадюк



Ю. К. Гриднев



Б. П. Дмитриев



А. Я. Кравченко

Сердечно поздравляем юбиляров августа – октября 2024 года!

В первую очередь самые теплые поздравления и наилучшие пожелания в адрес прекрасных дам:

Лидии Николаевны Владимировой,
главного бухгалтера филиала АСМАП
по Северо-Западному федеральному округу;
Аллы Михайловны Давыдовой,
специалиста филиала АСМАП по Калининградской области;
Елены Викторовны Логачевой,
коммерческого директора ООО «Траверс-Авто» (г. Москва);
Ольги Геннадьевны Мартыновой,
генерального директора ООО «Кениг-Нострада» (г. Калининград);
Ольги Александровны Михадюк,
главного бухгалтера филиала АСМАП
по Калининградской области;
Светланы Валерьевны Пащенко,
генерального директора ООО «БИГ КАР» (г. Калининград);
Натальи Михайловны Чепелевой,
директора ООО «МежТрансВосток» (г. Владивосток).

От всей души поздравляем с 75-летием и желаем крепкого здоровья
Юрию Константиновичу Гридневу,
ветерану МАП (г. Нижний Новгород).

Сердечно поздравляем с 70-летием и желаем долгих лет жизни
Борису Петровичу Дмитриеву,
директору ООО «ТрансАвто» (г. Великие Луки).

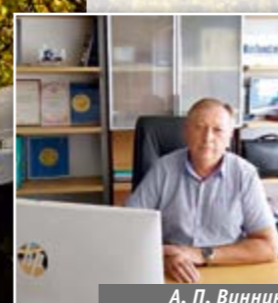
Искренне поздравляем с 65-летием и желаем большого счастья
и высокой работоспособности
Александру Яковлевичу Кравченко,
генеральному директору ООО «СДМ» (г. Ростов-на-Дону);



А. В. Синицин



А. Ю. Вальченко



А. П. Винник



В. В. Рубашкин



А. И. Перельгин

Игорю Сергеевичу Парфенову,
директору ООО «СибМАП» (г. Иркутск);
Алексю Владиславовичу Синицину,
директору ООО «ЮНАС-АВТО» (Ростовская область);
Василию Владимировичу Сокире,
директору ООО «ВИНЕС-ТРАНС» (Ростовская область);
Николаю Аркадьевичу Шерстневу,
индивидуальному предпринимателю (г. Киров).

Успехов во всем по случаю 60-летия желаем
Андрею Юрьевичу Вальченко,
генеральному директору ООО «Лион»
(Ленинградская область);
Олегу Григорьевичу Везанену,
генеральному директору ООО «АЛИОН»
(г. Санкт-Петербург);
Александру Петровичу Виннику,
директору ООО «ВестТрансЛайн» (Смоленская область);
Виктору Михайловичу Соловьеву,
индивидуальному предпринимателю (г. Великий Новгород).

Сердечно поздравляем с 55-летием
и желаем благополучия во всем
Алексю Валерьяновичу Буину,
директору ООО «Титан» (г. Смоленск);
Виктору Иосифовичу Немеро,
генеральному директору ООО «Командор»
(Смоленская область);
Владимиру Валерьевичу Рубашкину,
генеральному директору ЗАО «Северо-Западная
Транспортная Компания» (г. Санкт-Петербург);
Олегу Алексеевичу Филиппову,
генеральному директору
ООО «ЮНЭКТ-Б» (г. Брянск).

Всего самого доброго в честь 50-летия желаем
Алексю Ивановичу Перельгину,
генеральному директору
ООО «АС-Транс», ООО «ОрионТранс» (Брянская область);
Александру Александровичу Трухану,
генеральному директору ООО «Классик-Транс» (г. Смоленск);
Андрею Георгиевичу Шляхтичеву,
директору ООО «СТД» (г. Смоленск).

Полвека назад было организовано
ОАО «Жуковкаагротранс» (генеральный директор –
Владимир Владимирович Латышев, Брянская область).



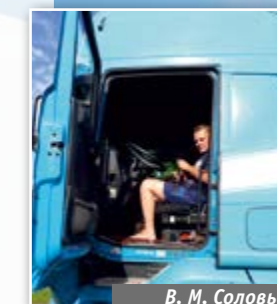
И. С. Парфенов



В. В. Сокира



О. Г. Везанен



В. М. Соловьев



О. А. Филиппов

Минуло три десятилетия с момента образования
АО «Квенбергер Логистикс Рус»
(генеральный директор – Кирилл Александрович Чибрикин,
г. Санкт-Петербург);

ИП Конин Василий Михайлович (г. Петрозаводск).

Четверть века назад началась история
ООО «Агентство Транс-Т-Экспедиция»
(генеральный директор – Людмила Александровна Сычева,
Московская область);

ИП Акипов Халил Абидович (Краснодарский край);

ООО «Виктория-В»

(директор – Виктор Борисович Семенов, г. Псков);

ООО «ЕВРОВЕГ»

(генеральный директор – Марина Львовна Волошина,
Брянская область);

ООО «Сто Дорог ДВ»

(генеральный директор – Мария Алексеевна Дашко, г. Уссурийск).

Два десятка лет назад были организованы:

ООО «АВТОФЛОТ»

(генеральный директор – Андрей Константинович Ефремов, г. Москва);

ООО «Алт Авто»

(генеральный директор – Игорь Леонидович Переверзев, г. Барнаул);

ООО «БВС-АВТО»

(директор – Валерий Степанович Бекиш, Смоленская область);

ООО «БИ-Транс»

(генеральный директор – Магомед Султанбекович Гаджиев,
Республика Ингушетия);

ООО «Кинтетцу Уорлд Экспресс (РУС), Инк.»

(президент – Махил Эрие Моленаар, г. Москва);

ИП Козлочков Михаил Николаевич (Псковская область);

ООО «Континел-Транс»

(генеральный директор – Сергей Михайлович Наковник,
Калининградская область);

ИП Костригин Юрий Викторович (г. Екатеринбург);

ООО «КРИОЛА»

(генеральный директор – Павел Николаевич Лещенко,
г. Калининград);

ООО «Лесозаводскавто-транс»

(директор – Виктор Анатольевич Прохоров, Приморский край);

ООО «Лестр»

(директор – Анна Владимировна Флатова, г. Смоленск);

ООО «Логис»

(директор – Елена Валерьевна Козлова, г. Смоленск);

ООО «НаДО»

(генеральный директор – Наталья Владимировна Сеницына,
Самарская область);

ООО «ТРАНСВЕГА»

(генеральный директор – Татьяна Викторовна Буга,
г. Санкт-Петербург);

ООО «Транс-Логистик»

(генеральный директор – Андрей Александрович Волков,
г. Санкт-Петербург);

ООО «ТСК-Транс-Сервис»

(генеральный директор – Артем Николаевич Самородов,
Калининградская область);

ООО «Штурвал»

(генеральный директор – Виктор Старук, г. Калининград);

ООО «Эстера»

(директор – Евгений Викторович Гитлин, г. Смоленск).

Минуло 15 лет со дня организации

ООО «БАЛУ Транс»

(директор – Владимир Станиславович Буевич, Смоленская область);

ИП Бекушев Владимир Владимирович (Брянская область);

ООО «ДИМИР»

(директор – Владимир Сергеевич Володченко, Смоленская область);

ООО «ЕманТрансАвто»

(генеральный директор – Олег Васильевич Михайлов,
Челябинская область);

ООО «ТЭК Велес»

(директор – Владимир Анатольевич Кашиков, Брянская область);

ООО «ЭкспрессИнтерАвто»

(генеральный директор – Валерий Васильевич Сафенков, г. Брянск).

Десять лет назад было положено начало работе предприятий:

ООО «ДальТранс»

(директор – Надежда Борисовна Максименко, г. Омск);

ООО «Ред Стар»

(директор – Виталий Евгеньевич Руденков, Смоленская область).

Пять лет исполнилось организациям

ООО «А146» (директор – Галина Николаевна Потопахина,
Краснодарский край);

ООО «СТАРТ» (генеральный директор – Абдулбосир Магомедкамилович
Темирханов, г. Ставрополь).

От имени членов АСМАП Администрация Ассоциации сердечно
поздравляет именинников и желает им крепкого здоровья, большого личного
счастья и благополучия!

Руль судьбы в его руках

Его хорошо знают международные автоперевозчики на Дальнем Востоке России. Впрочем, не только России. Его имя известно и в приграничном Китае. Руководитель дальневосточного представительства Ассоциации международных перевозчиков (АСМАП), первопроходец в деле организации цивилизованных международных автоперевозок в Поднебесную, Почетный работник транспорта России, интересный собеседник и увлеченный человек.

Все это о нем – о Сергее Владимировиче Ремизове, который в июле нынешнего года отметил свое 65-летие...

Елена ТОЛМАЧЕВА
Фото автора и из личного архива
Сергея РЕМИЗОВА

Сколько помнит себя Сергей Владимирович, его жизнь так или иначе была связана с автомобилями. Еще мальчишкой он с завистью смотрел на парней за баранкой транспортного средства. Позже и сам брал у отца



машину, чтобы поколесить на ней по дальним переулкам. Какое счастье – держать руль в руках!

После школы окончил энергетический техникум, получил специальность механика-турбиниста, во время учебы записался на водительские курсы в ДОСААФ. Сначала освоил грузовую категорию, потом сдал на легковую. Всего два месяца успел поработать на старейшем предприятии края «Дальзаводе» и был призван на службу в Советскую армию.

И снова автомобили... Сначала «учебка» автомобильных войск в Хабаровске, затем служба в Уссурий-

ском суворовском военном училище, где стал заместителем командира автомобильного взвода.

Это была хорошая закалка для характера. Помимо прочей автотехники, Сергей освоил и военную. Надо было не только уметь управлять машинами, но и в случае необходимости устранить возникшую в них неисправность. А как иначе? Водитель – профессия универсальная. Совершенствовался в этом сам и учил курсантов училища.

После службы в армии в 1980 г. его водительское дело продолжилось в транспортной организации Владивостока. В тот период познакомился



с будущим руководителем одного из крупнейших автотранспортных предприятий России – ПАО «Приморавтотранс» Вячеславом Михайловичем Мартыненко, сыгравшим большую роль в его судьбе. Именно он настоял на дальнейшем образовании толкового водителя, в котором увидел перспективного автотранспортника. Авторитетное мнение наставника стало решающим: Сергей поступил на заочное отделение Дальневосточного политехнического института, потом продолжил обучение в Дальневосточном техническом институте рыбной промышленности и хозяйства.

Был в его жизни и непродолжительный этап работы в крайком партии. Вот уж поматался тогда по командировкам! Возил секретаря, курирующего сельское хозяйство края, объехал с ним все Приморье вдоль и поперек. После распада СССР вернулся в «Приморавтотранс». И снова продолжал учиться. Прошел в Москве обучение в фирме «Совинтеравтосервис», где познавал основы и нюансы организации международных автомобильных перевозок. Тогда они только набирали обороты и обещали занять перспективную нишу в сфере бизнеса.

В 1991 г. с открытием «занавеса» в Китай хлынули все, кому не лень. Кругом царил неразбериха. Зача-

стую груз не доходил до адресата, возникало много проблем и взаимных претензий. Никакого контроля. При этом начали проявляться элементы нездоровой конкуренции. Одним словом – дикий бизнес. Помимо прочего, появилось много организационных вопросов, требующих согласования с региональными отраслевыми и контрольными органами двух стран. Стало понятно, что необходимо создание субъекта, который бы выступал посредником между местными автоперевозчиками и властью. Таким мог стать филиал Ассоциации международных автомобильных перевозчиков.

В начале 1993 г. во Владивостоке собралась небольшая группа представителей автотранспортных компаний, желающих профессионально работать с Китаем и поддерживать друг друга, – всего около тридцати человек. По итогам совещания было принято решение обратиться к президенту АСМАП Юрию Сергеевичу Сухину с просьбой организовать отделение Ассоциации на Дальнем Востоке. В марте того же года во Владивостоке было открыто первое в России отделение Ассоциации (сейчас – представительство). Из двух кандидатур на должность руководителя, предложенных автоперевозчиками, большинство про-

голосовало за Сергея Ремизова: он был избран руководителем отделения. Начался новый этап в его жизни.

На Дальнем Востоке он стал первопроходцем в деле организации цивилизованных международных автоперевозок. А таким всегда сложно, потому что начинать надо с нуля. Как руководителю нового отделения ему пришлось помотаться по всему Дальнему Востоку, чтобы рассказать о преимуществах членства в Ассоциации, наладить связи с местными администрациями. Некоторые автоперевозчики относились с пониманием, а кто-то отмахивался, мол, теперь у нас свободный рынок и никакие ассоциации не нужны. Приходилось убеждать, объяснять, подключая все свои коммуникативные навыки. Вода камень точит. Постепенно в Ассоциацию стало вступать все больше организаций и предприятий – больших и маленьких. Если с первых дней существования дальневосточного отделения их насчитывалось одиннадцать, то позже это количество увеличилось до ста. Не только словами, но и реальными делами АСМАП в лице ее представителя на Дальнем Востоке завоевывала авторитет.

Автоперевозчики поняли: им стало значительно легче и удобнее



С перевозчиками – членами АСМАП Дальнего Востока



Слева направо: С. В. Ремизов, Ю. С. Сухин, В. М. Мартыненко, А. Б. Куршин

работать под крылом Ассоциации. Дальневосточное представительство взяло на себя значительную часть их задач, к примеру: организация обмена и выдачи перевозчикам китайских разрешений, оказание помощи в получении виз в Генеральном консульстве КНР, обеспечение нормативными и справочными материалами по вопросам международных автоперевозок. Так, для водителей подготовили специальный русско-китайский разговорник, чтобы они могли общаться с иностранными партнерами. Кроме того, Ассоциация помогла в разрешении конфликтных ситуаций как с таможенными и пограничными службами России, так и с китайскими приграничными органами власти.

Параллельно с работой с российскими перевозчиками Дальневосточного региона Сергей Владимирович изучал китайскую сторону, участвовал в совместных совещаниях, разрабатывал с иностранными партнерами общие стратегии. Китайских автоперевозчиков нужно было обучать условиям международных перевозок, поскольку для них это все было ново. С ними тоже надо уметь найти общий язык. Другая нация, иной менталитет, подход к делу... Но ему удавалось и это.

Большую помощь и поддержку тогда оказали люди, которых он вспоминает с особой благодарностью. Это ранее занимавшие свои должности

генеральный директор ПАО «Приморавтотранс», он же член Правления и председатель Регионального совета АСМАП в ДФО В. М. Мартыненко, президент Ассоциации Ю. С. Сухин, генеральный секретарь А. Б. Куршин и другие. Каждый из них стал своего рода наставником в жизни Сергея Ремизова, у этих людей он многому учился.

Не ошибся в свое время Вячеслав Михайлович Мартыненко, дав старт в карьере перспективному подчиненному. Из простого водителя вырос грамотный, квалифицированный, умелый руководитель, обладающий высокими организаторскими способностями, который умеет и любит работать. И, что немаловажно, – работать на результат.

К слову, Вячеслав Михайлович, сыгравший значимую роль в судьбе Сергея, и сегодня, уже будучи на пенсии, порой выручает его своими бесценными советами, делится знаниями и богатейшим опытом.

В должности руководителя дальневосточного представительства АСМАП Сергей Владимирович работает со дня образования по сегодняшней день – уже более тридцати лет. Его деятельность на этом посту способствовала развитию международных автомобильных перевозок Дальневосточного региона, укреплению всесторонних связей с китайскими партнерами в этой области.

В офисе представительства во Владивостоке кипит работа: выдаются необходимые документы для осуществления международных рейсов, осуществляется помощь в получении виз, проходит информирование обо всех новшествах в сфере международных автоперевозок. Меняются люди, ставятся новые задачи, строятся планы, но у представительства АСМАП все те же функции: облегчить работу автотранспортникам на международных направлениях, выступать посредником между властью, включая практически все государственные надзорные и контролирующие органы, и перевозчиками.

Остается неизменной и любовь Сергея Владимировича к автомобилям. Об этом говорят модели машин в его кабинете – целая коллекция. Какие-то приобрел сам, что-то дарили, зная его увлечение. До сих пор он с удовольствием садится за руль. Эта страсть к вождению с ним навсегда. Его путь после работы лежит к загородному дому. Однажды Сергей Владимирович решил, что в городе надо работать, а жить лучше на природе – там, где гармония и тишина. Порой эту тишину нарушают дети и внуки, когда собирается вместе вся большая семья. Но это всегда радует: смех детей, тепло близких... Для них хочется свернуть горы. С ними порой забываешь, что тебе седьмой десяток, зимой с хохотом встаешь на коньки, а летом мчишься на морскую прогулку и мечтаешь, мечтаешь, как мальчишка.

Есть, кстати, у нашего героя одна пока еще не сбывшаяся мечта, связанная, что неудивительно, с автомобилем. Хочет он вместе с женой отправиться в путешествие через всю Россию – с востока на запад. На своей машине. И не пугают ни расстояния, ни трудности в дороге. Да разве станут препятствием трудности, если страсть к вождению не покидает ни на минуту? В круговерти забот и дел осуществить задуманное пока не удастся. Но всему свое время, считает Сергей Владимирович. И эта мечта обязательно осуществится. Вернее, он осуществит ее. Руль судьбы в его руках. 🚗

Памяти

Александра Макаровича Дацюка

Ассоциация международных автомобильных перевозчиков с глубоким прискорбием сообщает о безвременной кончине 8 сентября 2024 г. бывшего руководителя филиала АСМАП по Северо-Западному федеральному округу Александра Макаровича Дацюка.

Александр Макарович родился 10 апреля 1951 г. в Ленинграде. В 1973 г. окончил Ленинградский инженерно-строительный институт по специальности «автомобильный транспорт».

Трудовой путь он начал в Автобусном предприятии № 2 Главленавтотранса, где прошел путь от молодого специалиста до директора. В 1997 г. А. М. Дацюк был назначен на пост генерального директора СПб ГУП «Пассажиравтотранс», а в 2003 г. возглавил комитет по транспорту Санкт-Петербурга.

С августа 2010 по март 2019 г. Александр Макарович руководил филиалом Ассоциации по Северо-Западному федеральному округу.

Огромный опыт работы в транспортной отрасли, личные и деловые качества позволяли ему эффективно защищать интересы членов Ассоциации и активно участвовать в решении многих проблем российских международных автомобильных перевозчиков. Среди них, в частности,

сокращение времени простоев в пунктах пропуска и урегулирование вопросов, возникающих у перевозчиков при прохождении таможенных процедур.

В своей деятельности он эффективно взаимодействовал с органами власти различных уровней, контрольно-надзорными органами, общественными структурами и профессиональными объединениями регионов Северо-Западного федерального округа. При умелом руководстве Александра Макаровича успешно организовывались региональные мероприятия Ассоциации – конференции, собрания, конкурсы «Перевозчик года» и «АСМАП-Профи».

Александр Макарович Дацюк активно занимался и вопросами профессиональной подготовки кадров для международных автомобильных перевозок, большое внимание уделяя улучшению качества образовательного процесса. С апреля 2016 по март 2019 г. он руководил учебно-консультационным центром АСМАП в Санкт-Петербурге. Под его руководством была расширена сеть пунктов обучения международных автомобильных перевозчиков в Северо-Западном федеральном округе.

Преданность делу и активная жизненная позиция снискали Александру Макаровичу большой



авторитет и уважение в коллективе АСМАП и среди перевозчиков Северо-Запада.

Заслуги А. М. Дацюка отмечены высокими государственными и ведомственными наградами: орденом «Знак Почета», нагрудными знаками «Почетный работник транспорта России» и «Почетный автотранспортник», почетной грамотой Министерства транспорта Российской Федерации. В 2019 г. он был награжден нагрудным Золотым значком АСМАП.

Скорбим о безвременной кончине Александра Макаровича и выражаем глубокое соболезнование его родным и близким. Светлая память об Александре Макаровиче Дацюке навсегда сохранится в наших сердцах. 🚗

Награды работникам организаций – членов АСМАП

В связи с 50-летием Ассоциации международных автомобильных перевозчиков ряд работников организаций – членов АСМАП был удостоен ведомственных наград Министерства транспорта Российской Федерации.

В прошлом номере журнала «МАП» была опубликована статья о награждении в рамках проведения юбилейных мероприятий, посвященных 50-летию Ассоциации. На этот раз уделим внимание награжденным перевозчикам, не присутствующим на юбилейных мероприятиях.

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

Приказами Министерства транспорта Российской Федерации за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу на транспорте

нагрудным знаком

**«Почетный автотранспортник»
награжден**

– Кононович Николай Николаевич – вице-президент ООО «Группа Компаний «Д-ТРАНС» (Московская область);



**объявлена благодарность
министра транспорта
Российской Федерации:**



– Денисовой Марии Борисовне – директору ООО «Еврокрук» (Калининградская область);

– Ильющенко Александру Николаевичу – директору ООО «СКТ» (Брянская область);

– Ищенко Сергею Анатольевичу – генеральному директору ООО производственно-коммерческая фирма «Союз» (Приморский край);

– Осиповой Елене Викторовне – старшему менеджеру ООО «ЕвроТракЛогистик» (Саратовская область);

– Трубкину Алексею Николаевичу – генеральному директору



Представитель АСМАП в г. Саратове А. В. Предеин и старший менеджер ООО «Евро-ТракЛогистик» Е. В. Осипова

ООО «Слававто» (Смоленская область);

– Федоренко Вячеславу Борисовичу – водителю-экспедитору грузового автомобиля АО «Лорри», Свердловская область;

– Филякову Анатолию Анатольевичу – водителю автомобиля ООО «НП-ТРАНС», Брянская область;



Руководитель дальневосточного представительства АСМАП С. В. Ремизов (слева) и генеральный директор ООО ПКФ «Союз» С. А. Ищенко



Слева направо: генеральный директор АО «Лорри» О. И. Хаустов, водитель-экспедитор В. Б. Федоренко, руководитель филиала АСМАП по УФО Г. А. Шпрейер

– Ячнику Павлу Павловичу – генеральному директору ООО «ПРИМА-ТРАНС» (Смоленская область).



Представитель АСМАП в г. Смоленске А. В. Сидоренко (слева) и генеральный директор ООО «ПРИМА-ТРАНС» П. Н. Ячник

Руководителям, водителям и специалистам организаций – членов АСМАП были также вручены награды Ассоциации: Знаки отличия АСМАП



«За вклад в развитие международных автомобильных перевозок» и Почетные грамоты АСМАП.

Администрация АСМАП поздравляет коллег с заслуженными наградами!

На перспективном направлении

В далеком 1993 году было создано первое региональное отделение Ассоциации международных автомобильных перевозчиков – на Дальнем Востоке. Представительство взяло на себя значительную часть задач, среди которых организация обмена и выдачи перевозчикам китайских разрешений, оказание помощи в получении виз в Генеральном консульстве КНР в Хабаровске, обеспечение нормативными, справочными материалами по вопросам международных автоперевозок.

В феврале 1994 года началась подготовка к открытию временного смешанного пункта пропуска «Покровка» в Бикинском районе Хабаровского края, что способствовало увеличению объемов оказания услуг. В связи с этим Правительство Хабаровского края обратилось в отделение АСМАП Дальневосточного региона с просьбой об организации представительства Ассоциации в Хабаровске. И это предложение было поддержано руководством АСМАП.

Людмила МАРЧЕНКО

С февраля 1994 г. для работы по совместительству был приглашен М. В. Лобастов, уже имевший опыт трудовой деятельности на международных автомобильных перевозках.

– На момент поступления мне предложения от Ассоциации о трудоустройстве я на протяжении 18 лет проработал в автотранспортном предприятии, выполнявшем внутренние перевозки грузов, а в последние два года – международные перевозки в Китай, – вспоминает Михаил Владимирович.

С того далекого времени он бесменный представитель Ассоциации, единственный такой из коллег.

Между тем смешанный пункт пропуска «Покровка» был открыт 7 февраля 1994 г., после чего выполнены первые грузовые перевозки в сопредельный Жаохэ (КНР).

Для того чтобы грамотно организовать перевозки по этому направлению, которое без преувеличения можно считать знаковым для Хаба-

ровского края, пришлось немало потрудиться. В частности, подготовить необходимые документы автоперевозчикам (заклучить договоры возмездного оказания услуг, оформить визы водителям, проконсультировать

по правилам выполнения рейсов). Многие из представителей транспортных компаний на тот момент не имели опыта в международных перевозках автомобильным транспортом. Каждому из них была протянута рука



Представитель АСМАП в г. Хабаровске М. В. Лобастов (слева) и индивидуальный предприниматель – член АСМАП А. А. Мелешко (справа)

помощи, в каждом вопросе оказана необходимая поддержка.

С 3 октября 1994 г. М. В. Лобастов перешел на работу в региональное отделение АСМАП на Дальнем Востоке России на постоянной основе.

В настоящее время в Хабаровском крае функционирует единственный международный смешанный пункт пропуска (СПП) «Покровка» (РФ), который с 2004 г. переквалифицирован в постоянный СПП. Вместе с тем на вверенной представителю АСМАП в г. Хабаровске территории обслуживания, включающей Еврейскую автономную область, действуют три СПП.

Пункт пропуска «Покровка» имеет особое значение, ведь Хабаровский край является важным транспортным узлом Дальневосточного федерального округа, а расположение административного центра края (города Хабаровска) близ границы дает перспективы для увеличения транспортных потоков по данному направлению. Тесные экономические и гуманитарные связи между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой основаны на более чем 30-летнем успешном сотрудничестве двух государств и их регионов. В настоящее время они приобрели особую актуальность.

Представитель АСМАП в г. Хабаровске оказывает услуги предприятиям автотранспорта всех форм собственности Хабаровского края и Еврейской автономной области, а также перевозчикам других регионов Российской Федерации, проезжающим транзитом на пункты пропуска через государственную границу РФ Дальневосточного региона. Это приобрело особую значимость после введения санкций по отношению к отечественным транспортным компаниям со стороны недружественных стран.

На протяжении всего периода деятельности представителя АСМАП в г. Хабаровске проводился ряд мероприятий для развития международных автомобильных перевозок в Хабаровском крае и Еврейской автономной области. Так, М. В. Лобастов регулярно участвует в составе делегации Правительства Хабаровского края РФ в переговорах с представителями Правительства провинции Хэйлунцзян (КНР) по подготовке

предложений в протокол совместного заседания российско-китайской рабочей группы по транспорту. В ходе обсуждений стороны информируют друг друга об объемах перевозок автомобильным транспортом через пункт пропуска Покровка – Жаохэ, анализируют изменения показателей. Участники делегации рассматривают вопросы развития автомобильного сообщения между Хабаровским краем и провинцией Хэйлунцзян, в том числе о внесении изменений в порядок согласования регулярных международных пассажирских маршрутов между РФ и КНР, а также об открытии новых регулярных пассажирских маршрутов между населенными пунктами Бикин (РФ), Жаохэ (КНР) и Фуюань (КНР).

В выездном пункте обучения Академии АСМАП в г. Хабаровске при поддержке дальневосточного представительства Ассоциации регулярно проводится обучение по программе профессионального обучения повышения квалификации «Водитель, осуществляющий перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении», в том числе и для организаций – действительных членов АСМАП. Михаил Владимирович входит в состав комиссии Ространснадзора по аттестации водителей, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении.

Организовываются рабочие встречи, круглые столы с перевозчиками и представителями государственных

организаций. М. В. Лобастов держит руку на пульсе, что позволяет максимально оперативно узнавать о возникающих проблемах, сообщая находить выходы в каждой сложной ситуации. Михаил Владимирович открыт для общения со всеми участниками перевозочного процесса, готов откликнуться на каждую просьбу или предложение на благо общего дела.

Для рассмотрения обращений международных автомобильных перевозчиков Хабаровского края и Еврейской автономной области М. В. Лобастов организует встречи с представителями Министерства иностранных дел Российской Федерации в г. Хабаровске, в ходе которых решаются проблемы по вопросам оформления виз водителям.

В 2019 г. в г. Хабаровске состоялся первый Дальневосточный транспортный форум «Пассажирские перевозки автомобильным транспортом», в котором принял участие Михаил Владимирович. В рамках мероприятия проведена двухсторонняя встреча с китайской делегацией, в ходе которой были обсуждены вопросы по реализации соглашения между правительствами России и Китая о международном автомобильном сообщении, укреплению сотрудничества и взаимодействию между РФ и КНР в области международных автомобильных перевозок.

Для улучшения своей деятельности и повышения качества оказания услуг представитель АСМАП в г. Хабаровске ежегодно принимает участие в



Выпуск группы слушателей в пункте обучения Академии АСМАП в г. Хабаровске



Дальневосточный транспортный форум в г. Хабаровске (2019 г.)

региональных мероприятиях членов Ассоциации в Дальневосточном федеральном округе. Так, в 2021 г. на заседании Регионального совета членов АСМАП в ДФО были озвучены проблемы, затронувшие перевозчиков в период пандемии 2020 г. В это нелегкое время была оказана поддержка малому и среднему бизнесу, в том числе при участии представителя Ассоциации в г. Хабаровске, что дало возможность продолжить деятельность многим предприятиям Хабаровского края и ЕАО.

В 2023 г. на Региональном собрании членов АСМАП в ДФО были подведены итоги работы за предшествующий период, намечены перспективы на дальнейшую деятельность, отмечен рост международных автомобильных грузоперевозок, в том числе на пунктах пропуска Хабаровского края и ЕАО.

За продолжительный период работы на указанной должности между представителем АСМАП и перевозчиками сложились тесные отношения, основанные на конструктивном и плодотворном общении, что способствует оперативному решению возникающих вопросов и различных проблем в случае их появления. Все изменения законодательства и новшества оперативно доводятся до сведения хозяйствующих субъектов.

Учитывая огромный опыт Михаила Владимировича и его преданность делу, перевозчики тепло и с уважением отзываются о нем.

Вспоминает представитель действительного члена АСМАП – одного из наиболее крупных международных автомобильных перевозчиков Еврейской автономной области, заместитель руководителя ИП Романова В. В.

(г. Биробиджан) Николай Владимирович Романов:

– Я пришел в профессию по примеру своего отца, занимаюсь автомобильными перевозками около 20 лет и с подросткового возраста помню Михаила Владимировича Лобастова, человека, который всегда был готов помочь, подсказать, поддержать советом и делом. Он старается делать свою работу доступнее и проще как для простого водителя, так и для предприятия в целом. В любой ситуации он идет навстречу, его советы и помощь АСМАП, с которой он прочно у нас ассоциируется, помогли развить географию работы, пережить пандемийные времена. В создавшейся атмосфере продуктивного взаимодействия создаются предпосылки для развития автомобильных перевозок.

За три десятка лет было приложено немало усилий для создания благоприятных условий российским международным автоперевозчикам.

Михаил Владимирович с благодарностью вспоминает дни и часы подготовки и участия сборной команды перевозчиков – действительных членов АСМАП от Хабаровского края и ЕАО в региональных этапах по ДФО Всероссийского конкурса «АСМАП-Профи», встречу и оказание содействия международным участникам маршрута от океана до океана Лиссабон – Владивосток и многое другое.

Впереди много работы, но эффективная деятельность представителя АСМАП в Хабаровске вселяет оптимизм и дает уверенность в том, что любая задача будет выполнена. 🚗



Итоги конкурса МСАТ «Лучший международный автоперевозчик Евразии – 2024»

Подведены итоги конкурса Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ-IRU) «Лучший международный автоперевозчик Евразии».

Победителем из числа российских участников конкурса в подгруппе предприятий с количеством автотранспортных средств свыше 50 единиц стало ООО «Арт-Транс» (г. Тверь).

Почетный диплом и памятный приз директору предприятия М. Н. Шпилевому вручили президент МСАТ Раду Динеску (на фото справа) и генеральный секретарь МСАТ Умберто де Претто (на фото слева) на конференции МСАТ «Международные автомобильные перевозки: содействуя устойчивому развитию и процветанию. Путь вперед: 75 лет МДП» (г. Ташкент, 4 сентября 2024 г.).

Конкурс «Лучший международный автоперевозчик Евразии» проводится МСАТ с целью укрепления положительного имиджа междуна-

родного автомобильного перевозчика, освещения важной роли автотранспорта в экономике и жизни общества, повышения конкурентоспособности автоперевозчиков посредством внедрения передовых технологий, ориентированных на повышение эффективности производственных процессов и качества оказываемых услуг.

Участниками конкурса являются автотранспортные компании Евро-Азиатского региона, являющиеся членами национальных ассоциаций международных автоперевозчиков. От России на международный конкурс были представлены победители Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года», проведенного в 2024 г.

Администрация АСМАП поздравляет победителя конкурса, а также выражает благодарность всем российским компаниям, принявшим в нем участие!



Российские перевозчики получили возможность авторизоваться в личных кабинетах ГИС ЭПД для дальнейшего резервирования времени и даты пересечения госграницы РФ

С 1 сентября 2024 г. система электронного резервирования даты и времени подъезда к автомобильным пунктам пропуска (АПП) для пересечения государственной границы России грузовым автомобильным транспортом начала функционировать на базе Государственной информационной системы электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД).

В рамках подготовки к запуску этого сервиса с 15 августа 2024 г. для российских перевозчиков открылась возможность авторизации в личных кабинетах в ГИС ЭПД по адресу: eorp.epd-portal.ru. Начиная с этого дня российские перевозчики могут авторизоваться в ГИС ЭПД через Единую систему идентификации и аутентификации (ЕСИА) и формировать сведения о грузовых транспортных средствах, используемых при резервировании даты и време-

ни подъезда к АПП. В дальнейшем указанные сведения можно будет использовать в заявках на резервирование. Заблаговременная авторизация открыта для удобства всех участников процесса пересечения госграницы.

Для иностранных перевозчиков с 28 августа 2024 г. открыта возможность зарегистрировать личный кабинет в ГИС ЭПД. Теперь иностранные перевозчики могут подать заявку на регистрацию личного кабинета и после ее подтверждения приступить к формированию сведений о грузовых транспортных средствах, используемых при резервировании даты и времени подъезда к АПП.

С 1 сентября 2024 г. в ГИС ЭПД перевозчики могут резервировать прибытие грузовых транспортных средств к АПП на даты, которые начали отсчет 1 октября 2024 г.

Росгранстрой увеличил количество мест в системе электронной очереди в АПП «Забайкальск»

В связи с возросшим грузопотоком в автомобильном пункте пропуска «Забайкальск» на границе с Китайской Народной Республикой количество мест в системе электронной резервирования даты и времени подъезда к пункту пропуска с 8 августа 2024 г. временно увеличено до 360 мест в сутки (15 мест в час).

ФГКУ Росгранстрой совместно с государственными контрольными органами осуществляет контроль загруженности пункта пропуска для дальнейшей корректировки количества мест в электронной очереди.

Забронировать дату и время пересечения границы в пункте пропуска «Забайкальск» можно бесплатно в терминале самообслуживания, расположенном вблизи пункта пропуска, или в специальном разделе сайта ФГКУ Росгранстрой <https://www.rosgranstroy.ru/queue>.



Страхование ответственности перевозчика

При организации и осуществлении международных автомобильных перевозок транспортным компаниям приходится учитывать множество факторов, влияющих на процесс, – от соблюдения правил и законов всех стран, через которые проходит маршрут, до административной и финансовой ответственности за перевозимый груз и транспортное средство. А с учетом того, что получить помощь на территории другой страны не только сложно, но и, как правило, очень дорого, то когда речь заходит о рисках, закономерно возникает вопрос о том, как же можно если не избежать их, то по крайней мере минимизировать. Одним из эффективных методов является страхование.

Ирина ВСТАВСКАЯ,
заместитель начальника отдела услуг
ООО «АСМАП-Сервис»
(ivstavskaya@asmmap-service.ru)

Страхование в сфере автомобильных грузоперевозок играет ключевую роль в современном бизнесе. Предлагаемые на рынке страховые продукты позволяют минимизировать предпринимательские риски, связанные с осуществлением грузоперевозок.

Ведущие страховые компании России предлагают широкий спектр продуктов, сопровождающих бизнес-процессы автомобильных грузовых перевозок.

Одним из традиционных видов страхования является страхование ответственности перевозчика. Вы можете также знать его и по другому известному у перевозчиков названию – CMR-страхование.

Среди перевозчиков распространено заблуждение, что данный вид страхования применим только к перевозкам в международном сообщении. Но на практике это защита перевозчика как при международной перевозке, так и на территории Российской Федерации. Все зави-

сит от условий в договоре страхования.

Данный вид страхования зачастую сравнивают и порой даже путают со страхованием грузов. Однако это принципиально разные виды страхования, отличающиеся друг от друга не только страховым покрытием, но и определением объекта страхования и страховых сумм.

Почему же страхование ответственности перевозчика – это важный и полезный продукт, который защитит от многих рисков?

Согласно Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов перевозчик, по вине которого был причинен ущерб, должен один нести ответственность за убытки. В убытки может входить не только стоимость груза, но и цена всех услуг по перевозке, таможенные сборы, пошлины и прочие расходы, понесенные в период выполнения заказа. Более того, именно на перевозчика возложена обязанность доказать отсутствие своей вины, а также невозможность предотвратить негативные события, приведшие к повреждению или утрате перевозимого груза.

Можно с уверенностью сказать, что перевозчик в данном вопросе является наиболее уязвимой стороной.

Страхование ответственности перевозчика обеспечивает защиту его финансовых интересов от незапланированных расходов, связанных с возмещением причиненного ущерба владельцу груза.

Несмотря на то, что это очень удобный продукт, который помогает максимально снизить финансовые риски в работе, далеко не все знают о нем. Ниже мы рассмотрим данный вид страхования и расскажем обо всех его преимуществах.

Страхование ответственности перевозчика используется компаниями, работающими в области предоставления услуг по перевозке грузов, и предполагает заключение договора страхования. Он определяет ключевые параметры страхования, такие как набор рисков, лимит ответственности, наличие франшизы и прочее.

Особенности действия

Как и любая страховка, страхование ответственности перевозчика предполагает компенсацию только за события, предусмотренные договором.

Также важно учитывать, что у договора страхования есть определенная территория действия. Это значит, что выплата будет положена, только если рисковое событие произошло в границах этой территории.

Договором может быть установлена франшиза – определенная часть ущерба, которая не подлежит возмещению страховщиком. Франшиза бывает двух видов – условная и безусловная.

Условная франшиза подразумевает освобождение от страховой выплаты, если общий объем ущерба был ниже определенного порога (например, ущерб составил 15 000 рублей при франшизе в 20 000 рублей – в таком случае выплата не будет произведена).

Безусловная франшиза подразумевает, что за ущерб до определенного порога страховое возмещение не выплачивается ни при каких условиях. Иными словами, какой бы ущерб ни



был понесен, из выплаты будет вычтена определенная фиксированная сумма. Например, ущерб составил 500 000 рублей, безусловная франшиза равна 10 000 рублей. Таким образом, выплата составит: $500\,000 - 10\,000 = 490\,000$ рублей.

Франшиза может быть предусмотрена в том числе по отдельным выделенным рискам, и ее размер может некоторым образом повлиять на размер тарифной ставки.

Важно помнить о том, что по договору страхователь обязан уведомлять страховую компанию о существенных изменениях, которые влияют на риски. В частности, может быть увеличение стоимости перевозимых грузов, смена маршрута перевозки или вида используемого транспорта.

Необходимо внимательно изучить договор, чтобы точно знать все свои права и обязанности, а также условия защиты, которую предлагает страховка. При соблюдении этих условий страховая компания обязана произвести страховую выплату выгодоприобретателю (перевозчику).

Риски, которые покрывает страховка

Прежде всего страхование ответственности перевозчика покрывает такие риски: гибель, повреждение или утрата груза, нарушение тем-

пературного режима, столкновения транспортных средств с препятствиями или между собой, опрокидывания транспортных средств, провалы мостов, пожары или взрывы, кражи или разбойные нападения.

Но этим перечень предусматриваемых рисков не ограничивается.

Страховка также может включать:

- ответственность за финансовые убытки в результате просрочки в доставке груза или его доставки по неправильному адресу, возмещение провозных платежей;

- ответственность по уплате таможенных пошлин и платежей перед таможенными органами;

- ответственность перед третьими лицами за вред, причиненный грузом имуществу и здоровью третьих лиц;
- расходы по расследованию обстоятельств страхового случая.

Однако есть и исключения – события, при наступлении которых случай может быть признан нестраховым, даже если он предусмотрен договором. К таким событиям относятся:

- военные действия или мероприятия и их последствия;

- террористические акты, диверсии, саботаж;

- различные стихийные бедствия и иные обстоятельства непреодолимой силы, т. е. чрезвычайные и непредотвратимые для сторон договора.

В зависимости от выбранной страховой компании этот перечень может отличаться, поэтому, чтобы не попасть в ситуацию, когда ваша страховка не будет покрывать конкретный случай, необходимо внимательно читать условия договора.

Также нужно понимать, что страхование ответственности перевозчика начинает работать только в том случае, если установлена вина перевозчика в произошедшем повреждении груза. Таким образом, необходимо иметь в виду, что в интересах страховщика доказать отсутствие вины перевозчика.

Стоимость

При страховании ответственности перевозчика всегда применяется индивидуальный расчет стоимости для точного соответствия возможным рискам. Перевозчик может самостоятельно выбрать необходимый набор рисков и вариантов страхового покрытия, чтобы платить только за тот набор услуг, который ему необходим.

Чем больше рисков покрывает страховка, тем дороже она будет.

Также на стоимость договора страхования могут повлиять и другие факторы, такие как:

- статистика убытков юридического лица, приобретающего страховой полис;

- виды перевозимых грузов и их процент от общего объема;

- категории перевозимых грузов (ценные, опасные, тяжеловесные, рефрижераторные грузы), а также процент по каждой категории от общего объема перевозки;

- территория страхования (страны, которые лежат на пути к конечной точке маршрута);

- вид транспорта (автомобильный, железнодорожный, водный, авиационный);

- стоимость перевозимых грузов (средняя, минимальная и максимальная);

- наличие систем контроля и обеспечения сохранности груза (телематика, датчик отслеживания движения и месторасположения, температурные датчики и другие);

- объем страхового покрытия (лимит ответственности);

- срок страхования – от разовой поездки до одного года;

- количество транспортных средств перевозчика.

Так как количество транспортных средств является тарифообразующим фактором, необходимо предусмотреть этот список максимально близко к реальности, изменяя его при необходимости путем

оформления дополнительных соглашений к договору страхования и перерасчета страховой премии.

Страховая премия и возможность оплаты в рассрочку

Страховая премия – это плата за страхование. Для удобства клиента страховая компания часто дает возможность оплаты в рассрочку, освобождая от необходимости сразу отдавать всю сумму. Порядок и сроки оплаты, а также условия рассрочки всегда можно узнать в договоре, однако на практике чаще всего применяется поквартальная рассрочка.

При рассрочке не следует допускать просрочек оплат: пропуск платежа приведет к тому, что страховка перестанет действовать.

Если произошел страховой случай

При наступлении события, имеющего признаки страхового, страхователь обязан незамедлительно, но, как обычно предусмотрено правилами страхования, не позднее 3-х суток в письменной форме (посредством электронной, факсимильной связи или иным способом) известить об этом страховщика.

Как правило, в большинстве страховых компаний рассмотрение заявленных претензий первоначально производится на основании копий документов (договоров, транспортных документов, документов на груз, документов, оформленных компетентными органами, и т. д.).

Заключение

Работа перевозчика всегда сопряжена с рисками. Страхование ответственности дает ту самую защиту, которая необходима перевозчику, чтобы не стать жертвой определенных обстоятельств. Например, из-за неприятностей на дороге придется нести большие финансовые потери в виде выплат за повреждение или утрату груза, неправильно оформленные или забытые таможенные документы и другие непредвиденные ситуации на дороге, ответственность за которые ложится на плечи перевозчика.

Если же хочется обезопасить себя от рисков в процессе работы, но нет времени разбираться во всех тонкостях страхования, о которых говорится в этой статье, помните, что подбор страхового продукта можно поручить надежному партнеру.

В компании «АСМАП-Сервис» всегда помогут подобрать вариант, наиболее точно соответствующий потребностям перевозчика.

Программы, разработанные совместно с ведущими страховыми компаниями, учитывают специфику рисков, возникающих при осуществлении международных автомобильных перевозок, и регулярно обновляются для того, чтобы предложить перевозчикам наиболее выгодные варианты.

Специалисты отдела услуг «АСМАП-Сервис» готовы предложить каждому перевозчику индивидуальный подход для определения оптимального страхового покрытия, при этом сократив его расходы на страхование. ➔





Всероссийскому конкурсу мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи» 20 лет

Два десятилетия назад, в сентябре 2004 года, на нижегородской земле прошел финал первого Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи». Тогда он был приурочен к 30-летию АСМАП. Нынешний год является знаковым для Ассоциации, которая перешагнула 50-летний рубеж. А легендарному захватывающему соревнованию огромных машин, больших скоростей и виртуозных водителей исполнилось 20 лет. Замечательный повод пройти по славным страницам истории любимого российскими международными автомобильными перевозчиками конкурса.

Александра НОВИЧКОВА

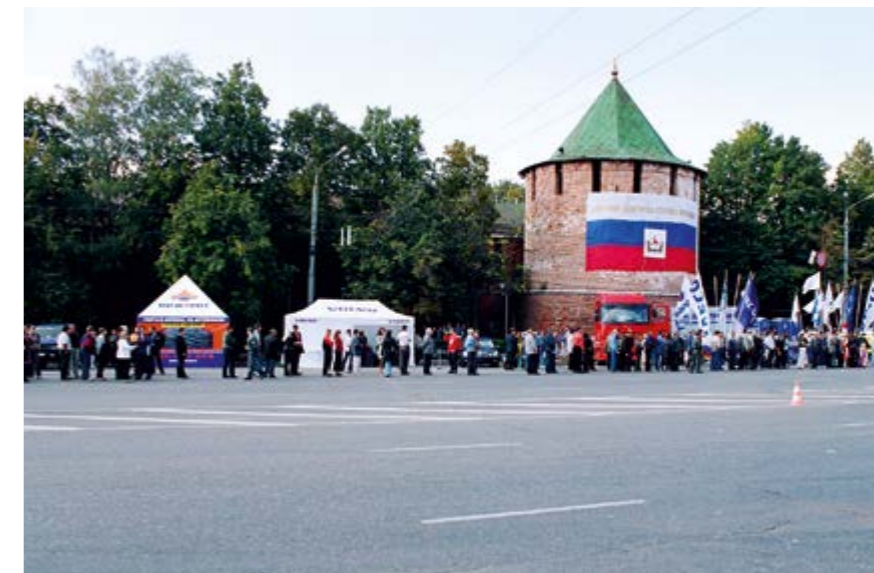
Место проведения дебютного финала конкурса «АСМАП-Профи» – город, расположенный на месте слияния Волги и Оки, было выбрано не случайно, ведь именно в Нижнем Новгороде в 2000 г. был заложен фундамент ставшего столь грандиозным мероприятия.

По сути, нижегородские перевозчики возродили временно утраченную традицию – проводить соревнования по мастерству вождения грузовиков в нашей стране.

Подобные состязания берут начало еще с советских времен. Среди прочих в СССР организовывали автомобильные шоссейно-кольцевые гонки, соревнования на «Кубок дружбы» социалистических стран. Кроме того, наши водители представляли страну на большегрузных тягачах и на европейских турнирах. Принимая участие в таких мероприятиях, руководители транспортных предприятий убивали сразу двух зайцев: они не только получали уникальную возможность наглядно оценить потенциал своих водителей и достоинства подвижного состава, но и дополнительно привлекать новые кадры.

Конкурсы мастерства водителей грузовиков проводились и в рамках соревнования «Лучший по профессии». Однако эта традиция на некоторое время была утеряна, пока в 2000 г. по инициативе нижегородских перевозчиков не был организован конкурс-фестиваль «Автопрофи», который проходил накануне Дня работников автомобильного транспорта в столице Приволжья. Тогда никто и предположить не мог, что спустя короткое время он охватит всю страну и примет всероссийский масштаб.

Идейными вдохновителями конкурса стали генеральный директор АСМАП, а на тот момент президент Нижегородской ассоциации автотранспортников А. Н. Курушин, руководитель Нижегородского государственного учебно-производственного комбината автомобильного транс-





порта А. А. Добродий и директор Нижегородского автомобильного клуба М. П. Баринев. Эта смелая инициатива нашла поддержку у Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, ставшей постоянным партнером турнира. Представитель АСМАП в Нижнем Новгороде В. Е. Фильченков, который сегодня руководит департаментом регионального развития и персонала Ассоциации, возглавил оргкомитет конкурса.

Знаковым в истории развития соревнования становится 2004 г. Ведь

именно тогда оно приобрело статус всероссийского и с тех пор носит название «АСМАП-Профи». Традиционно отборочные этапы конкурса проходили во всех федеральных округах нашей страны. Победители выходили в финал, где сражались за почетное право называться лучшими в личном и командном зачетах, демонстрируя восторженным зрителям не только зрелищные пируэты автопоездов, но и удивительную выдержку и самообладание.

Участниками конкурса становились водители предприятий – чле-



нов АСМАП из разных регионов – от Калининграда до Владивостока, от Дагестана до Санкт-Петербурга.

С каждым годом программа соревнований расширялась, росло количество участников, интерес зрителей и спонсоров. Конкурс стал настоящим праздником как для самих водителей, членов их семей и коллег, так и для многочисленных зрителей, пришедших поболеть или просто понаблюдать за происходящим. А посмотреть здесь было на что. Например, такое зрелище: большегрузные автопоезда под рев

моторов и пробуксовку ведущих колес срываются со старта, виртуозно преодолевают «змейку» или мастерски паркуются в узком коридоре, обозначенном стойками, а потом на полном ходу останавливаются на финише как вкопанные. При этом водителям необходимо соблюсти баланс между высокой скоростью и качеством выполнения упражнений. За невыполнение отдельных элементов начислялись штрафные баллы, а за невыполнение некоторых следовала даже дисквалификация водителя. Словом, на трассах «фигурного слалома» разворачивалась нешуточная борьба буквально за каждую секунду.

Высокий авторитет конкурса водительского мастерства «АСМАП-Профи» в том числе проявляется в его поддержке региональными органами власти.

Согласно Положению о конкурсе для участия в турнире могут быть использованы составы транспортных средств с тягачом категории N3, длиной автопоезда не менее 16,5 м. Объемы и мощность двигателей, а также количество осей тягача и полуприцепа не ограничены. Вся техника должна быть стандартной, технически исправной и укомплектованной согласно требованиям Правил дорожного движения.

Победители Всероссийских конкурсов мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи» в личном зачете в 2004 – 2019 годах

- 2019 год – Владимир Порозов, ИП Метельков С.Б., г. Нижний Новгород;
- 2016–2017 годы – Сергей Синий, ОАО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг», г. Брянск;
- 2013–2014 годы – Сергей Низиков, ОАО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг», г. Брянск;
- 2012 год – Александр Кобелев, ЗАО «Эссен продакшн АГ», г. Елабуга;
- 2011 год – Илья Силаев, ОАО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг», г. Брянск;
- 2010 год – Виктор Козырев, ООО МП «Совтрансавто-Интер», Брянская область;
- 2009 год – Роман Кравцов, ООО «Д-Транс», Московская область;
- 2008 год – Александр Пырусов, ООО «Новая Линия», г. Брянск;
- 2007 год – Александр Чуйко, ОАО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг», г. Брянск;
- 2006 год – Сергей Низиков, ОАО МП «Совтрансавто-Пересвет», г. Брянск;
- 2005 год – Валерий Тарануха, ООО МП «Совтрансавто-Пересвет», г. Брянск;
- 2004 год – Игорь Сеничев, ООО «Новая Линия», г. Брянск.



Основная задача водителей – как можно быстрее и точнее выполнить каждое из предусмотренных Положением о конкурсе упражнений: «змейка», «круг», «парковка», «бокс передним и задним ходом», «колея», «тоннельные ворота», «стоп». За каждую задетую/сбитую стойку или ограничитель начисляются штрафные секунды.

Соревнования проводятся как в личном зачете (для водителей), так и в командном. Команды-победители отборочных (региональных) конкурсов принимают участие во всероссийском финале.

За прошедшие годы было проведено 12 таких конкурсов, участниками которых стали свыше полутора ты-

сяч профессиональных водителей-международников.

Как и на любых состязаниях, триумфаторы получают призы и награды. По давней традиции победители финала в личном и командном зачетах нередко получали легковые автомобили, квадроциклы, мокики! Кроме того, триумфаторам и призерам вручались призы и в специальных номинациях, учрежденных партнерами конкурса, которые принимают активное участие в его организации. Спонсорами становились страховые компании, производители транспортных средств, аксессуаров, топливные компании и другие фирмы, оказывающие услуги международным автоперевозчикам.

Помимо прочего, все этапы конкурсов профессионального мастерства являются отличным поводом для руководителей компаний-перевозчиков собраться с коллегами и обсудить текущее положение дел, поучаствовать в организуемых Ассоциацией семинарах и выставках, экспонентами которых выступали многие производители подвижного состава для международных автоперевозок, запасных частей и агрегатов, автошин, масел и эксплуатационных материалов, а также фирмы, оказывающие разнообразные услуги перевозчикам, – страховые, консалтинговые, по заправке топливом и т. д.



Поболеть за участников соревнования приезжали группы поддержки из автопредприятий. Для привлечения внимания наблюдателей Ассоциация организовывала конкурсы и для них. Например, по буксировке тягача. Кто бы мог подумать, что многотонную машину способны вручную отбуксовать на расстояние 15 м за канат команды в составе пяти человек из числа зрителей! Зачастую (особенно на финалах соревнования) проводились и развлекательные мероприятия для детей.

Благодаря усилиям организаторов, партнеров и участников конкур-

«АСМАП-Профи» с каждым годом становился все более зрелищным и ярким. Насыщенная программа была интересной не только для профессионалов, но и для обычных автолюбителей, и даже для людей, далеких от автотехники. В перерывах заездов проводились захватывающие шоу с участием картингистов, трюкачей на мотоциклах, горных байках, квадроциклах. Все это позволяло создавать для всех присутствующих атмосферу настоящего праздника.

За 20 лет проведения конкурса его отборочные этапы и финалы принимали города Брянск, Смоленск,



Санкт-Петербург, Великий Новгород, Псков, Калининград, Ростов-на-Дону, Нижний Новгород, Набережные Челны, Чебоксары, Екатеринбург, Новосибирск, Владивосток, Уссурийск, ближнее Подмосковье и Калининградская область.

Регулярно вводились новые упражнения. Так, в 2019 г. конкурсантам была предложена имитация использования книжки МДП при международных перевозках: водитель должен был взять планшетку, копирующую форму и видом книжку МДП, со столика, расположенного рядом с местом старта, сесть в кабину, закрыть дверь, пристегнуть ремень безопасности и только после выполнения этих процедур выезжать на трассу упражнений. Академия АСМАП провела тестирование представителей перевозчиков: им была представлена возможность проверить свои знания по основным правилам организации международных автомобильных перевозок. Успешно прошедшие тесты были награждены призами.

Конкурсы профессионального мастерства являются неотъемлемой частью подготовки высококвалифицированных водителей. АСМАП исходит из того, что они позволяют привлечь внимание общественности к российскому международному автотранспорту и решению проблем, препятствующих его развитию, а также способствуют притоку новых водительских кадров, повышению престижа и авторитета водительской профессии.

К сожалению, пандемия COVID и другие последующие в мире события, не лучшим образом отразившиеся на перевозчиках, пока не позволили провести очередной конкурс. Но уверенность самих перевозчиков в необходимости таких соревнований, желание многих из них вновь делегировать водителей для участия в этом престижном мероприятии позволят возобновить проведение Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов! 🚛



Генеральный директор ООО «Сталена» С. А. Гоз:

«Это очень ответственная миссия – действовать в масштабах всей отрасли»

Генеральный директор ООО «Сталена», член Правления АСМАП от Калининградской области С. А. Гоз пришел в отрасль международных перевозок из армии. Военная закалка пригодилась, научила мгновенно принимать правильные решения в самых сложных ситуациях. Проверено временем. Рассказывает сам Сергей Аркадьевич.

Становление офицера

Я всегда мечтал стать военным – не тыловым, а боевым, тем, кто впереди на лихом коне, как в любимом фильме «Офицеры». Оба моих деда – фронтовики, отец стал офицером и отдал армии 26 лет жизни.

На свет я появился в октябре 1970 г. в небольшом городке Красноармейске Саратовской области, а уже в декабре мы с мамой были на новом месте службы папы в поселке Даурия, в двух километрах от китайско-монгольской границы. Там, среди степей, мы прожили пять лет. По субботам военнослужащие работали в парке боевых машин. Отец брал меня с собой, и я лазил по БМП и танкам.

После Даурии мы переезжали в Эстонию, Черняховск, Монголию. Там я проучился с 8 по 10-й классы. Детство прошло в гарнизонах, но это было классное время, о котором я вспоминаю с большой теплотой. После школы выбор был очевиден: стану офицером.

Родители остались служить в Монголии, а я отправился поступать в одно из старейших в стране Омское высшее общевойсковое командное дважды Краснознаменное училище имени М. В. Фрунзе. До революции это был Сибирский кадетский корпус, который окончили многие известные люди России. Среди них прославленный генерал, русский и советский фортификатор Дмитрий Карбышев. Сибиряки – люди без полутонов. У них либо черное, либо белое. Это лучшая среда для формирования мужского характера. Скажу с гордостью: мы с генералом армии Сергеем Суворовиным – выпускники одного училища. Такая причастность к лучшим людям много значит. Там, в Сибири, и произошла трансформация из мальчика в мужчину.

Когда уезжал из дома, мне было неполных 17 лет: 23 июня отметили в школе выпускной, а спустя три дня я стоял с чемоданом у поезда Улан-Батор – Москва. Отец доехал со мной до станции Наушки на границе Монголия – СССР, выдал мне большие по тем временам деньги – 120 рублей и еще более ценное напутствие, мол, не поступишь – поедешь к бабушке



С. А. Гоз

в Саратов, будешь работать мусорщиком. Эта фраза звучала набатом в моей голове, особенно в первый (самый трудный) год учебы. Нас буквально испытывали на прочность. Пронизывающий холод, постоянные марш-броски в полной экипировке, ночевки в окопах... Боевая учеба шла круглые сутки, и редко когда ночью удавалось поспать. Было очень много физически изнуряющего, тебя бергут, но за человека не считают. Кто сломался, тот ушел.

Я не сломался. Окончил училище с красным дипломом. В знаковый 1991-й год, когда начался развал страны, распределился в мотострелковый полк Черняховска. В моем взводе было около 20 новобранцев самых разных национальностей – дагестанцы, узбеки, таджики, тата-

ры, украинцы, армяне, казахи... В неполный 21 год командовал сверстниками. Слабины не давал, зарабатывал авторитет через физподготовку. Этот опыт мне пригодился позже, когда пришлось руководить водителями – дальнбойщиками, многие из которых были гораздо старше меня.

Спустя год я перевелся в разведку и был назначен командиром разведывательно-десантного взвода. Тогда состоялось мое знакомство с небом. И с 800 метров прыгали, и с затычным прыжком с 1,5 километра, и выше. Однажды при десантировании «поштурмовому» выпустил всех ребят с борта, «попозжонился» – пошел пожать руки летчикам и задержался. Они подумали, что остался в вертолете, начали набирать высоту, а я взял и сиганул с 7–8 метров, сильно отбил ноги. Месяца два потом еле передвигался.



У каждого в жизни есть воспоминания, которые греют и дают силы. У меня во взводе был паренек – Дима Поскочин из Верхней Пышмы Свердловской области. Я лично его отобрал, а в разведчики кого пошло не берут. В 1994 г. его и еще нескольких солдат забрали в Чечню. Я уже был сугубо гражданским человеком, когда в один из вечеров услышал стук в дверь. Смотрю в глазок – в полумраке стоит солдат. Открываю дверь, а там Димка в полевой форме и берете. Обнялись. Спрашиваю: «Как тебя сюда занесло? Тебе домой – в Верхнюю Пышму, а ты оказался в Черняховске. Что тут делаешь?». А он говорит: «Товарищ старший лейтенант, приехал сказать вам спасибо. Благодаря вам остался жив. Когда здесь служил, думал, вы над нами издевались. И только там понял, что вы учили нас воевать и выживать». Мы с Димой до сих пор общаемся. Для меня его слова – тот крючок, который вытягивает, когда бывает морально плохо. Значит, что-то сделал полезное в жизни.

Вызовы отрасли

После армии отец уже был в бизнесе, одним из первых в Калининградской области организовал предприятие частных пассажирских перевозок. Наши автобусы осуществляли поездки по Калининграду, Черняховску, Озерску, на побережье – в район Пионерского, Светлогорска, Донского.

Я уже четко знал, как работать с техникой, и азы взаимоотношений с подчиненными. В армии боевые машины, тут автобусы. Есть нюансы в обслуживании, но суть одна. В 1998 г. мы купили первую грузовую машину – Scania. С нее начался мой путь в международные грузовые перевозки, которые сразу же зацепили меня. Пошел по этой стезе. За рулем первой машины работал мой одноклассник. Дальше предприятие обрастало техникой и людьми. На пике у нас было порядка 40 единиц техники.

Специфика нашей отрезанной от большой России области такова, что все перевозки – международные, приходится пересекать несколько границ. И это совсем иной масштаб, возможность увидеть мир.



Тогда мы колесили по Западной Европе. Возили грузы из Янтарного края в Германию, Бельгию, Голландию... Страны, где мы не были, можно пересчитать по пальцам одной руки. Обрато везли товары народного потребления в Москву и другие города России. Везде старались держать высокую планку.

В 2000-е еще случались криминальные разборки на дорогах. Бандиты могли подъехать на стоянку и потребовать у водителя денег. Порой выручали старые армейские связи. Достаточно было позвонить друзьям, и они спешили на помощь, давали понять, что рэкетирам здесь ловить нечего.

Вспоминаются и курьезные случаи. Я был тогда молодой, амбициозный. Стал одному из водителей доказывать, что обманывает меня с топливом. Он в это время находился в Германии. Я сел в машину и поехал во Франкфурт. Нашел этого водителя на стоянке, замерил топливо. Доказал, что у него на 50 л больше, нежели он мне рассказывал. Стоящие рядом водители других предприятий поразились, мол, вот у твоего начальника «пуля в голове шевелится».

Помню, осваивали один из новых маршрутов в Италии. Водитель приезжает оттуда и говорит: «Сергей Аркадьевич, я больше туда не поеду». Я удивился: «Что такое, Коль?». А он: «Представляете, зашел на заправку кофе попить, выхожу, а там какой-то один мне улыбается и подмигивает. Я в недоумении, а он подходит и за задницу щиплет». Мы чуть не упали со смеху: «Коля, наверное, ты у нас самый симпатичный на предприятии». Долго потом его подначивали.

Работа с людьми – самое сложное. Тут важен момент доверия. Однажды к нам пришел водитель, над которым большую силу имела «горячительная вода». Отправился он как-то в рейс и на территории Германии «ушел в штопор». А дальше началась операция «Спасти рядового Иванова». У меня, как назло, виза закончилась. Дай бог здоровья моему партнеру Владимиру Дрынкину: сел на машину, нашел этого водителя, вывел его из коматозного состояния, накормил. Поверил на слово – уехал. А тот опять запил. Пришлось возвращаться, вывозить жертву «зеленого змия» домой.

Сейчас могу уверенно сказать, что на нашем предприятии работают лучшие – сливки отрасли. Каждый может, да и обязан так про свой коллектив говорить. Но мы очень трепетно подходим к своим людям. Как в армии: ты обязан дать своему подчиненному все и немножечко больше, чем ему положено. И тогда можешь требовать с него все и немного больше, чем положено. Он будет готов это делать, потому что знает – это взаимно. У нас подход к тем, кто работает с нами, как к членам семьи. Я за них в огонь и в воду, но и спрашиваю соответственно.

Перевозчикам никогда не было легко, а в последние годы особенно. Но мы не останавливали работу даже в пандемию. Это мне уже потом мои водители говорили, что такого, как наша компания, никто не делал: обеспечивали водителей не только средствами защиты, но и комплектовали сухие пайки на определенное количество суток. В-первых, в целях безопасности, чтобы избежать лишних контактов. Во-вторых, были случаи, когда граница закрывалась и не пускали дальше. А водителю питаться надо, старались загодя позаботиться о людях. Была ситуация: наша машина вышла из Италии, прошла Словению, а венгры ее не выпускали. Фура встала на нейтральной полосе – ни вправо, ни влево, и не одна такая. Пока не дал интервью одному из центральных СМИ, они дальше не двинулись. После огласки подключился МИД, приехал заместитель посла и вывел вереницу российских грузовых машин из Венгрии. Тогда я уже был членом Правления АСМАП от Калининградской области. Ассоциация помогла урегулировать проблему с пересечением границы.

Это очень ответственная миссия – действовать в масштабах всей отрасли и стараться доносить до вышестоящих инстанций, тех, кто принимает решения, ее болевые точки.

Пандемия стала серьезным вызовом для всей отрасли. Возникло много ограничений, связанных с ковидом. Мы с коллегами из филиала АСМАП по Калининградской области разработали дорожную карту для международных пере-



В. Г. Дрынкин (слева) и С. А. Гоз (справа)

возчиков – тот алгоритм, по которому наш транспорт мог беспрепятственно пересекать границы. Этими наработками пользовались и иностранные перевозчики.

После февраля 2022 г. обстановка на европейском направлении накалилась. На территориях стран, где мы ранее чувствовали себя спокойно и безопасно, стали нападать на российские фуры. Пришлось предпринять меры безопасности, выпускали транспорт в рейс небольшими колоннами, по две-три машины. Один спит, двое охраняют.

Очередным глобальным вызовом стали санкции, причем с каждым новым пакетом они ужесточались. Опыта работы и жизни в таких условиях раньше не было ни у кого. Однако пытаемся держать нос по ветру и принимать небанальные решения в работе – через кровь и пот. Меня к этому в армии готовили, учили принимать решения в сложной обстановке.

Перестраиваемся вместе со страной. Открыли для себя новые азиатские маршруты, в частности в Турцию. Как говорится, Восток – дело тонкое. Это совершенно иная ментальность, множество нюансов, в которых приходится досконально разбираться.

В настоящее время ООО «Сталена» по большей части переориентировалось на перевозки внутри страны. Везем грузы для организаций и жителей области не только суши, но и морем.

Это совершенно иное планирование деятельности, часто такое же непредсказуемое, как балтийские штормы. Приходится вносить коррективы буквально в режиме нон-стоп. Стараемся ловить золотую середину, чтобы это было выгодно предприятию, а предприятие – это прежде всего люди.

Сейчас отрасль испытывает жесточайший дефицит кадров. У нас также есть незаполненные вакансии, тем не менее абы кого в семью не принимаем, долго беседуем с кандидатами, ищем близких по духу людей. Возможно, у нас, как говорят, завышенные требования к себе и подчиненным. Но стараемся держать высокое качество, это репутация фирмы. Люди отвечают взаимностью, есть сотрудники, которые работают на предприятии больше 15 – 20 лет.

Для меня коллектив – отчасти как разведгруппа. В разведку ведь не всех брали. Здесь то же самое – специальное автомобильное подразделение, способное выполнять нестандартные задачи. А их действительность подкидывает все больше. В диалоге с коллегами из АСМАП решаем их последовательно и наиболее эффективным образом.

А для души у меня – Балтика. В прошлом году увлекся плаванием в открытой воде. В этом году хочу увеличить дистанцию. А вообще, считаю, что по жизни и в работе твои цели всегда находятся за горизонтом. 🚫

Особенности перевозок товаров ЕАЭС через территории иностранных государств

В связи с наличием единой таможенной территории Евразийского экономического союза (ЕАЭС) таможенный контроль на границах между государствами – членами ЕАЭС не осуществляется, и в рамках взаимной торговли товары перемещаются без проведения каких-либо таможенных формальностей. Однако имеются особенности перевозок товаров между остальной территорией ЕАЭС и Калининградской областью либо Республикой Армения, поскольку они проходят транзитом через территории государств, не являющихся членами ЕАЭС (соответственно, страны Балтии, Грузия, далее – иностранные государства).

Евгений ИВАНОВ,
руководитель группы таможенных систем
Департамента МДП и таможенных систем АСМАП
(ivanov@asmr.ru)

Такие перевозки осуществляются под таможенным контролем с помещением товаров под таможенную

процедуру таможенного транзита на основании положений главы 43 Таможенного кодекса ЕАЭС.

Условиями помещения товаров ЕАЭС под процедуру таможенного транзита являются:

- предоставление обеспечения уплаты таможенных платежей в случае, если товары облагаются экспортной пошлиной;

- обеспечение идентификации товаров (идентификация товаров осуществляется, как правило, путем наложения таможенных пломб на грузовое помещение транспортного средства);

- допущение транспортного средства к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями (у водителя должно быть оформленное таможенными органами свидетель-

ство о допущении транспортного средства к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями);

- представление документов, подтверждающих статус товаров ЕАЭС (в транспортном документе (накладная CMR) должна содержаться запись «Товары Евразийского экономического союза», заверенная отправителем или декларантом процедуры таможенного транзита).

Транзитная декларация может быть подана как в таможенный орган, в регионе деятельности которого находится пункт пропуска, через который товары вывозятся с территории ЕАЭС, так и в таможенный орган, в регионе деятельности которого находится отправитель товаров (внутренний таможенный орган). При вывозе товаров ЕАЭС, облагаемых экспортной пошлиной, транзитная декларация может быть подана только во внутренний таможенный орган. В частности, перечень товаров, облагаемых экспортной пошлиной, с указанием их кодов по ТН ВЭД ЕАЭС приведен в Постановлении Правительства Российской Федерации от 21.09.2023 № 1538.

Таможенный орган отправления устанавливает срок доставки, в течение которого товары должны быть ввезены на территорию ЕАЭС (как правило, из расчета 450 км в сутки), и место доставки (ввоза).

Завершение процедуры таможенного транзита осуществляется таможенным органом, в регионе деятельности которого находится пункт пропуска, через который товары ввозятся на территорию ЕАЭС. При этом проверяется целостность таможенных пломб и осуществляется их снятие. Факт снятия пломб должен быть зафиксирован в акте, один из экземпляров которого вручается перевозчику. После этого товары могут быть доставлены получателю.

В процессе перевозки товаров по территориям иностранных государств могут возникнуть обстоятельства, препятствующие их перемещению. В частности, поломка транспортного средства, невозможность перевозки ввиду неблагоприятных погодных условий, приостановка транспортного



средства таможенной службой иностранного государства и пр.

В ряде таких случаев, чтобы не допустить нарушения таможенного законодательства ЕАЭС, перевозчику необходимо продлить установленный срок доставки товаров. Для этого следует руководствоваться положениями Решения коллегии Евразийской экономической комиссии от 13.12.2017 № 170 и обратиться с мотивированным заявлением в таможенный орган отправления или назначения государства – члена ЕАЭС. Заявление может быть направлено в виде отсканированного документа по электронным каналам связи и должно быть рассмотрено таможенным органом в течение четырех часов с момента его получения. О результатах рассмотрения заявления таможенный орган обязан проинформировать перевозчика.

В случае поломки тягача на территории иностранного государства и необходимости его замены перевозчику необходимо уведомить таможенные органы отправления и назначения государства – члена ЕАЭС.

Когда необходимо осуществление на территории иностранного государства грузовых операций, связанных со снятием таможенных пломб, например – в связи с аварией, следует уведомить об этом таможенные органы отправления и назначения государства – члена ЕАЭС и иностранного государства. Наложение

новых пломб должно быть документально зафиксировано таможенными органами иностранного государства.

Если эти условия не выполняются, товары утрачивают статус товаров ЕАЭС и рассматриваются таможенными органами ЕАЭС как иностранные. Соответственно, в отношении них подлежат уплате таможенные платежи.

В сложившейся ситуации многие транспортные компании осуществляют перевозки товаров между Калининградской областью и остальной частью территории ЕАЭС на пароме без захода в иностранные порты. В таком случае на основании статей 302 и 303 ТК ЕАЭС товары не помещаются под таможенную процедуру таможенного транзита. Операции, связанные с их убытием с таможенной территории ЕАЭС и прибытием на эту территорию, таможенными органами не совершаются. При этом в целях идентификации товаров отправителям и (или) перевозчикам рекомендуется для таможенных целей накладывать пломбы на грузовые помещения транспортных средств с указанием сведений об их номерах в транспортном документе (накладная CMR).

При перевозках товаров с одной части территории ЕАЭС на другую часть территории ЕАЭС транзитом через территорию иностранного государства перевозчиками должны учитываться изложенные особенности. ➔





Индивидуальный предприниматель А. Г. Головачев:

«У ветеранов есть интерес к освоению новых направлений перевозок»

Индивидуальный предприниматель из Алтайского края Александр Геннадьевич Головачев относится к той категории российских перевозчиков, которые в начале непростых 90-х годов смело взялись за освоение нового для себя вида деятельности – международных автомобильных перевозок. При этом сразу выбрали одно из самых непростых направлений: Россия – страны Европы. Кто работал в то время наверняка помнит, что приходилось буквально на ходу вникать в суть дела и перестраиваться под постоянно меняющиеся требования законодательства к перевозчикам. Это касается и таможенного оформления перевозимых грузов, и самой организации перевозок. Благодаря своей целеустремленности и уверенности в выбранном пути Александр Геннадьевич, опираясь на поддержку друзей – партнеров по бизнесу, сумел стать известным и авторитетным в Сибирском округе международным перевозчиком. В 2023 году его предприятие стало одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» среди организаций, зарегистрированных на территории деятельности филиала Ассоциации по Сибирскому федеральному округу.

Анатолий АНТОНОВ,
руководитель филиала АСМАП по
Сибирскому федеральному округу
(antonov@asmap.ru)

– Александр Геннадьевич, в каком году и как было принято решение начать осуществлять международные перевозки грузов?

– В конце 80-х годов я стал заниматься международными перевозками. Тогда в Киргизии мы с товарищами возили овощи на КАМАЗах из Узбекистана, а позднее решили пригнать в Россию из Германии грузовые автомобили на продажу. Попутно грузили машины оборудованием, сельскохозяйственной техникой и в России все продавали.

– А как вы оказались в Киргизии?

– Родился я на Алтае – в селе Усть-Катунь. После окончания школы (перед армией) поехал отдохнуть к близким родственникам в Киргизию, да и остался там жить на 14 лет. Поступил в Фрунзенский политехнический институт, получил специальность инженера-механика, затем работал начальником инструментального цеха на заводе в г. Фрунзе. Об автомобильном транспорте и не думал тогда. Организовал свой кооператив по поставкам из Томска в Киргизию сырья (полиэтилена и пр.). А после развала Советского Союза пришлось решать, чем дальше заниматься. Тогда с друзьями решили заняться перевозками овощей из Узбекистана. В 1991 г. некоторые из моих товарищей уехали жить в Германию, а я перебрался на Алтай в 1992 г. Так и работали: я грузил машины во Францию с Барнаульского завода мехпрессов, а приятели – из Германии в Россию.

– А как развивалось в эти годы ваше предприятие, как формировался парк автомобилей, водительский состав?

– В 1997 г. я подал заявление на вступление в АСМАП. Тогда условие было – пройти испытательный срок в один год. В 1998 г. мое предприятие было принято в



Рядом с первой иномаркой, 1995 год

действительные члены Ассоциации.

Начинали с трех машин. В определенное время количество транспортных средств доходило до 10–15 единиц. Услугами экспедиторов, диспетчеров со стороны не пользовались. Самостоятельно искали грузы и вели документацию. Все годы мы сотрудничаем с колхозом «Дружба», для которого возили из Германии сельхозтехнику марки «Джон Дир». Все, что у них сейчас работает на полях, привозили мы. Доставляли на экспорт продукцию Барнаульского завода мехпрессов, потом Бийской мебельной фабрики – в Австрию. Наличие грузов обеспечивало ритмичную работу предприятия и давало возможность развиваться.

Наиболее эффективная деятельность фирмы приходится на 2000-е годы. Часть водителей переехала со мной из Киргизии. Из ветеранов, с которыми начинал работать, назову Владимира Худякова. Сегодня в компании работает его сын Евгений. Сам я регулярно осуществлял рейсы за рулем. Поэтому хорошо понимаю экономику перевозок, из чего складываются затраты. Это помогает принимать правильные решения по выбору маршрутов и формированию тарифов на перевозки.

– Есть ли у вас хобби?

– Моя работа и есть хобби, других нет.

– Как ваша работа отражается на семье? Помогают ли вам в работе близкие люди?

– На протяжении десяти лет старший сын Артем занимался загрузками машин, вел всю документацию. Одним словом, был организатором перевозок. Какое-то время у него даже были свои четыре машины. Но затем он решил заняться другим видом бизнеса и теперь только по возможности помогает мне. Иногда по доверенности представляет предприятие на региональных мероприятиях АСМАП. Сейчас также в моей деятельности участвует младший сын Иван. Две дочери окончили институт, но в моих делах не задействованы. Зато у меня сейчас пятеро внуков!

– Сохранились ли у вас взаимоотношения с партнерами, клиентами, с которыми вы сотрудничали долгие годы?

– В Германии многолетний партнер Анатолий Иванович Мальцев и другие товарищи, которые обеспечивали загрузками из Германии, поддерживают связи со мной, хотя перевозок из Европы нет. В этом году проводим с ними отпуск на озере Иссык-Куль в Киргизии. Из алтайских партнеров сохраняются связи с Виктором



А. Г. Головачев с работниками предприятия, 2005 год

Бейфортом, который представляет колхоз «Дружба» и ООО «Русский лес». Иногда перевозим грузы и по их заявкам. Постоянно работает автомобиль на внутрисоссийских перевозках для ООО «Гудвилл» в родном селе Усть-Катунь.

– Какие проблемы испытывает ваше предприятие в настоящее время и в чем их причины?

– Как и у многих перевозчиков, на первом месте нехватка водительских кадров. Конечно, есть экономические проблемы. Приобрести подвижной состав сейчас нет проблем, много предложений. Но вот как его отработать? У меня малое предприятие и в прошлом году я платил за патент 40 тыс. рублей, в 2024-м – 120 тыс., а в 2025-м, если доход превысит 2,5 млн рублей, то надо платить налог в размере 15 %. Мы вынуждены принимать меры, чтобы не превысить это ограничение.

Следующая проблема – это снижение ставок на перевозки. Одной из возможных причин сложившейся ситуации считаю то, что на российский рынок зашли белорусские и другие иностранные перевозчики и начали снижать ставки, чтобы закрепиться на нем. Ну и, конечно, еще одна причина, как я уже говорил, – обновление подвижного состава. Выбрать есть из чего, но отработать платежи за машины не-

просто. Работаем пока на том, что имеем.

– А как по-вашему, за счет чего вам удалось стать одним из победителей престижного конкурса Ассоциации «Перевозчик года»?

– В 2023 г. хорошо помогли водители Евгений Худяков, его отец Владимир, Геннадий Беляев, Василий Никифоров, Амир Массатуов. Вот такая у нас сложилась команда в прошлом году. Кроме



На отдыхе с деловым партнером

того, в 2023-м у нас был контракт на перевозки грузов по книжкам МДП из Китая и Монголии в Барнаул. Выполнили десять рейсов. Но уже в следующем году наш заказчик начал работать с казахскими перевозчиками по более низким ценам, так как доставляли они этот груз напрямую из г. Урумчи (КНР) через Казахстан по более короткому маршруту. А если мы поедем через Казахстан, то обязательно столкнемся с поборами, невозможностью проконтролировать фактически затраты в рейсе, подтвержденные документально. На первый план выходит человеческий фактор, который трудно предугадать.

– Как в вашей работе помогает АСМАП и какие вы видите проблемы, на которые, на ваш взгляд, Ассоциации следует обратить внимание?

– У меня всегда было положительное отношение к АСМАП. Благодаря Ассоциации у нас нет проблем с получением перевозочных документов, мы всегда можем получить нужную консультацию и помощь от специалистов АСМАП.

С другой стороны, мне непонятна ситуация, связанная с облегчением условий допуска перевозчиков к Конвенции МДП, снижением требований к пользователю этой системы. Раньше перевозчик, имеющий возможность работать с книжками МДП, отличался уровнем подготовленности, квалификацией, а сейчас все предприятия уравнивают. Только захоти, бери книжку МДП и поезжай, сам такой водитель знает меньше положенного по работе с этой системой.

Я вижу, что Ассоциация эффективно работает, старается решать проблемы наших перевозчиков, в том числе борется за устранение очередей на пунктах пропуска. Но раньше мы работали на Европу от «двери до двери», а сейчас при перевозках из Китая забираем груз в Маньчжурii, а вглубь Китая поехать проблематично. Сидит какой-нибудь диспетчер, экспедитор, взимает свою комиссию, но при этом многих вопросов по перевозке не решает, так как является лишь звеном в цепочке посредников. Многие перевозчики до сих пор не располагают достаточной информацией об условиях проезда по территории КНР, чтобы самим заезжать непосредственно на склад отправителя в отдаленных от



На рыбалке, с. Алтайское, 2021 год



Руководитель филиала АСМАП по СФО А. А. Антонов (справа) награждает А. Г. Головачева как одного из победителей конкурса «Перевозчик года»

границы районах Китая. Наверное, АСМАП надо давать больше информации перевозчикам об условиях перевозок по территории Китая. Многие российские предприятия обеспокоены возросшей активностью иностранных организаций на нашем рынке МАП. К тому же разговоры о возможном саботаже со стороны коллег из стран ЕАЭС тоже

не добавляют оптимизма. Надеемся на Ассоциацию в вопросе защиты интересов российских перевозчиков.

– А если у вас появится хорошее по цене предложение доставки груза из глубины Китая – Шанхая, Пекина и т. д., вы готовы отправить машину в рейс?

– Конечно. Мне было бы интересно освоить это направление. ➔



Визовое сопровождение. Актуальные вопросы

Ирина ВСТАВСКАЯ,
заместитель начальника отдела услуг
ООО «АСМАП-Сервис»
(ivstavskaya@asmap-service.ru)

Шенгенская зона

На сегодняшний день многие дипломатические представительства стран шенгенского соглашения (ШС) – как визовые центры, так и консульские отделы – закрылись или приостановили прием документов на рассмотрение водительских и деловых виз.



В настоящее время все отрасли народного хозяйства в России функционируют в непростых условиях, напрямую связанных со сложившейся международной обстановкой. Отечественные компании вынуждены перестраиваться, менять бизнес-алгоритмы, адаптируясь к новым реалиям. Касается это и организаций, занимающихся международными перевозками грузов и пассажиров.

Как никогда остро стоит ключевой вопрос паспортно-визового сопровождения автотранспортной отрасли. Это связано как с изменениями логистики и маршрутов перевозки, так и с работой консульских учреждений иностранных государств.

Компания ООО «АСМАП-Сервис» на протяжении более двадцати лет помогает перевозчикам преодолевать вызовы, которые ставит время и социально-экономическое и техническое развитие в сфере международных автомобильных перевозок.

В журнале «МАП» №1, 2024 г. была опубликована статья о том, как в последнее время менялась ситуация с оформлением виз водителям и специалистам автотранспортных компаний. Что изменилось с тех пор? С какими проблемами по-прежнему приходится сталкиваться, а что уже удалось решить? Какие вопросы до сих пор остаются крайне сложными? В данной статье мы поделимся с читателями актуальной информацией.

Но все же остались консульства ряда стран, которые сегодня (по ходатайству АСМАП) готовы рассматривать документы для оформления профессиональных водительских и деловых виз для российских перевозчиков. Однако необходимо помнить о том, что пристальное внимание к соблюдению цели поездки будет приковано не только со стороны консульских учреждений в момент рассмотрения документов, но и пограничных служб в момент пересечения границы.

Рассмотрим страны, в которые возможно оформить шенгенские визы.

Италия

Пожалуй, консульство Итальянской Республики можно назвать самым популярным и лояльным в оформлении водительских и деловых (бизнес) виз в настоящий момент. Основанием утверждать это является следующее:

– процент отказов в выдаче виз минимальный (до 1%), что сейчас

является чуть ли не феноменом среди стран шенгенского соглашения;

– консульство Италии выдает многократные визы категории С со сроком действия от двух месяцев до одного года, которые позволяют многократно въезжать и выезжать из страны (*виза категории С – это краткосрочная виза с разрешенным пребыванием в странах шенгенского соглашения до 90 дней в каждом 180-дневном периоде*).

Окончательное решение о выдаче визы принимает консул, и спрогнозировать, на какой срок выйдет виза, на этапе оформления документов не представляется возможным. Однако если у водителя были ранее оформленные итальянские визы, с довольно высокой вероятностью он может рассчитывать на новую длительностью от шести месяцев до одного года. Конечно, в прежние времена консульства стран шенгенского соглашения выдавали визы с гораздо более продолжительным сроком действия, но на данный момент и та-

кие сроки очень привлекательны для перевозчиков.

Важным элементом в оформлении виз является наличие у российской транспортной компании, в которой работает водитель, договора на перевозку груза с итальянским партнером. Такой документ послужит основанием для выдачи визы от этой страны.

Тем автоперевозчикам, для которых подобное требование является препятствием, приходит на помощь ООО «АСМАП-Сервис» с готовым решением этой проблемы – оформление приглашения через своего итальянского партнера. Мы заказываем индивидуальное приглашение на водителя или специалиста, обратившегося к нам. В процессе рассмотрения документов в консульстве, если итальянскому партнеру поступит запрос из дипломатического представительства с целью подтвердить сотрудничество с российской транспортной компанией, в которой работает водитель или специалист, подтверждающие документы тут же будут предоставлены.

Не стоит забывать, что при оформлении итальянских виз есть и определенные ограничения. Например, большое значение имеет место постоянной регистрации заявителя, на которого подаются документы. Заявители, зарегистрированные в Северо-Западном федеральном округе (исключением является только город Калининград и Калининградская область), должны обращаться напрямую в визовый центр Италии, расположенный в Санкт-Петербурге. Представители всех остальных регионов России за оформлением итальянских виз могут обратиться в ООО «АСМАП-Сервис».

Несмотря на положительную динамику в одобрении виз со стороны консульства Итальянской Республики, существует ряд трудностей в паспортно-визовом сопровождении. К ним, в частности, относятся:

- длительные сроки оформления;
- запрос о повторной сдаче отпечатков пальцев.

Сроки рассмотрения визовых запросов консульскими учреждениями стран ШС в настоящее время превышают 45 дней. Это обусловлено сезонностью и/или требованием расширенной проверки документов с запросом дополнительных сведений по заявителю и его фактической цели поездки.

Срочного оформления виз в странах ШС на сегодняшний день не существует, поэтому мы просим учитывать этот факт и заблаговременно готовиться к предполагаемой дате въезда в Шенгенскую зону со значительным запасом времени.

Эстония, Венгрия, Австрия

Что касается других стран шенгенского соглашения, то перевозчики могут оформить визы Эстонской, Венгерской и Австрийской Республики. Для консульств этих стран обязательным требованием является наличие у перевозчика приглашения и договора на перевозку грузов с иностранным партнером – представителем страны. При этом документы принимаются от заявителей из любых регионов РФ, привязки к консульским округам нет.

Германия

На данный момент консульство Федеративной Республики Германия оформляет только однократные визы. Регионального разделения по месту регистрации водителя также нет, заявители могут подать документы в любой из пяти визовых центров, которые находятся в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Новосибирске и Калининграде. Необходимо наличие договора на перевозку грузов с немецким партнером и приглашение от него.

Опыт, накопленный специалистами ООО «АСМАП-Сервис», позволяет при подготовке комплекта документов для оформления виз перевозчикам замечать спорные вопросы, которые потенциально могут послужить препятствием в получении визы, и помогать перевозчикам формировать комплект документов именно в том виде, который полностью устроит сотрудников консульских служб. Наша общая задача – получить визу с хорошим сроком действия, обойтись без дополнительных запросов дипломатических представительств и обзавестись безупречной визовой историей.

Оформить шенгенскую визу могут граждане не только Российской Федерации, но и Республики Беларусь. От них потребуются стандартный комплект документов, а также временная регистрация или документ, подтверждающий право оформления визы на территории РФ.

Особый режим: калининградский транзит

Большой спрос на оформление шенгенских виз имеется у перевозчиков из Калининграда и Калининградской области, которым необходимо транзитом пересечь часть Литвы, для того чтобы попасть на «большую» территорию России. Конечно, для водителей, осуществляющих автомобильные перевозки, предусмотрена возможность оформления упрощенного транзитного документа (УТД), который выдается консульством Литовской Республики. Однако УТД не дает возможности пересекать границу других стран шенгенского соглаше-

ния, а также обязывает выполнять транзит, то есть нельзя выполнить загрузку в Литве и вернуться обратно с грузом.

Кроме того, на российско-литовской границе при выезде из Калининградской области постоянно образовывается очередь из грузовиков, выезжающих в Литву. Данная ситуация связана с работой таможни Литвы на погранпереходах, которая осуществляет свою деятельность в произвольном режиме, пропуская через границу незначительное количество машин. В пункте пропуска «Чернышевское» начала действовать система электронной записи в очередь на въезд в Литву грузовых автомобилей. При этом очередь также работает с большой задержкой.

Водители, следующие в Калининград с «большой» территории РФ, выигрывают во времени, если у них оформлена шенгенская виза, и их маршрут будет построен через территорию Латвийской Республики. Учитывая, что многие грузы относятся к категории скоропортящихся, наличие визы упрощает их доставку и снижает риск порчи перевозимых товаров.

Не стоит полагаться на волю случая: лучшим решением будет оформить шенгенскую визу и не тратить драгоценное время на пересечение загруженных пунктов пропуска, которыми пользуются водители с УТД.

Исламская Республика Иран

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

Помимо водительской визы, также можно оформить и деловую – для специалистов автотранспортных организаций. Она может быть как однократной (для деловой встречи с иранскими партнерами), так и многократной со сроком действия до шести месяцев. Для организаций – членов АСМАП возможно срочное оформление визы

всего за один рабочий день с момента подачи документов в консульство.

Туркменистан

Менее востребованной страной для оформления виз является Туркменистан. Туркменская сторона выдает многократные визы сроком на полгода. Однако, по отзывам самих перевозчиков, получить приглашение от туркменской стороны зачастую бывает проблематично. Кроме того, для оформления визы необходимо наличие договора на перевозку груза.

Китайская Народная Республика

Одним из самых популярных направлений для российских перевозчиков является Китай.

Водителям, осуществляющим перевозку груза в китайском направлении, необходимо получить визу категории С, которая предназначена для членов экипажа международных транспортных средств. Но на сегодняшний день консульство КНР в Москве не принимает документы на данную категорию визы, что для многих является препятствием.

Государственные структуры ведут работу для устранения этой проблемы: уже достигнуто соглашение между РФ и КНР, по которому документы на водителей для получения визы можно будет предоставить в любое консульство КНР, расположенное на территории России. Остается только дождаться прохождения всех официальных процедур и вступления в силу новых правил.

Пока что профессиональную водительскую визу можно оформить только в четырех консульствах, находящихся во Владивостоке, в Екатеринбурге, Иркутске и Хабаровске.

А для тех, кто не готов ждать начала выдачи китайских виз в Москве и не прочь совместить рейс в Китай с кратким визитом в Хабаровск, хотим сообщить: оформить китайскую визу через консульство, расположенное в этом городе, можно также с помощью ООО «АСМАП-Сервис». При этом транспортной компании, в которой работает водитель, не нужно будет беспокоиться об обязательном получении ноты, выданной предста-



вительством МИД РФ, так как мы запросим ее самостоятельно.

Поездка в Хабаровск необходима для сдачи водителем отпечатков пальцев. К сожалению, это обязательное условие для получения многократной китайской визы.

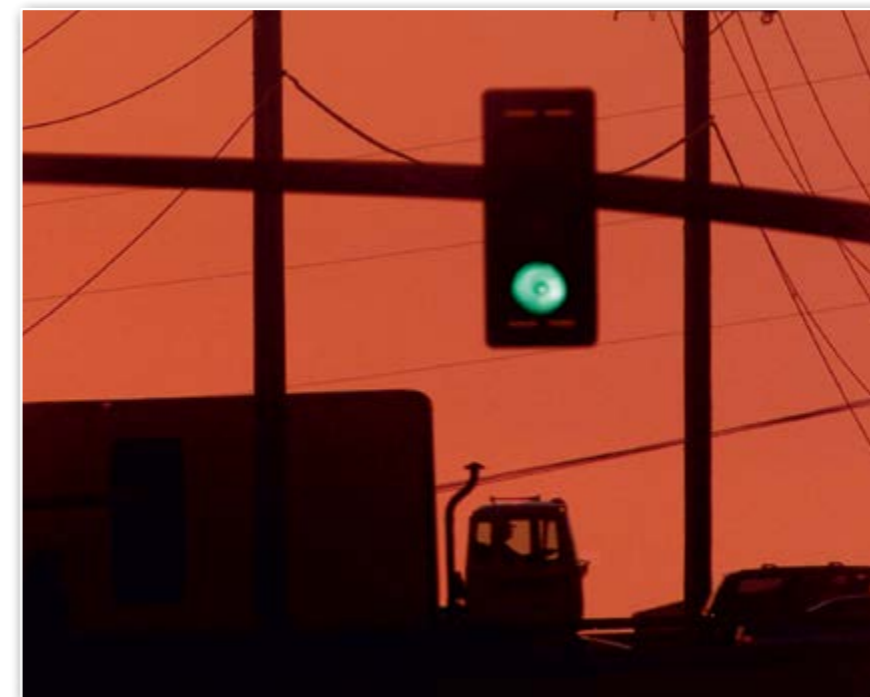
Кроме того, следует обратить внимание на то, что при подаче документов в консульство КНР обязательным условием является наличие оригинала свидетельства профессиональной компетентности (СПК) международного автомобильного перевозчика.

Для получения СПК необходимо пройти 36-часовой курс повышения квалификации и сдать письменный квалификационный экзамен. Обучение проводится в Академии

АСМАП и сети учебных пунктов во всех федеральных округах и тех городах областного значения, где имеется большое количество международных перевозчиков. Срок действия такого свидетельства составляет пять лет.

В дочерних организациях АСМАП водители и специалисты автопредприятий могут получить поддержку по любому вопросу, касающемуся международных автомобильных перевозок.

Мы, специалисты компании «АСМАП-Сервис», со своей стороны стараемся помогать перевозчикам в различных профильных вопросах и находить оптимальный вариант решения. ➔



Генеральный директор ООО «ТРАНС-ФОРЕСТ»

М. С. Куликов:

«Мы переживали сложности не раз. Справимся и сейчас!»

Компания «ТРАНС-ФОРЕСТ» (г. Аксай Ростовской области) была создана в 2001 году и сначала занималась экспортом леса. Под этот проект начал приобретаться собственный автопарк, и уже в 2002 году деятельность организации как перевозчика вышла на первый план. Предприятие было принято в действительные члены АСМАП, о чем, к слову, с тех пор ни разу не пожалело. Генеральный директор ООО «ТРАНС-ФОРЕСТ» М. С. Куликов рассказал о своей фирме, историю ее становления и об актуальных проблемах, которые волнуют современного российского международного перевозчика.

Натэлла ЯРАЛОВА

– **Максим Сергеевич, почему вы стали международным перевозчиком? С чего начинали и как развивалось ваше предприятие?**

– Я работал в компании, которая сначала занималась экспортом металлолома. Потом был приобретен собственный парк. И так сошлись звезды, что я попал в логистику. Далее появилась возможность организовать собственное предприятие, тем более еще в юности мне всегда это нравилось. Когда еще учился в школе, очень хотел пойти работать водителем в «Совтрансавто». Да, была такая мечта. Это было престижно в то время.

Первоначально парк ООО «ТРАНС-ФОРЕСТ» состоял из нескольких

автомобилей MAN 2000, далее произошел переход на Mercedes-Benz Actros, которых на данный момент в парке семнадцать единиц, пять из них приобретены благодаря Постановлению Правительства РФ № 147, предполагавшему отсрочку уплаты таможенных платежей. Основным направлением работы была Италия.

– **С 2002 г. ваше предприятие является действительным членом АСМАП, то есть вы практически сразу решили вступить в ряды членов Ассоциации. Почему?**

– Это было взвешенное и оправданное решение. Членство в Ассоциации помогло решить множество проблем, упростить достижение целей, поставленных перед предприятием, сделать нашу работу гораздо эффективнее и выгоднее. Мы уже



почти четверть века с АСМАП и, думаю, будем развиваться вместе с ней и дальше.

– **Максим Сергеевич, как ваша компания пережила непростые времена кovidной пандемии?**

– Как и для всех, период кovidа был сложным, тем не менее мы продолжили работу. Пандемия стала настоящим испытанием, проверкой на прочность, но мы выстояли. Государственная поддержка очень помогла в тот момент. Отдельная благодарность руководству России за это.

– **Как на вашу работу повлияли СВО и санкции? Что-то изменилось?**

– Да, конечно. В момент начала СВО одному из наших автомобилей не хватило порядка двенадцати часов, чтобы завершить транзит

по территории Украины. Водитель провел тогда в Ужгороде сорок восемь суток. Благодаря усилиям АСМАП и Минтранса РФ был осуществлен обмен тридцати двух российских водителей (в том числе и нашего) на украинских. Тягач вместе с прицепом и грузом был национализирован украинскими властями. Однако снова благодаря усилиям Ассоциации были выплачены компенсации за груз и транспортное средство. Огромная благодарность и низкий поклон АСМАП!

Что касается санкций (особенно пятого пакета), то они кардинально изменили направление грузоперевозок наших автомобилей – с запада на восток. Турецкое направление первоначально выручало, но в данный момент на нем стало крайне мало грузов, потому что нашим заказчикам очень сложно их оплатить. На китайском направлении те же сложности. Поэтому первоочередный вопрос, который сможет восстановить международные перевозки, связан с платежами в наших дружественных странах.

– **Какие наиболее острые проблемы в работе международных перевозчиков на данный момент вы хотели бы подчеркнуть?**

– Помимо трудностей в банковской сфере, с платежами, это – обновление парка и нехватка водителей. На Общем собрании членов АСМАП Е. С. Москвичев, президент Ассоциации, затронул эту тему. То, что сегодня представлено на рынке техники, нам недоступно, совершенно космические цены. Для сравнения: в 2012 г. мы покупали тягач за 3 млн 700 тыс. рублей, прицеп – за 1 млн 100 тыс. (тоже, кстати, по программе АСМАП), сценка по стоимости получалась около 5 млн. Плюс-минус те же расценки были и на перевозку. Срок окупаемости затрат на машину составлял примерно четыре – пять лет. Сейчас он увеличился как минимум в два раза. При высокой стоимости техники и таких процентных ставках за кредиты и лизинги обновление парка находится под большим вопросом. Нам,

как международным перевозчикам, необходима помощь с льготным приобретением техники по тем или иным схемам. Например, с помощью целевой программы снизить утилизационный сбор, который очень высок, чтобы мы смогли обновиться. Сейчас все перевозчики находятся в одинаковых условиях – «выкатывают» свои парки. Естественно, наш мы поддерживаем, как можем, организовали ремонтную базу, где трудятся три специалиста, и работы им всегда хватает. Но техника, как ни крути, не вечна, и чтобы развиваться, нужна новая.

Люди, конечно, тоже необходимы. Нехватка водителей год от года становится все более острой. Средний возраст тех, кто работает в данный момент, составляет пятьдесят плюс. Работа водителя-дальнобойщика не престижна среди молодежи, и тут надо подумать, как ее популяризировать на государственном уровне. Выучиться и получить права категорий С и Е на сегодняшний день стоит порядка 80 тыс. рублей. Это категории профессиональные, то есть не просто для развлечения. Если к нам придет человек, мы можем его обучить, но нужно, чтобы он пришел. Может быть, какое-то льготное обучение стоит ввести на базе средних специальных образовательных уч-

реждений, чтобы как-то поправить ситуацию.

– **Максим Сергеевич, вы упомянули, что мечтали работать водителем в «Совтрансавто». Но судя по тому, что вы стали генеральным директором, мечта исколесить весь мир осталась несбывшейся?**

– Все нет, я частенько сам сажусь за руль, пользуясь своим должностным положением. Если серьезно, то я ездил и в Италию, и в Испанию, и в Абхазию в роли водителя. И, кстати, хватало времени припарковаться, пойти прогуляться и посмотреть достопримечательности. Тогда были у нас экипажи, работали по два человека. И водителей, и рентабельности предприятия хватало, можно было два рейса в месяц делать. Но все это уже в прошлом, к сожалению.

– **Получается, это из-за нехватки водителей?**

– Верно, это основная причина. Зарплата водителей вследствие дефицита профессионалов значительно выросла. Прямые затраты рейса выглядят следующим образом: зарплата водителя, заправка топливом и ремонт автомобиля. В итоге та сумма, которая пришла от заказчика, с трудом может все это покрыть. Поэтому такая сейчас сложная ситуация на рынке российских международных перевозок.





– Как вам удается в таких сложных условиях оставаться международным перевозчиком? Что и куда возите?

– Грузоперевозки – волнообразный бизнес. Есть падения, но есть и взлеты. Мы с оптимизмом смотрим в будущее и надеемся на лучшее. Летом традиционно возим товары в Абхазию, по большому счету в этом направлении даже виды товаров не изменились. В Китай съездили, попробовали, причем успешно, но там возникли трудности с платежами, кое-как загрузились. Пока разбирались с платежами, машина простаивала, а это убытки. В ближайшее время мы в любом случае вернемся в Турцию. Оттуда в Россию возим в основном грузы по параллельному импорту и, конечно, товары турецких производителей. В принципе, мы возим все: и оборудование, и напитки, и даже макароны, бывало, доставляли. У нас тентованный подвижной состав, все, что можно перевозить в тенте, возим. В прежние годы, доковидные, самым прибыльным временем была осень и первый месяц зимы. Начиная с сентября и по декабрь включительно мы возили товары из Европы больше всего. У нас буквально были расписаны все машины и перевозки по минутам. Сейчас все поменялось, и теперь никто не знает, когда лучше ставки

фрахта, а когда хуже. Это даже прогнозировать не удастся. Мы не знаем, что будет завтра, все зависит от исхода СВО, это понятно.

– В этом году ООО «ТРАНС-ФОРЕСТ» стало одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года». На Общем собрании членов Ассоциации вас наградили памятной плакеткой и ценным подарком. Примите наши поздравления. Как вы ощущаете себя в этой роли?

– Спасибо. Я благодарен АСМАП за столь высокую оценку нашей деятельности. Быть «Перевозчиком

года» очень приятно, но это накладывает определенные обязательства. Будем стараться соответствовать высоким стандартам и в дальнейшем. Готовы к работе и покорению новых вершин.

Общее собрание членов Ассоциации в этом году прошло на высочайшем уровне и с большим количеством положительных эмоций. Работу команды АСМАП считаю выполненной на отлично! Много уже сделано, но многое еще и предстоит. Я уже озвучил вопросы, волнующие абсолютно всех российских международных перевозчиков, и они требуют решения. В том числе с помощью Ассоциации, на которую мы очень рассчитываем.

– Максим Сергеевич, какие планы на будущее? Что в перспективе?

– Расти и развиваться, конечно, открывать новые направления международных перевозок, оптимизировать существующие. Планы такие. Что же касается перспектив, то они в настоящее время достаточно туманны. Сложный рынок, низкие ставки фрахта, высокая стоимость техники, запасных частей и топлива, высокие зарплаты водителей, ну и, как следствие, конечно, невысокая рентабельность. Однако мы уже не раз проходили кризисы, нам не привыкать, переживем и этот. 🛑



МАП №4_2024

Официальная хроника

Подписан Протокол, предусматривающий упрощение процедуры оформления виз профессиональным водителям, осуществляющим международные автоперевозки между Россией и Китаем

По итогам 29-й регулярной встречи глав правительств России и Китая, председателя Правительства Российской Федерации Михаила Мишустина и премьера Государственного совета Китайской Народной Республики Ли Цяна, состоявшейся 21 августа 2024 г., был подписан Протокол о внесении изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики об облегчении поездок граждан от 22 марта 2013 г. (далее – протокол, соглашение).

Внесенные изменения позволят оформлять визы российским водителям во всех консульских учреждениях Китайской Народной Республики, расположенных на территории Российской Федерации (сейчас визы выдаются только в Екатеринбурге, Иркутске, Хабаровске и Владивостоке).

Работа с китайской стороной по подготовке проекта протокола с целью упрощения процедуры оформления виз профессиональным водителям,

осуществляющим международные автомобильные перевозки между Россией и Китаем, проводилась Минтрансом России, МИДом России по инициативе и при непосредственном участии АСМАП с 2018 г.

Вопрос об упрощении процедур выдачи китайских виз российским профессиональным водителям был также поставлен в ходе встречи Президента Российской Федерации В. В. Путина с автоперевозчиками – членами АСМАП в феврале 2024 г. в Казани. По итогам встречи федеральным органам исполнительной власти было дано поручение обеспечить завершение подготовки проекта протокола о внесении изменений в соглашение.

В настоящее время подписанный протокол проходит процедуру ратификации. О дате вступления в силу изменений в соглашение в соответствии с подписанным протоколом АСМАП проинформирует дополнительно.

Возобновлено движение в СПП «Покровка» на границе с Китаем

ФГКУ Росгранстрой сообщает о возобновлении осуществления государственного контроля по пропуску грузов и физических лиц через госграницу в смешанном пункте пропуска «Покровка» в Хабаровском крае (на китайской стороне – «Жаохэ»). Соответствующее решение принято в связи с нормализацией гидрологической обстановки на реке Уссури.

Распорядок работы смешанного пункта пропуска «Покровка»: понедельник – суббота с 10:00 до 19:00 (по местному времени).

Напомним, что с 8 августа 2024 г. движение в пункте пропуска «Покровка» было временно приостановлено из-за повышения уровня воды в реке Уссури до критической отметки.

Завершены работы по ремонту дорожного покрытия в автомобильном пункте пропуска «Караузек» на границе с Казахстаном

В автомобильном пункте пропуска «Караузек» в Астраханской области завершены работы по ремонту дорожного покрытия.

Мероприятия по улучшению состояния инфраструктуры проводились с целью создания благоприятных условий для грузов и граждан, пересекающих участок границы через пункт пропуска «Караузек».

Напомним, что работы начались 15 августа. Их завершение было запланировано на 31 августа.

АСМАП рекомендует учитывать данную информацию при планировании перевозок через российско-казахстанскую границу.

К концу 2026 года на границе России с Казахстаном реконструируют пункт пропуска «Озинки»

В многостороннем автомобильном пункте пропуска (МАПП) «Озинки» на границе России с Казахстаном планируют провести работы по реконструкции.

В целом проект реконструкции МАПП «Озинки» предусматривает строительство новых зданий и сооружений: служебно-производственных зданий для размещения сотрудников государственных контрольных органов, павильонов пограничного контроля, модулей паспортного контроля, досмотровых ям, боксов досмотра транспортных средств, питомника для служебных собак, стоянки-накопителя и т. д.

Кроме того, в пункте пропуска установят порталные инспекционно-досмотровые комплексы на въезд и на выезд из России. Такие комплексы позволяют сканировать 100 % транспортных средств с грузом, эффективнее выявлять запрещенные к провозу предметы и вещества и сокращать сроки таможенного контроля и досмотра.

Планируется, что после завершения работ по реконструкции пропускная способность пункта пропуска увеличится в 5,5 раза и составит 1 361 транспортное средство в сутки (из них 536 грузовых транспортных средств).

Реконструкцию будут проводить без закрытия пункта пропуска. Все работы рассчитывают завершить до конца 2026 г.

АСМАП отмечает, что ускоренная модернизация пунктов пропуска на южной границе России позволяет существенно увеличить пропускную способность МТК «Север–Юг».

Битва гигантов в стране вечно синего неба

В Монголии финишировал
ралли-рейд «Шелковый путь»

История длиной в 15 лет, более 1 200 экипажей, вышедших на старт, свыше 64 600 преодоленных километров, 60 принимающих городов, 53 страны, представляющие своих участников. Все это статистические данные уникального трансконтинентального ралли-рейда «Шелковый путь», который в этом году проходил по маршруту Томск (Россия) – Улан-Батор (Монголия) и стал самым сложным за все годы проведения.



Кирилл СЕРГЕЕВ

В далеком 1978 г. началась история крупнейшего и наиболее известного в мире ралли «Дакар». Тысячи участников, миллионы болельщиков, невероятные эмоции, триумфальные выступления. Самая престижная гонка, наиболее захватывающая часть которой приходилась на состязания грузовых транспортных средств. Спустя 12 лет в марафоне сделала свои первые робкие шаги команда Камского автозавода. Но уже с 1996 г. она многократно становилась обладателем заветного «Золотого бедуина», завоевав огромное количество почитателей по всей планете и безупречную репутацию в мировом автоспорте. С тех пор представители «Синей армады» стали главными звездами грузового зачета «Дакара», вызывая восторженные отклики зрителей.

На сегодняшний день россияне отстранены от участия в рейде, причем, как известно, далеко не по спортивным причинам. Однако это не сломило представителей «КАМАЗ-мастера». Они продолжили прославлять российский автоспорт на других состязаниях.

Еще пятнадцать лет назад по инициативе президентов России, Туркменистана и Казахстана была организована альтернативная «Дакару» гонка, условия участия в которой были максимально приближены к дакаровским как по сложности прохождения спецучастков, так и по разнообразию дорожного покрытия. Да и грузовой зачет здесь такой, что впору позавидовать организаторам «Дакара».



В разные годы гонка проводилась на территории России, Китая, Казахстана, Монголии и Туркменистана. Ее маршрут традиционно пролегает через регионы, по которым когда-то проходили караваны великого торгового Шелкового пути. И сегодня марафон стал важнейшим событием в году не только для российских спортсменов, но и для их главных преследователей, за жаркой борьбой которых так увлеченно наблюдает вся спортивная общественность. Речь, конечно же, идет о белорусской команде «МАЗ-СПОРТавто».



С каждым годом набирая обороты, представители «Красных зубров» стали единственными настоящими соперниками «Синей армады» на «Дакаре». Но белорусам было отказано в участии в состязании еще в 2022 г. И вот уже второй год взгляды любителей автоспорта прикованы к ралли-рейду «Шелковый путь».

На протяжении 13 лет представители «МАЗ-СПОРТавто» шаг за шагом приближались к своей заветной цели, буквально наступая на пятки россиянам, навязывая им бескомпромиссную борьбу, а зачастую и опережая их на многочисленных спецучастках. Эта кропотливая работа принесла свои плоды

в прошлом году, когда экипаж под управлением руководителя «Красных зубров» Сергея Вязовича наконец отпраздновал историческую победу на ралли «Шелковый путь». Поэтому в этом году интрига в грузовом зачете была велика как никогда.

В составе «КАМАЗ-мастера» в марафоне приняли участие новоиспеченный руководитель команды Эдуард Николаев, рекордсмен по количеству триумфов в гонке Дмитрий Сотников, титулованный Андрей Каргинов, опытный Сергей Куприянов, а также дебютант Богдан Каримов. Кроме того, в категории «Гранд

Тур» заявился всем полюбившийся российско-китайский экипаж команды «Один пояс – один путь» во главе с Хоу Хунинном. Как и в прошлом году, большинство российских экипажей выступало на грузовиках семейства К5 КАМАЗ-435091. Экипаж Эдуарда Николаева соревновался на капотном грузовике КАМАЗ-43509К, а газодизельной моделью КАМАЗ-43509 традиционно управлял Сергей Куприянов.

Работа по модернизации подвижного состава в команде ведется без перерывов. И если раньше она была направлена только на улучшение технических характеристик «железных коней», повышение их скорости и надежности, то теперь головной боли конструкторскому отделу прибавила и необходимость провести импортозамещение некоторых узлов и агрегатов. Впрочем, эта проблема актуальна и для других команд, участвующих в грузовом зачете. Что же касается КАМАЗов, то изменениям подверглась подвеска шасси и кабины. По словам начальника конструкторского отдела команды Евгения Яковлева, благодаря проведенной работе было найдено решение, позволившее при тех же комплектующих максимально использовать весь диапазон настроек, улучшить плавность при пересечении участков бездорожья, а также снизить крены. Повышена эффективность



различных систем двигателя, элементов ходовой части и тормозной системы.

Для главных соперников россиян – команды «МАЗ-СПОРТавто» нынешняя гонка выдалась особенно волнительной. Во-первых, экипаж Сергея Вязовича впервые участвует в ралли в статусе его действующего победителя, а во-вторых, нынешний год для Минского автозавода является юбилейным. Девятого августа МАЗ отметил 80-летие. Словом, ударить в грязь лицом представителям «Красных зубров» было непозволительно. Компанию руководителю команды составили экипажи

под управлением уже знакомых болельщикам Алексея Вишневого и Виталия Мурылева. Белорусский коллектив вновь выступил на грузовиках капотной компоновки МАЗ-6440RR.

Вопреки надеждам болельщиков команды автозавода «Урал», в прошлом году успешно выступившей на «Шелковом пути» и занявшей девятое место в генеральном зачете, в нынешнем году финишировать миассцам не удалось. И это даже несмотря на увеличение количества экипажей до двух. Дебютант гонки – пилот Алексей Попов во время одного из этапов практически сразу после старта на большой скорости влетел в яму. Машина получила серьезные повреждения, но ситуацию сильно усугубило то, что сам Алексей серьезно травмировал позвоночник и продолжать гонку не смог. Пожелаем спортсмену скорейшего выздоровления. Что же касается прошлогоднего финишера Юрия Наймана, то его сход с дистанции, пожалуй, стал самым обидным. За 30 км до финиша у его автомобиля сломалась помпа охлаждения двигателя. Что ж, будем надеяться, что эти трудности лишь закалят характер спортсменов, и мы вновь увидим их на ралли в следующем году.

На этот раз команда «ГАЗ Рейд Спорт» выступила на «Шелковом пути» в составе двух экипажей под пилотированием Михаила Шкляева

и Владимира Моисеева. Нижегородцы достойно выглядели на грузовиках ГАЗ «Садко Next Спорт», заняв восьмое и девятое места в итоговом протоколе грузового зачета.

Нынешний «Шелковый путь» взял старт в Томске и провел участников ралли по горному Алтаю и самым живописным местам Монголии, были и скоростные каменистые трассы, и уникальный 100-километровый отрезок песков и дюн, ставший одним из самых трудных испытаний. В общей сложности дистанция гонки составила 5 243 км и была разделена на 11 этапов. Какие только природные зоны не приходилось пересечь экипажам: на их пути возникали леса и степи, полупустыни и пустыни, горы и предгорья, а также многочисленные русла рек.

В жаркой борьбе спортсменам нужно было прежде всего сохранять холодный ум, штурманам – не допускать навигационных ошибок, а механикам постоянно находиться начеку, тем более что в этом году в программу ралли вернулся марафонский этап, во время проведения которого только сам экипаж может ремонтировать и обслуживать свою технику.

К удивлению многих, первый этап остался за дебютантом гонки – Бог-



даном Каримовым, однако уже на следующий день в лидеры вырвался действующий победитель Сергей Вязович. Началась битва года, характеризовавшаяся предельным накалом, высочайшим мастерством и запредельными скоростями.

На третьем этапе произошло событие, которое наверняка войдет в

историю мировых ралли. Вследствие ошибки организаторов чудом удалось избежать лобового столкновения МАЗа Сергея Вязовича и КАМАЗа Эдуарда Николаева, которые с бешеной скоростью двигались в направлении друг друга.

Весьма неприятный инцидент произошел и на четвертом этапе, когда опрокинулся грузовик Андрея Каргинова. И хотя машина не получила критических для продолжения борьбы повреждений, упущенное время не позволило двукратному победителю «Дакара» рассчитывать на подиум. В итоге лишь седьмое место генерального зачета.

Тем временем борьба за пьедестал накалялась. Камазовцы и мазовцы шли буквально ноздря в ноздю. Поочередно лидерство брали в свои руки и Дмитрий Сотников, и Эдуард Николаев, и Сергей Вязович. Развязка выглядела неопределенно. Однако на восьмом и девятом этапах белорусских болельщиков ждало большое разочарование: сначала на МАЗе Сергея Вязовича сломалось рулевое управление. И если бы не подоспевшие на выручку коллеги Виталий Мурылев и Алексей Вишневский, пожертвовавшие ради успеха товарища по команде собственным результатом, то сход был бы неизбежен. Забегая вперед, отметим,



что оба спасителя лидера белорусской команды все же смогли полностью преодолеть «Шелковый путь» и занять десятое и шестое места соответственно. Но на следующий день вновь обидная неудача – одно за другим из строя начали выходить колеса белорусского капотника. Лидерство было уже не удержать. Тем не менее экипаж Сергея Вязовича с честью справился с выпавшими на его долю испытаниями и смог занять третье место в генеральной грузовой квалификации.

По сути, борьба за лидерство развернулась между Эдуардом Николаевым и Дмитрием Сотниковым. К тому моменту у КАМАЗа самого молодого пилота Богдана Каримова два дня подряд ломались амортизаторы, а значит драгоценное время было упущено.

Все решалось на последнем этапе. Экипажи лидеров гонки отделились менее восьми минут. Но поскольку первым на старт отправился вчерашний победитель этапа Эдуард Николаев, Дмитрий Сотников мог спокойно контролировать ход сражения, регулируя свой темп по мере необходимости. Немаловажную роль при распределении призовых мест сыграло и главное кредо «КАМАЗ-мастера»: важнее



всего – командный результат, а риск совершения фатальной ошибки делом благородным в данном случае явно считаться не будет. В итоге пятикратным победителем ралли «Шелковый путь» стал рекордсмен Дмитрий Сотников, которому на протяжении всей гонки помогали штурман Руслан Ахмадеев и механик Ильгиз Ахметзянов. Стоит от-

метить и фантастический результат дебютанта гонки Богдана Каримова, ставшего четвертым, налицо большие перспективы молодого спортсмена.

Однако предоставим слово победителю самого сложнейшего марафона:

– Невероятно! Очень тяжелая гонка до последнего километра. Целый год был напряженным, мы проделали большую работу. Здорово, что у нас получилось: первое и второе места – у двух экипажей, и титул вновь у КАМАЗа. Заслуженная победа. Весь экипаж справился отлично. Задача на следующий год? Будем бороться за победу, как и всегда, – отметил Дмитрий Сотников.

Эта блестящая победа стала одиннадцатой для российской команды. Позади осталась тяжелейшая гонка, на протяжении которой ее участники испытали весь спектр эмоций: от отчаяния в неудачных эпизодах до счастья на финише.

– Этот «Шелковый путь» воодушевил и удивил своей трассой. Вся команда очень довольна. Для новичков, особенно для Богдана Каримова, это очень серьезный опыт, так как «Дакара» для российских спортсменов нет. Организаторы максимально приблизили ралли к «Дакару», сделали потрясающую гонку, спасибо им огромное. Маршрут просто фанта-



стический, – сказал руководитель команды Эдуард Николаев.

В свою очередь бронзовый призер грузовой зачета Сергей Вязович также выглядел бодрым и довольным результатом.

– В целом гонка сложилась хорошо, мы всегда были конкурентоспо-

собны, но, к сожалению, на одном из этапов потеряли слишком много времени, чтобы бороться за победу. Тем не менее мы на подиуме. Это очень хорошая работа всей команды, – подчеркнул он.

Отрадно, что борьба между сильнейшими командами в грузовом заче-

те с каждым годом лишь усиливается, держа в напряжении многочисленных любителей автоспорта. А участие в ралли «Шелковый путь» способствует их дальнейшему развитию.

Поздравляем победителей с триумфом и желаем им покорения новых вершин! 🏆





Способны сделать невозможное

ООО «АДР» из Брянской области – небольшая, динамично развивающаяся на российском рынке транспортная компания. За время своей деятельности она зарекомендовала себя как надежный партнер в сфере грузоперевозок, подтверждением чему служит долгосрочное сотрудничество со многими клиентами. Рассказывает ее директор И. И. Климиченко.

Организация берет свое начало в 2008 г. Именно в это время российский рынок стал максимально открытым к импортируемой продукции. Со всех сторон в Россию потекли потоки грузов различной номенклатуры, что не могло не повлечь за собой переход существующих транспортных услуг на более высокий уровень сервиса.

За время своей работы специалисты компании прошли сложный, тернистый путь, ведь на рынке грузовых перевозок в период 2012 – 2014 гг. происходил самый настоящий естественный отбор, где смогли выжить только специалисты, которые способны сделать невозможное.

ООО «АДР» специализируется на оказании логистических услуг, которые включают в себя международные грузовые перевозки автомобильным транспортом.

В нашей организации сложилась команда высококвалифицированных профессионалов, обладающих необходимыми знаниями и богатым опытом в области логистики и грузовых перевозок, которую мне выпала честь возглавить. Именно это выгодно выделяет нашу компанию на рынке транспортных услуг и позволяет осуществлять свою деятельность на коммерческой основе в международном сообщении с гарантией качества.

В 2021 г. мной было принято решение об обновлении автопарка. Организация приобрела в лизинг транспортные средства для улучшения условий труда водителей и



Водители предприятия А. Б. Ружицкий (фото слева) и О. В. Чигарков (фото справа)



Директор ООО «АДР» И. И. Климиченко

повышения оптимизации предприятия.

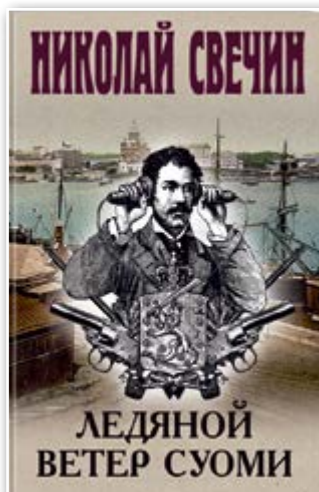
Сотрудники нашей организации в ходе работы с клиентами придерживаются индивидуального подхода к каждому, прорабатывают любые решения по доставке грузов до пункта назначения, точно и добросовестно выполняют заказы. Для нас нет разницы, личные ли

это вещи либо крупный корпоративный заказ.

Широкая сеть транспортных организаций и, соответственно, высокая конкуренция осложняют развитие ООО «АДР». А тенденция снижения транспортных перевозок ужесточает борьбу. Сложившаяся на мировом финансовом рынке непростая ситуация определенно оказала негативное влияние на уровень потребности в транспортных услугах. Но в силу безупречной репутации среди клиентов ООО «АДР» предоставляется возможность подать себя как надежного участника рынка транспортных услуг и таким образом воспользоваться потенциалом в сфере международных перевозок грузов.

За эффективное использование подвижного состава на международных перевозках, обеспечение безопасности перевозок наше предприятие стало одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» от Центрального федерального округа в категории от 1 до 10 транспортных средств. Эта награда является показателем устойчивого развития нашей небольшой организации. 🚚

Что почитать? Что посмотреть?



ЛИТЕРАТУРА

НИКОЛАЙ СВЕЧИН. «ЛЕДЯНОЙ ВЕТЕР СУОМИ»

Жанр: Исторический детектив

Год написания: 2024

Объем: 352 страницы

Описание: Книга входит в цикл произведений о сыщике Алексее Лыкове и является 35-й по счету, но ее можно читать и как самостоятельное произведение.

Немудрено, что кассир крупного банка, уроженец Финляндии Раутапяя, воспользовался таким удобным случаем. До финской границы – всего ничего. А там, в продуваемом ледяными ветрами Гельсингфорсе, российская полиция бессильна. И всем заправляют местные блюстители порядка, для которых распоряжения имперских властей – пустой звук. Используя подложные документы, господин Раутапяя похитил почти триста тысяч рублей и был таков... В один из дней августа 1913 г. в холодную и дождливую финскую столицу отправляется статский советник Лыков. Приказ – найти, поймать и вернуть воришку вместе с деньгами. Но поиски преступника быстро зашли в тупик. Кассир найден убитым, а украденные им деньги бесследно пропали. Оставалась одна маленькая и почти безнадежная зацепка: возле трупа лежала странная записка, которая обрушила все прежние версии Лыкова и превратила дело из уголовного в политическое...



БЕНХАМИН ЛАБАТУТ. «MANIAC»

Жанр: Исторический роман

Год написания: 2024

Объем: 352 страницы

Описание: Центральное место в своей новой книге чилийский писатель Бенхамин Лабатут отводит биографии математика-вундеркинда Джона фон Неймана, участника Манхэттенского проекта и создателя архитектуры вычислительных машин, на основе которой был построен один из первых компьютеров – MANIAC. История фон Неймана предваряется рассказом о трагической судьбе Пауля Эренфеста, а последние главы посвящены судьбоносному турниру по игре го между Ли Седодем и программой AlphaGo. Черда противоречивых событий из мира науки – от создания водородной бомбы до рождения суперкомпьютеров, вызывающих восторг у одних и вселяющих ужас в других, завершается ошеломительной победой искусственного интеллекта над человеком, заставляя читателей задуматься о том, куда нас привели и приведут технологии.

КАРОЛЬ МАРТИНЕЗ. «СШИТОЕ СЕРДЦЕ»

Жанр: Современная зарубежная проза

Год написания: 2024

Объем: 464 страницы

Описание: В семье Фраскиты Караско с незапамятных времен от матери к дочери передается таинственная шкатулка, и каждая находит в ней свой особый уникальный дар. Фраскита нашла там нитки и иголки, ее дар – шитье. Она не только превращает старые тряпки в прекраснейшее подвенечное платье, но и заново может соединить человека с покинувшей его тенью, возродить, сшив воедино растерзанного в клочья бойцового петуха. И каждая из пяти дочерей когда-нибудь получит странный, прекрасный, пугающий дар, который станет для нее и счастьем, и горем. Неудивительно, что в деревне Фраскиту считают колдуньей и сторонятся, боятся ее и все же тянутся к ней. Но однажды Фраските вместе с детьми придется покинуть родную деревню, чтобы отправиться странствовать по Испании, а потом и за ее пределами, неся миру чудо и проклятье. «Сшитое сердце» – пленительно красивая, яркая, изобретательная сказка, в которую погружаешься с первых же строк, и вынырнуть из нее будет невозможно.



КИНО

«КОСМОНАВТ»

Жанр: Драма, фантастика

Страна: США, Чехия

Режиссер: Йохан Ренк

Актерский состав: Адам Сэндлер, Кэри Маллиган, Пол Дано, Кунал Найяр

Продолжительность: 1 час 47 минут

Описание: Уже несколько месяцев чешский космонавт Якуб находится в одиночной миссии, чтобы исследовать загадочное сиреневое облако, недавно образовавшееся рядом с Юпитером. Когда оставшаяся на Земле беременная жена решает его бросить, руководительница полета приказывает не передавать это сообщение, а на корабле Якуба внезапно материализуется говорящий человеческим голосом дружелюбный инопланетянин в виде гигантского мохнатого паука.



«НЕНОРМАЛЬНЫЙ»

Жанр: Драма, комедия

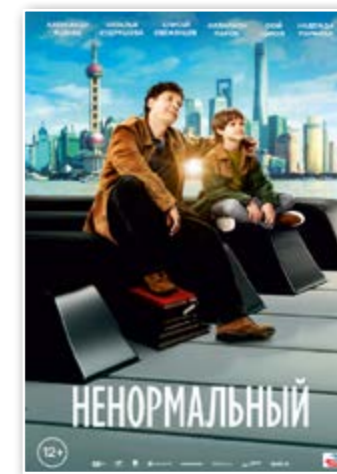
Страна: Россия

Режиссер: Илья Маланин

Актерский состав: Александр Яценко, Наталья Кудряшова, Елисей Свеженцев, Илларион Маров

Продолжительность: 1 час 43 минуты

Описание: Восемилетний Коля не такой, как все. Мама мальчика Татьяна уже не верит, что врожденная болезнь отступит и ребенок когда-нибудь станет «нормальным». Но ее новый знакомый Юрий твердо намерен поставить Колю на ноги с помощью своей уникальной системы гимнастики. А когда во время занятий случайно выясняется, что у мальчика талант к музыке, обучение игре на фортепиано становится еще одним этапом на пути к выздоровлению. Впереди у Коли – престижный конкурс пианистов в Китае, первое свидание и масса препятствий, преодолеть которые ему помогут целительная сила музыки и отцовская любовь.



«ВЫ МЕНЯ ВИДЕЛИ?»

Жанр: Драма

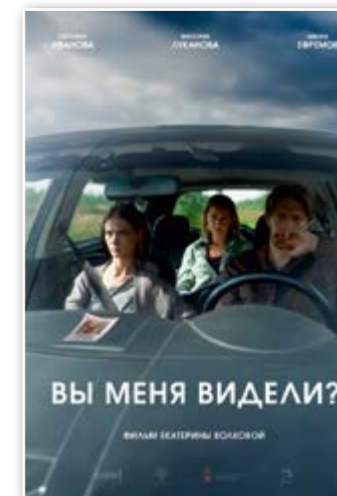
Страна: Россия

Режиссер: Екатерина Волкова

Актерский состав: Светлана Иванова, Никита Ефремов, Виктория Луканова, Елизавета Писаренко

Продолжительность: 1 час 20 минут

Описание: Вера обманом везет семью из Перми в Архангельскую область в призрачной надежде найти свою младшую дочь, которая бесследно пропала полтора года назад. Она не подозревает, что этот обман может привести к еще большей трагедии.





Дорожные истории

Находясь в рейсе, российские водители порой сталкиваются с нестандартными ситуациями. Некоторые из них комичны, иные вызывают недоумение, о других просто интересно послушать. На этот раз со своими историями читателей журнала «МАП» познакомят представители организаций – членов АСМАП из Центрального, Приволжского и Северо-Западных федеральных округов.

Александр ЛАРИОНОВ,
Евгений ОКУНЕВ,
Илья ЧЕРНЯКОВ

Мастер на все руки

Представитель компании «ФИН-ТЕХСТРОМ» из Брянской области рассказал историю о водителе организации Игоре Викторовиче Панкратове, которого судьба одарила не

только профессиональными навыками, но и творческими способностями. Он играет на гитаре, сочиняет музыку и даже в перерывах между рейсами поет в церкви по воскресеньям. Церковные прихожане не нарадуются на него. Ведь помимо исполнения песен он еще и помогает что-то подремонттировать либо подкрасить в церкви.

Однажды он поехал в Турцию. На дворе лето, жара. Обратных грузовиков нет. Пока водитель ждал, он немного заскучал. И ему захотелось порадовать себя и своих коллег-водителей. Он направился в музыкальный магазин, чтобы купить электрогитару. Но сначала решил опробовать ее, ведь это довольно дорогой инструмент. Игорь Викторович начал играть на гитаре и петь. Да так складно у него получилось, что прохожие стали заходить в магазин, чтобы его послушать. Некоторые даже просили автограф. Думали, что перед ними выступает популярный певец из России.

Вот так прославился наш простой российский парень в Турции.

Мир тесен

Эту трогательную историю поведал водитель Андрей из Нижнего Новгорода.

Действие происходило летом 2000 г. в небольшом городке Пренцлау, что расположен к северу от Берлина.

– Загрузка наших машин сдвинулась на одни сутки, и у нас с моим напарником Юрием образовался неожиданный выходной, – говорит Андрей. – Погуляв по городу, мы зашли пообедать в уютное кафе недалеко от центра. Вкусно поели, поиграли в бильярд, собрались уходить. И тут мой друг увидел стену, где обычно висят фотографии знаменитостей, посещавших заведение, и встал возле нее как вкопанный. Я перевел взгляд на стенд, куда он смотрел. Со стены с пожелтевшей фотографии за стеклом на меня смотрела красивая молодая девушка в форме Красной Армии с погонами старшины, с гвардейским значком и наградами на груди.

Когда мой приятель вышел из ступора, ситуация разъяснилась. На фото была его бабушка Варвара Федоровна, снайпер, старшина отдельной бригады морской пехоты 2-й Ударной армии 1-го Белорусского фронта. Точно такая же фотография была у Юрия в семейном фотоальбоме.

Видя нашу заинтересованность, к нам подошел хозяин заведения – улыбающийся крепкий лет 50. Выяснив, в чем дело, он стал вдруг очень серьезным. Два раза переспросил, не ошибаемся ли мы. После этого пригласил присесть за столик в глубине зала, попросил подождать несколько минут и исчез в глубине кафе.

Минут через пять он появился в сопровождении пожилого солидного господина в очках и галстуке-бабочке. Он довольно сносно говорил по-русски, хоть и с сильным акцентом. Представился Юргеном Вольфом. Это был отец хозяина заведения. Он очень волновался, отчего его акцент стал еще более выраженным, но мы без особого труда поняли историю, которую он рассказал.

В апреле 1945 г. ему было 15 лет. Отец погиб на фронте. У матери осталось четверо детей, он был старшим. Как раз в апреле его забрали в фольксштурм, вручили винтовку и фаустпатрон и вместе с еще

пятью такими же нацистами под командованием унтер-офицера бросили против наших тридцатьчетверок. Танки прикрывали атаку пехотного батальона, который штурмовал этот городок.

Ребята успели сделать несколько выстрелов, поджечь один танк. Потом их засаду в развалинах дома быстро засекли, накрыли артогнем. Рассказчик был ранен, остальные погибли. Последнее воспоминание перед тем, как потерял сознание: в комнате возникло несколько советских солдат. Потом появилась девушка, которая быстро отпеснила мужчин. Между ними возникла перепалка – солдаты требовали его добить. Она что-то резко сказала в ответ, спор сразу же прекратился. Девушка с еще одним солдатом погрузили раненого на плащ-накидку. Очнулся он уже в госпитале.

Варвара долго навещала его там, привозила шоколад и тушенку, помогала учить русский язык. А перед отъездом домой подарила эту фотографию.

Юрген подошел к стене, снял фотографию и протянул нам. На обратной стороне косо было написано химическим карандашом: «Юрка, люби жизнь и вспоминай меня! Варя», и ниже: «Май 1945».

– Она спасла мне жизнь. Я очень ей благодарен. У меня семья и трое детей. Если бы не она, ничего этого не было бы.

Узнав, что Варвара Федоровна жива, Юрген написал свой адрес, телефон и настойчиво просил передать бабушке приглашение приехать в гости. Сделали общее фото на память и поехали в Россию передавать привет Варваре Федоровне.

Отцы и Дети

В текущем году исполняется 25 лет с момента образования ООО «Спорт-Авто экспедиция» (г. Москва), его учредителем является Николай Николаевич Солодов, а директором с 1999 г. – Виталий Андреевич Нестеров, который поведал об одном интересном случае, а также немного рассказал о себе и возглавляемом им предприятии.

– За четверть века у нашей организации было много взлетов и падений,

но мы все пережили, – говорит В. А. Нестеров. – В этом нам много раз помогла наша Ассоциация. Мы вместе с руководством и сотрудниками представительства АСМАП в ЦФО решали все задачи. В 1999 г. мы начали всего с двух автомобилей, а уже в 2010 г. их стало 30. Наша компания одной из первых в России заказала изготовить 10 длинномеров в белорусском г. Слуцке, длина которых составляла 24 м, а вместимость – 160 кубометров. Они ездили (по спецпропускам) преимущественно в Финляндию. Работа этих автопоездов приносила хороший доход предприятию. Этими автомобилями управляли опытные водители. И я до этого был дальнобойщиком со стажем 30 лет и водил длинномеры, так что имел опыт вождения, но мои водители не знали об этом.

ООО «Спорт-Авто экспедиция» располагалось на территории бывшей автобазы спорткомитета в г. Реутове, от этого и пошло ее название.

И вот у нас произошел такой случай. Как-то мы возвращались из Администрации АСМАП, которая находилась в здании МАДИ, на свою базу в Реутове. При въезде в ворота на территории базы я заметил, как один из водителей загонял задним ходом автокой длинномер. Он состоял из грузовика, подкатной тележки и полуприцепа. Длина этого автопоезда – 24 м. И эту сцепку надо было загнать на смотровую яму. Я стоял и смотрел, как он это делает, но у него никак не получалось. Тогда я ему сказал, чтобы он дал мне попробовать. В это время было много водителей и слесарей, и все смотрели, сможет ли директор загнать автопоезд на яму в ремонтную зону. Когда я с трех раз загнал этот автопоезд на яму, все зааплодировали.

И в завершение я немного расскажу о своей семье. У моих родителей Андрея Васильевича Нестерова и матери-героини Екатерины Михайловны Нестеровой было шестеро детей (пятеро мальчиков и одна девочка). Отец прошел всю войну, был водителем на таком же автомобиле ГАЗ-АА, что стоит сейчас на постаменте у здания Администрации АСМАП, а потом он

всю оставшуюся жизнь был дальнотойщиком. Все его сыновья тоже пошли по стопам отца. Отец и старший брат Анатолий Андреевич Нестеров, которых уже, к сожалению, нет в живых, работали в «Совтрансавто» в Кунцево, и на трассе нам, всем пятерым, дали прозвище *Отцы и Дети*. Я награжден Знаком отличия Ассоциации за вклад в развитие международных автомобильных перевозок и Золотым значком АСМАП.

Подводя итог, отмечу, что необходимо помогать друг другу в трудных делах, и это вам зачтется.

Родное Сердце

Необычную историю вспомнил о своем коллеге водителе из Северо-Западного федерального округа.

– *Вместе со мной работал водителем талантливый стихоплет и весельчак по жизни*, – рассказывает он. – *Был он лично знаком с В. С. Высоцким и отлично играл на гитаре. И, обращаясь к кому-либо, всегда говорил «родное сердце». Так его в итоге и прозвали. Вот одна из историй, связанных с ним.*

Когда в 1988 г. в Армении случилось землетрясение, его направили туда везти гуманитарный груз пострадавшим. На улице зима, мороз, снег и гололед. И ехать ему в такое время не очень-то хотелось. Но работа есть работа, он все-таки поехал. А по приезде «глянул» пострадавшим, которые были рады любой помощи. На месте он немного загулял, сами понимаете. Прислал на предприятие телеграмму о том, что его якобы местные жители не хотят отпустить без изъявления личной благодарности руководству нашей фирмы. И почему-то требуют приехать туда, в Армению, именно начальника эксплуатации. У того, конечно, вопрос: почему именно он должен туда ехать? В итоге он надел фуфайку на себя, чтобы сильно не выделяться, в ней и поехал. В Армении, естественно, выяснилось, что никто никого не удерживал. Просто местные оказались очень гостеприимными людьми. Когда оба вернулись на базу, со смеху катались все без исключения. Вначале хотели Родное Сердце уволить, но потом пожалели. Вот такой он человек, немного бесшабашный и веселый, но очень душевный! ➔



ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 08.07.2024 № 171-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ПРИЗНАНИИ УТРАТИВШИМИ СИЛУ ПУНКТОВ 40 И 41 ЧАСТИ 4 СТАТЬИ 1 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «О ЗАЩИТЕ ПРАВ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ И ИНДИВИДУАЛЬНЫХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ (НАДЗОРА) И МУНИЦИПАЛЬНОГО КОНТРОЛЯ»

В частности, внесенными поправками:

- введено понятие «уровень обслуживания дорожного движения» – это параметр эффективности организации дорожного движения, выражающий отношение средней скорости движения ТС к скорости ТС в условиях свободного движения;
 - скорректированы полномочия органов власти РФ, регионов и органов местного самоуправления в области организации дорожного движения;
 - предусмотрено, что на территориях городских округов, городских поселений, городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя, на федеральной территории «Сириус» могут выделяться парковки (парковочные места) для электромобилей и гибридных автомобилей, в том числе оборудованные зарядными устройствами для них в количестве, соответствующем потребности, определенной в документации по организации дорожного движения;
 - уточнен порядок разработки комплексных схем организации дорожного движения;
 - установлено, что Минтранс России утверждают типовые дополнительные профессиональные программы в области организации дорожного движения.
- Вступает в силу с 1 марта 2025 г.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 08.07.2024 № 174-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «О ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» И ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Законом предусматривается отмена обязанности получения полиса ОСАГО до совершения регистрационных действий в ГИБДД

Кроме того, законом внесены поправки, направленные на совершенствование правового регулирования отношений, возникающих в связи с регистрацией ТС.

Вступает в силу с 1 марта 2025 г.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 08.07.2024 № 167-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Правительство РФ наделено полномочием определять пункты пропуска через госграницу РФ, в которых таможенными органами могут осуществляться иные виды федерального государственного контроля (надзора)

Установлено, что таможенные органы будут осуществлять санитарно-карантинный, федеральный государственный ветеринарный, федеральный государственный карантинный фитосанитарный контроль (надзор) товаров и ТС, а также участвовать в осуществлении государственного надзора в области обеспечения качества и безопасности пищевых продуктов, материалов и изделий в соответствии с порядками, утвержденными Правительством РФ и соответствующим законодательством РФ.

Вступает в силу с 1 сентября 2025 г.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 08.08.2024 № 232-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ПРИЗНАНИИ УТРАТИВШИМИ СИЛУ ОТДЕЛЬНЫХ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТОВ (ПОЛОЖЕНИЙ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТОВ) РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Законодательные акты приведены в соответствие с положениями Федерального закона «Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации»

Кроме того, в том числе в Федеральном законе «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» закреплены порядок изменения вида маршрута регулярных перевозок, порядок предоставления дубликата свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок, дубликата карты маршрута регулярных перевозок.

В законе «О статусе столицы Российской Федерации» предусмотрены особенности использования работающих в автоматическом режиме стационарных, передвижных, мобильных специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений ПДД в городе Москве.

Вступил в силу с 19 августа 2024 г., за исключением абзацев 2 и 3 подпункта «в» пункта 1 статьи 12, пункта 3 статьи 17, пункта 19, абзацев 4 – 7 подпункта «а» пункта 27,



подпункта «б» пункта 28 и пункта 29 статьи 64, статьи 86, которые вступили в силу с 1 сентября 2024 г.

**ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 08.08.2024 № 288-ФЗ
«О ПРЯМЫХ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ
И О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ
ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ»**

Установлены правовые основы организации и осуществления перевозок грузов, пассажиров, ручной клади, багажа, грузобагажа разными видами транспорта по единому транспортному документу

Определены основы организации и осуществления перевозок в прямом смешанном сообщении, в том числе содержание соглашения об организации перевозок в прямом смешанном сообщении.

Закреплены положения об ответственности сторон соглашения, грузоотправителя, грузополучателя.

Вступает в силу с 1 сентября 2025 г.

**ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 08.08.2024 № 310-ФЗ
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН
«О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ОТДЕЛЬНЫХ
ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ» И ОТДЕЛЬНЫЕ
ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ»**

Подписан закон об упрощении процедур лицензирования

Поправками предусмотрена возможность сокращения положений о лицензировании конкретных видов деятельности сроков оказания госуслуг по лицензированию. Кроме того, установлено, что в случае подачи заявлений на предоставление госуслуг по лицензированию исключительно посредством портала госуслуг формы соответствующих заявлений могут не утверждаться. Также продлены до 31 декабря 2025 г. включительно особенности применения Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля».

Вступил в силу с 8 августа 2024 г., за исключением отдельных положений.

**АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 03.07.2024 № 908**

**«О ПРОВЕДЕНИИ НА ТЕРРИТОРИИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЭКСПЕРИМЕНТА
ПО СОЗДАНИЮ, АПРОБАЦИИ
И ВНЕДРЕНИЮ ИНФОРМАЦИОННОЙ
СИСТЕМЫ «НАЦИОНАЛЬНАЯ ЦИФРОВАЯ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ
ПЛАТФОРМА» ДЛЯ ОФОРМЛЕНИЯ
ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ»**

С 1 августа 2024 г. по 1 июня 2025 г. на территории РФ проводится эксперимент по созданию, апробации и

внедрению информационной системы «Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа» для оформления перевозок грузов

Целями эксперимента являются в числе прочего внедрение информационной системы для оформления перевозок грузов, осуществляемых автомобильным, морским, речным, железнодорожным и воздушным видами транспорта, апробация технологии выдачи разрешительных и товаросопроводительных документов посредством механизма «единое окно», тестирование технологии сбора, верификации информации о перевозчиках и формирование их рейтинга, базирующегося на данных о временных и качественных характеристиках выполненной перевозки грузов.

Грузоотправители, экспедиторы, перевозчики, грузо-получатели, акционерное общество «Российский экспортный центр», владельцы инфраструктуры железнодорожного транспорта, операторы железнодорожного подвижного состава и операторы информационных систем электронных перевозочных документов участвуют в эксперименте на добровольной основе.

Вступило в силу с 13 июля 2024 г.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 27.06.2024 № 873
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 15 АПРЕЛЯ 2014 Г. № 321»**

Уточнены правила предоставления субъектам РФ субсидий в целях переоборудования автомобильной техники для использования природного газа в качестве топлива

Определена формула для расчета размера субсидии, предоставляемой в текущем году бюджету субъекта РФ на указанные цели, а также уточнен максимальный объем предоставляемых средств.

Обновлена таблица, содержащая максимальные размеры субсидии в отношении конкретных видов ТС, и скорректированы требования к комплектующим при ремоторизации ТС.

Вступило в силу с 9 июля 2024 г.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 17.08.2024 № 1105
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 1 ИЮНЯ 2024 Г. № 752»**

Внесены изменения в порядок передачи от уполномоченного органа исполнительной власти субъекта РФ информации, полученной с помощью специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения

В частности, скорректированы субъект получения информации, перечень и объем передаваемой информации, ограничения по ознакомлению с информацией иных лиц.

Вступило в силу с 1 сентября 2024 г.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 22.08.2024 № 1127
«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ
ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ
ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ
СТРАХОВАНИЯ И ЕДИНОЙ
АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ
ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ
ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА»**

С 1 октября 2024 г. устанавливается порядок информационно-взаимодействия системы страхования и системы техосмотра

Информационное взаимодействие осуществляется с использованием единой системы межведомственного электронного взаимодействия на основе принципов обеспечения полноты и достоверности информации, а также обеспечения конфиденциальности информации, доступ к которой ограничен законодательством РФ.

Предоставление оператору системы страхования из системы технической осмотра информации об оформленной диагностической карте осуществляется в электронном виде на основании запроса, поступившего от системы страхования.

Вступило в силу с 1 октября 2024 г.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 11.09.2024 № 1234
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 10 МАРТА 2022 Г. № 336»**

Уточнены особенности осуществления государственного и муниципального (надзора) контроля

Согласно постановлению, проведение в 2022 – 2024 гг. внепланового контрольного (надзорного) мероприятия теперь возможно также:

- с согласия органов прокуратуры – при выявлении факта ненаправления уведомления о начале осуществления предпринимательской деятельности;
- без согласования с органами прокуратуры – при поступлении информации о возможном нарушении обязательных требований, создающих угрозу обороне страны и безопасности государства.

Предусмотрены особенности проведения отдельных мероприятий в период до 2030 г., в частности:

- в рамках государственного пожарного надзора при проведении рейдового осмотра на объектах, деятельность на которых осуществляют несколько контролируемых лиц, срок взаимодействия с одним контролируемым лицом может превышать 1 рабочий день, но составлять не более 10 рабочих дней;
 - если в ходе контрольной закупки выявлены нарушения обязательных требований применения ККТ, инспектор вправе незамедлительно начать проведение документарной проверки или выездной проверки;
 - срок проведения контрольной закупки в рамках осуществления контроля (надзора) за применением ККТ может быть увеличен до 25 рабочих дней.
- Вступило в силу с 21 сентября 2024 г.



**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 13.09.2024 № 1255
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ
АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ»**

С 1 октября 2024 г. значительно повышается утилизационный сбор на автомобили и специализированную технику

Подписано постановление о ежегодной индексации утилизационного сбора на период до 2030 г.

С октября 2024 г. ставка сбора вырастет в среднем на 70 – 85 %, а затем она будет индексироваться на 10 – 20 % с 1 января каждого следующего года.

Вступило в силу с 1 октября 2024 г.

Комментарий АСМАП:

В результате работы, проведенной АСМАП с Минпромторгом России и Минтранс России, удалось добиться принятия предложения Ассоциации о том, что решение об увеличении размеров утилизационного сбора не будет затрагивать седельные тягачи, используемые для осуществления международных перевозок, размер сбора для которых сохраняется на прежнем уровне.

Так, при разработке и принятии Постановления Правительства РФ от 7 июля 2023 г. № 1118, которым размер утилизационного сбора в отношении колесных ТС был увеличен с 1 августа 2023 г., ранее установленные размеры утилизационного сбора были сохранены в отношении ввозимых на территорию РФ импортных седельных тягачей экологического класса Евро-6, используемых для осуществления международных перевозок.

Постановлением Правительства РФ от 13 сентября 2024 № 1255 (далее – Постановление № 1255) с 1 октября 2024 г. утверждены новые размеры утилизационного сбора, при этом в отношении ввозимых на территорию РФ импортных седельных тягачей классов Евро-5 и -6, используемых для осуществления международных перевозок, предусмотрено применение прежних размеров сбора (которые действовали до 1 августа 2023 г.).

При рассмотрении членами АСМАП вопроса обновления своего подвижного состава рекомендуем использовать положения Постановления № 1255, учитывая, что пониженный размер утилизационного сбора будет применяться в отношении ограниченного количества ввозимых седельных тягачей, используемых для осуществления международных перевозок, ежегодно определяемого Минтрансом России по согласованию с Минпромторгом России.

В целях применения размеров утилизационного сбора, предусмотренных в отношении ввозимых на территорию РФ импортных седельных тягачей Евро-5 и -6, используемых для осуществления международных перевозок, необходимо представление в таможенный орган лицом, осуществляющим ввоз (плательщиком утилизационного сбора), письма Минтранса России, подтверждающего использование седельных тягачей Евро-5 и -6 для международных перевозок.

Для получения вышеуказанного письма российским международным автоперевозчиком (или их законным представителям) предлагается направлять письменные



заявления в Департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России, включающие:

- 1) указание марки, модели, VIN-номера, года выпуска седельного тягача, с приложением копии свидетельства о безопасности колесного ТС (или одобрения типа ТС, или сертификата соответствия техническим требованиям и требованиям безопасности моторного ТС) и информированием, что данное ТС будет использоваться для международных перевозок, а также просьбу о предоставлении письма Минтранса России, подтверждающего использование седельных тягачей Евро-5 и -6 для международных перевозок в соответствии с подпунктом «к» пункта 11 Правил взимания, исчисления, уплаты и взыскания утилизационного сбора в отношении колесных ТС (шасси) и прицепов к ним, а также возврата и зачета излишне уплаченных или излишне взысканных сумм этого сбора, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 26 декабря 2013 г. № 1291 (с учетом изменений, принятых Постановлением № 1255);
- 2) идентификационный номер российского перевозчика в реестре российских перевозчиков, допущенных к осуществлению международных автоперевозок;
- 3) почтовый адрес для направления перевозчику оригинала письма Минтранса России, подтверждающего использование седельных тягачей Евро-5 и -6 для международных перевозок.

Заявление перевозчиков Минтранс России рассматривает в соответствии с Федеральным законом от 2 мая 2006 г. № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» в срок не более 30 дней со дня их регистрации.

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ
ОТ 04.07.2024 № 230

«ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ЗНАЧЕНИЙ МИНИМАЛЬНОЙ РАЗНИЦЫ В РАСПИСАНИЯХ МЕЖДУ ВРЕМЕНЕМ ПРИБЫТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ПУНКТЕ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО УСТАНОВЛИВАЕМОМУ ИЛИ ИЗМЕНЯЕМОМУ МЕЖДУНАРОДНОМУ МАРШРУТУ РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ И БАГАЖА АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ И ВРЕМЕНЕМ ПРИБЫТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ПУНКТЕ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО КАЖДОМУ ИЗ РАНЕЕ УСТАНОВЛЕННЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ МАРШРУТОВ РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ И БАГАЖА АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ»

ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНИУСТОМ РОССИИ
07.08.2024, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 79041

С 1 марта 2025 г. вводятся значения минимальной разницы в расписаниях между временем прибытия ТС в пункт пропуска через госграницу по устанавливаемому или изменяемому международному маршруту регулярных перевозок пассажиров и багажа автотранспортом и временем прибытия ТС в пункт пропуска через госграницу по каждому из ранее установленных международных маршрутов регулярных перевозок

Значения установлены в соответствии с частью 2 статьи 3.6 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Вступает в силу с 1 марта 2025 г. и действует до 1 марта 2026 г.

ИНФОРМАЦИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

ПИСЬМО МИНФИНА РОССИИ
ОТ 26.06.2024 № 03-07-08/59665

«О ПРИМЕНЕНИИ С 1 ИЮЛЯ 2024 ГОДА НАЛОГА НА ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ ПРИ ОКАЗАНИИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ УСЛУГ НА ОСНОВАНИИ ДОГОВОРОВ ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ, ЕСЛИ ПУНКТОТ ПРАВЛЕНИЯ ИЛИ ПУНКТОТ НАЗНАЧЕНИЯ ТОВАРОВ РАСПОЛОЖЕН ЗА ПРЕДЕЛАМИ ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, С ПРИВЛЕЧЕНИЕМ ДЛЯ ДОСТАВКИ ТОВАРОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ НЕСКОЛЬКИХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА (МОРСКОЙ, РЕЧНОЙ, ВОЗДУШНЫЙ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ, АВТОМОБИЛЬНЫЙ)»

Минфин России сообщает о применении с 1 июля 2024 г. НДС в отношении транспортно-экспедиционных услуг при организации международной перевозки с привлечением для доставки товаров нескольких видов транспорта

К операциям по реализации услуг по международной перевозке товаров, предусмотренных подпунктом 2.1 пункта 1 статьи 164 НК РФ, применяется ставка НДС в размере 0 %.

В письме разъяснены условия применения указанной налоговой ставки НДС.

ПИСЬМО ФНС РОССИИ
ОТ 28.06.2024 № БС-4-11/7351@

«О НАПРАВЛЕНИИ ИНФОРМАЦИИ»

Даны разъяснения о порядке предоставления имущественного налогового вычета по НДФЛ при продаже ТС

При исчислении НДФЛ сумма дохода, полученная от продажи ТС, может быть уменьшена на размер имущественного налогового вычета (подпункт 1 пункта 2 статьи 220 НК РФ) или на сумму расходов по приобретению ТС – денежных средств, уплаченных продавцу при покупке ТС (подпункт 2 пункта 2 статьи 220 НК РФ).

При этом отмечено, что расходы на погашение процентов по целевым займам (кредитам), использованным на приобретение ТС, не могут быть учтены в составе расходов, связанных с приобретением этого имущества.

Изложенная позиция согласована с Минфином России.

ПИСЬМО ФНС РОССИИ
ОТ 31.07.2024 № СД-4-3/8693@
«ОБ УТИЛИЗАЦИОННОМ СБОРЕ»

ФНС представлена позиция Минпромторга по вопросу уплаты утилизационного сбора

Согласно изложенной позиции в отношении ТС, в паспорте которых присутствует отметка об обязательстве обеспечить безопасное обращение с отходами, образовавшимися в результате утраты ТС своих потребительских свойств, взятом на себя организацией-изготовителем, включенной на момент выдачи паспорта в реестр, предусмотренный правилами, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 30 августа 2012 г. № 870, уплата утилизационного сбора представляется излишней.

ПИСЬМО ФНС РОССИИ
ОТ 05.08.2024 № СД-4-21/8911@
«О ЗАПРОСЕ СВЕДЕНИЙ В СООТВЕТСТВИИ С АБЗАЦЕМ ТРЕТЬИМ ПУНКТА 7 СТАТЬИ 362 НАЛОГОВОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Разъяснен порядок представления в налоговые органы сведений о ТС, находящихся в розыске в связи с угон (хищением)

Уполномоченный орган, получивший запрос налогового органа, исполняет его в течение семи дней со дня получения или в тот же срок сообщает об отсутствии запрашиваемых сведений.

За получением сведений необходимо обращаться в органы следствия (дознания), в производстве которых находится уголовное дело по факту угона (хищения) ТС.

ПИСЬМО МИНФИНА РОССИИ № 02-05-08/72388,
МИНТРАНСА РОССИИ № ВТ-Д2-22/17449
ОТ 02.08.2024

«ОБ АДМИНИСТРИРОВАНИИ ДОХОДОВ ОТ ПЛАТЫ В СЧЕТ ВОЗМЕЩЕНИЯ ВРЕДА, ПРИЧИНЯЕМОГО ТЯЖЕЛОВЕСНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ РЕГИОНАЛЬНОГО ИЛИ МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО, МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ В 2024 ГОДУ»

Направлены разъяснения по вопросу администрирования доходов от внесения платы в счет возмещения вреда,



причиняемого тяжеловесными ТС автодорогам регионального или межмуниципального, местного значения

Бюджетные полномочия главного администратора доходов бюджета в отношении указанных доходов осуществляются органом государственной власти субъекта РФ, органом местного самоуправления, осуществляющими управление государственными (муниципальными) автодорогами регионального или межмуниципального, местного значения, которым нанесен ущерб.

Для перечисления платы собственники автодорог должны внести в удаленном рабочем месте владельца объекта дорожной инфраструктуры (<https://urm.safe-route.ru/vodi-urm>) системы выдачи специального разрешения и подписать усиленной квалифицированной электронной подписью руководителя организации банковские реквизиты счета, на который будут производиться данные перечисления, а также другую информацию, необходимую для заполнения расчетных документов и (или) распоряжений о совершении казначейских платежей.

ИНФОРМАЦИЯ ФТС РОССИИ
«ДОСУДЕБНЫЙ ПОРЯДОК ОБЖАЛОВАНИЯ ПОСТАНОВЛЕНИЙ ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ, ОПРЕДЕЛЕНИЙ ОБ ОТКАЗЕ В ВОЗБУЖДЕНИИ ДЕЛ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ, ОПРЕДЕЛЕНИЙ ОБ ОТКЛОНЕНИИ ХОДАТАЙСТВ О ВОССТАНОВЛЕНИИ СРОКА, ПРЕДУСМОТРЕННОГО ЧАСТЯМИ 1.3 И 1.3-3 СТАТЬИ 32.2 КОАП РФ»

Разъяснен порядок обжалования процессуальных документов, выносимых таможенными органами при производстве по делам об административных правонарушениях

Сообщается, что отдельный порядок обжалования, регламентированный главой 30 КоАП, предусмотрен в отношении исчерпывающего перечня процессуальных документов (это, например, постановления по делу и определения об отказе в возбуждении дела).

Лицо, подающее жалобу в порядке главы 30, имеет право выбора между ведомственным и судебным порядком обжалования.

В случае если заявитель обжалует постановления одновременно в ведомственном и в судебном порядке, приоритет по пересмотру имеет суд. В этом случае у вышестоящего органа будут отсутствовать правовые основания для рассмотрения жалобы по существу, а лицо лишится возможности повторно обратиться в таможенный орган.

ИНФОРМАЦИЯ БАНКА РОССИИ ОТ 22.08.2024
НОВЫЕ ПРАВИЛА ОСАГО УПРОСТЯТ ОФОРМЛЕНИЕ ДТП УДАЛЕННО

Сообщается, что на бланке извещения о ДТП появится QR-код. Он будет вести на портал Госуслуг с описанием порядка оформления аварии по европротоколу (без участия ГИБДД) и возможностью скачать мобильное приложение для этого. Такой сервис позволяет не только оформить ДТП, но и подать заявление на возмещение убытков без визита в страховую компанию.



**ПИСЬМО ФНС РОССИИ
ОТ 28.08.2024 № СД-4-3/9828@
«ОБ УТИЛИЗАЦИОННОМ СБОРЕ»**

Минпромторгом России даны разъяснения о порядке уплаты утилизационного сбора

Статья 24.1 Федерального закона от 24 июня 1998 г. № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления» устанавливает основания и порядок уплаты утилизационного сбора в отношении ТС.

Сообщается, что в соответствии с пунктом 2 статьи 3 Федерального закона от 28 июля 2012 г. № 128-ФЗ, действие положений указанной выше статьи не распространяется на колесные ТС, на которые паспорта ТС выданы до дня вступления в силу Федерального закона № 128-ФЗ.

**ПИСЬМО МИНПРОМТОРГА РОССИИ
ОТ 13.06.2024 № 61328/03
«О ВВЕДЕНИИ ВЛАСТЯМИ КИТАЯ МЕР
ЭКСПОРТНОГО КОНТРОЛЯ В ОТНОШЕНИИ
ОТДЕЛЬНЫХ КАТЕГОРИЙ ТОВАРОВ»**

Минпромторг России информирует о введении КНР с 1 июля 2024 г. ограничений на экспорт отдельных категорий товаров, которые могут относиться к товарам двойного назначения

Приводится перечень товаров, экспорт которых будет возможен только при условии предварительного получения специального разрешения Министерства коммерции КНР.

АКТЫ БАНКА РОССИИ

**УКАЗАНИЕ БАНКА РОССИИ
ОТ 01.04.2024 № 6710-У
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПРИЛОЖЕНИЕ 1 К УКАЗАНИЮ БАНКА
РОССИИ ОТ 16 МАЯ 2022 ГОДА № 6137-У
«О СТРАХОВЫХ ТАРИФАХ ПО
ОБЯЗАТЕЛЬНОМУ СТРАХОВАНИЮ
ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ПРИЧИНЕНИЕ ПРИ
ПЕРЕВОЗКАХ ВРЕДА ЖИЗНИ, ЗДОРОВЬЮ
И ИМУЩЕСТВУ ПАССАЖИРОВ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО МИНЮСТОМ РОССИИ
16.07.2024, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 78830**

Обновлены тарифы по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчиков (ОСГОП) для некоторых видов транспорта, а также установлены тарифы для легковых такси

Указанием, в частности, снижены минимальные значения страховых тарифов по ОСГОП для междугородних автобусных перевозок.

Вступило в силу с 3 августа 2024 г., за исключением отдельных положений.

**ПОЛОЖЕНИЕ БАНКА РОССИИ
ОТ 01.04.2024 № 837-П
«О ПРАВИЛАХ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО
СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ**

**ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО МИНЮСТОМ РОССИИ
16.08.2024, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 79178**

Утверждены новые правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС

Предусмотрены в том числе порядок оформления документов о ДТП без участия уполномоченных на то сотрудников полиции, а также формы документов, например заявления о заключении договора ОСАГО, страхового полиса.

Со дня вступления в силу настоящего Положения утратило силу аналогичное Положение Банка России от 19.09.2014 № 431-П.

Документ вступил в силу с 1 октября 2024 г., за исключением положений, для которых установлен иной срок вступления их в силу.

**АКТЫ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
КОМИССИИ**

**РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ
ОТ 06.08.2024 № 95
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В РЕШЕНИЕ
КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
КОМИССИИ ОТ 21 НОЯБРЯ 2023 Г. № 162»**

Уточнен порядок обмена электронными документами между таможенными органами государств – членов ЕАЭС в процессе контроля перевозок товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита

В том числе в новой редакции изложены Правила информационного взаимодействия при реализации средствами интегрированной информационной системы Евразийского экономического союза общего процесса «Обеспечение обмена электронными документами и (или) сведениями между таможенными органами государств – членов Евразийского экономического союза в процессе контроля перевозок товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита».

Вступило в силу с 7 сентября 2024 г.

**РЕШЕНИЕ СОВЕТА ЕВРАЗИЙСКОЙ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ
ОТ 06.09.2024 № 57
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В РЕШЕНИЕ
СОВЕТА ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
КОМИССИИ ОТ 21 ЯНВАРЯ 2022 Г. № 2»**

По 31 декабря 2024 г. продлевается срок реализации пилотного проекта по внедрению механизма прослеживаемости товаров, ввезенных на таможенную территорию ЕАЭС

Целью проекта является апробация функционирования национальных систем прослеживаемости и интегрированной информационной системы ЕАЭС, а также выработка предложений по дальнейшему развитию механизма прослеживаемости товаров.

Вступило в силу с 16 сентября 2024 г.



Учебно-оздоровительный комплекс «Олимп»

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

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

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

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

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

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

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

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

Дополнительная информация на сайте www.hotelolimp.ru

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

Телефоны:

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

Факс:

8-40153-33-153

E-mail: info@hotelolimp.ru

