

# МАП 4

168/2023

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls

A red rectangular sticker with the ASMAP logo is affixed to the black plastic engine cover. The logo consists of the word "ASMAP" in white with a blue outline, set against a red background.

ASMAP

DTI 13

Системе учебных центров АСМАП 30 лет

Летопись МАП

Успех - в темпах роста





## СОДЕРЖАНИЕ

<b>НАГРАДЫ</b> <b>Работники организаций – членов АСМАП удостоены ведомственных наград Минтранса России</b> <i>Автор: Т. Чарыкова</i>	<b>1</b>
<b>ПОЗДРАВЛЯЕМ!</b> <i>Автор: А. Новичкова</i>	<b>2</b>
<b>ОБУЧЕНИЕ</b> <b>Там, где свет</b> <i>Системе учебных центров АСМАП исполнилось 30 лет</i> <i>Авторы: А. Новичкова, М. Брячак</i>	<b>6</b>
<b>ОФИЦИАЛЬНАЯ ХРОНИКА</b> <i>Авторы: А. Новичкова, С. Шутко</i>	<b>11</b>
<b>ПАМЯТЬ</b> <b>Мировой рекордсмен</b> <i>Автор: А. Новичкова</i>	<b>14</b>
<b>ЧЕЛОВЕК И БИЗНЕС</b> <b>Генеральный директор ООО «ЕВРО-ЭКСПРЕСС» М. И. Алиев: «Для меня важно мнение каждого водителя»</b> <i>Автор: Е. Шилова</i>	<b>20</b>
<b>ПОРТРЕТ ФИРМЫ</b> <b>С заботой о клиентах</b> <i>Автор: А. Егоров</i>	<b>24</b>
<b>СТРАНИЧКИ ЮМОРА</b> <b>Кукурыки, азербайджанец и искусственный интеллект</b> <i>Авторы: И. Черняков, К. Сосков, А. Батюшкин</i>	<b>26</b>
<b>ЧЕЛОВЕК И БИЗНЕС</b> <b>Кто ищет, тот всегда найдет</b> <i>Автор: И. Черняков</i>	<b>30</b>
<b>АВТОСПОРТ</b> <b>Гонка преследования</b> <i>Захватывающее противостояние на ралли-рейде «Шелковый путь»</i> <i>Автор: К. Сергеев</i>	<b>34</b>
<b>ЧЕЛОВЕК И БИЗНЕС</b> <b>Успех – в темпах роста</b> <i>Авторы: А. Антонов, Л. Федотова</i>	<b>42</b>
<b>ЮБИЛЕЙ</b> <b>Летопись МАП</b> <i>Автор: А. Новичкова</i>	<b>46</b>
<b>НА ДОСУГЕ</b> <b>Что почитать? Что посмотреть?</b> <i>Автор: А. Новичкова</i>	<b>50</b>
<b>НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА</b> <b>Обзор законодательства</b> <i>Автор: Юридическое управление АСМАП</i>	<b>55</b>

# Работники организаций – членов АСМАП удостоены ведомственных наград Минтранса России

За достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу на транспорте работники организаций – членов Ассоциации удостоены наград Министерства транспорта Российской Федерации.

В прошлом номере журнала «МАП» была опубликована статья о награждении в рамках проведения Общего собрания членов АСМАП. На этот раз уделим внимание награжденным перевозчикам, не присутствующим на церемонии.

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

Медалью Павла Мельникова награжден Иван Федорович Трифанцов, генеральный директор

АО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг» (Брянская область).

Нагрудным знаком «Почетный автотранспортник» награждены:

- Рафаэль Пашаевич Лазарян, заместитель генерального директора АО «Совавто-С.Петербург» (г. Санкт-Петербург);
- Сергей Федорович Смуров, автомеханик ООО «Контейнерный транзит» (г. Санкт-Петербург).



Благодарность министра транспорта Российской Федерации объявлена:

- Валерию Валерьевичу Авилову, генеральному директору ООО «Омега» (Смоленская область);
- Павлу Николаевичу Барановскому, директору ООО «Транском» (Смоленская область);
- Александру Леонидовичу Ванею, водителю-экспедитору грузового автомобиля АО «Лорри» (Свердловская область);
- Евгению Владимировне Гусевой, главному бухгалтеру АО «НордЭкс Экспресс» (г. Санкт-Петербург);
- Павлу Евгеньевичу Нудельману, директору ООО «НП-ТРАНС» (Брянская область);

- Николаю Викторовичу Орехову, водителю-экспедитору грузового автомобиля АО «Лорри» (Свердловская область);

- Сергею Дмитриевичу Сафонову, директору ООО «Ф.Транзит» (Смоленская область);

- Наталье Николаевне Смирновой, главному бухгалтеру ООО «БВ Транс» (г. Санкт-Петербург);

- Владимиру Николаевичу Суханову, автомеханику ООО «Евро-Транзит» (г. Санкт-Петербург);

- Андрею Николаевичу Титкову, главному специалисту по обеспечению безопасности дорожного движения АО «Совавто-С.Петербург» (г. Санкт-Петербург);

- Магомедзакиру Магомедтагировичу Удзиеву, генеральному директору ООО ТЭК «Евро-Транс-Азия» (Республика Дагестан);

- Ларисе Витальевне Федоренко, директору ООО «Сириус» (Приморский край).



Администрация Ассоциации поздравляет коллег с заслуженными наградами и желает им новых достижений! 🇷🇺



«Международные автомобильные перевозки»  
№ 4, 2023 год

Регистрационное свидетельство № 015455

Учредитель и издатель –  
Ассоциация международных  
автомобильных перевозчиков  
(АСМАП)

И. о. главного редактора:  
Александра НОВИЧКОВА,  
e-mail: novichkova@asmар.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.asmar.ru  
www.marasmар.ru

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

Подписано в печать 28.08.2023 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!



Т. В. Буга

От имени членов АСМАП Администрация Ассоциации сердечно поздравляет с юбилеями предприятия, их руководителей, коллективы, отметившие знаменательные даты в июле – августе 2023 года.

В первую очередь принимают самые теплые поздравления представительницы прекрасной половины человечества:

**Татьяна Викторовна Буга,**  
генеральный директор ООО «ТРАНСВЕГА»  
(г. Санкт-Петербург);

**Лилия Никандровна Лобода,**  
исполнительный директор ООО «СОЛО» (г. Казань);

**Наталья Александровна Музыка,**  
директор ООО «РЕФАВТОТРАНС»  
(Волгоградская область);

**Ирина Алексеевна Тихоненко,**  
директор ООО «Премиум-Транспорт»  
(г. Санкт-Петербург).

От всей души поздравляем с 70-летием и желаем доброго здоровья

**Сергею Павловичу Крамнику,**  
генеральному директору ЗАО «КИН-МАРК»  
(г. Санкт-Петербург);

**Владимиру Константиновичу Сороке,**  
индивидуальному предпринимателю (Псковская область).

Всего самого доброго в честь 65-летия желаем  
**Лечи Шабановичу Ахмадову,**  
директору ООО «Бизнес Транс Сервис» (г. Грозный).

Сердечно поздравляем с 60-летием и желаем большого личного счастья  
**Павлу Юрьевичу Суслову,**  
генеральному директору ООО «ТКС»  
(Нижегородская область);

**Юрию Григорьевичу Тютюнникову,**  
генеральному директору ООО «СОДРУЖЕСТВО-АВТО»  
(Ленинградская область);



Л. Н. Лобода



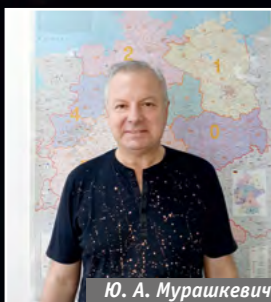
И. А. Тихоненко



В. К. Сорока



Ю. Г. Тютюнников



Ю. А. Мурашкевич

**Юрию Алексеевичу Мурашкевичу,**  
генеральному директору ООО «ЮМАКС»  
(Брянская область);

**Александр Васильевичу Борисенкову,**  
директору ООО «Днепртрансавто» (Смоленская область).

Удачи во всех начинаниях по случаю 55-летия желаем  
**Константину Александровичу Архипову,**  
директору ООО «Белтвуд» (г. Выборг);  
**Олегу Ивановичу Голову,**  
индивидуальному предпринимателю (г. Миасс);

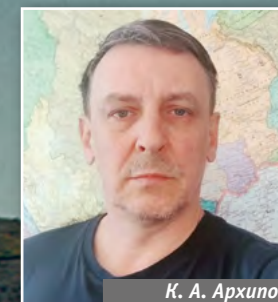
**Владимиру Алексеевичу Аргунову,**  
генеральному директору ООО «АвтоПром»,  
директору ООО «РефТранс» (г. Курск);  
**Владимиру Феликсовичу Флатову,**  
директору ООО «Вилар» (г. Смоленск).

Самые искренние поздравления с 50-летием и пожелания успехов во всем – в адрес  
**Максима Владимировича Дубовского,**  
генерального директора ООО «Магистраль»  
(г. Санкт-Петербург);

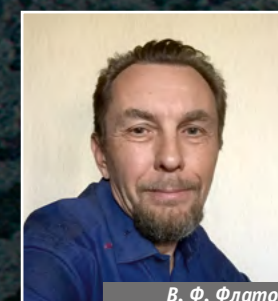
**Вадима Николаевича Молодова,**  
генерального директора ООО «АТВ» (г. Выборг);  
**Вячеслава Леонидовича Юрасова,**  
директора ООО «Гарант» (г. Брянск).

Три десятилетия минуло со дня организации  
**ООО Фирма «Никалид»**  
(г. Иркутск, генеральный директор – Николай Александрович Кондратьев);  
**АО «Автоколонна 1989»** (г. Санкт-Петербург, генеральный директор – Александр Александрович Королев);  
**ОАО «ВЕЛИКОЛУКСКИЙ МЯСОКОМБИНАТ»**  
(г. Великие Луки, генеральный директор – Ольга Валентиновна Кузьмина).

Четверть века назад началась история предприятий  
**ООО «БРАБУС ТРАНС»**  
(г. Псков, директор – Борис Борисович Карпунин);



К. А. Архипов



В. Ф. Флатов



В. Л. Юрасов



**ИП Виниченко Александр Николаевич**  
(Калининградская область);  
**ООО «Делия»**  
(г. Калининград, директор – Игорь Николаевич Кизилов);  
**ИП Постников Владимир Николаевич** (г. Омск);  
**ООО «Рэди»** (г. Казань,  
директор – Мансур Сабирзянович Латыпов);  
**ООО «Скай»** (г. Усурийск,  
генеральный директор – Василий Васильевич Толочка);  
**ИП Шварц Виктор Эвальдович** (г. Калининград).

Два десятка лет прошло с момента образования  
**ООО «Алва-Транс»** (г. Брянск,  
директор – Виктор Викторович Дакше);  
**ООО «Внешавтотранс-Брянск»** (г. Брянск,  
генеральный директор – Александр Михайлович Егоров);  
**ООО «Евротрак»** (г. Саратов,  
директор – Александр Львович Сочнев);  
**ООО «Ксения и Компания»** (г. Новороссийск,  
директор – Абдуллатиф Батухан Оздемир);  
**ООО «Кондор-Транс»** (Смоленская область,  
директор – Владимир Сергеевич Володченко);  
**ООО «ЛИРА»** (г. Псков,  
директор – Алексей Георгиевич Захаров);  
**ООО «Мобил Транс Групп»** (г. Смоленск,  
генеральный директор – Виктор Станиславович Вильбик);  
**ООО «Ред Лайн»** (Смоленская область,  
директор – Виталий Евгеньевич Руденков);  
**ООО «Татра-1»** (г. Усурийск,  
директор – Владимир Викторович Федотов);  
**ООО «Югвнештранс-Логистик»** (г. Ростов-на-Дону,  
директор – Виктор Андреевич Михеев);  
**АО «ЮНИОН КАРГО»** (Московская область,  
генеральный директор – Дмитрий Леонидович Дадонов).

Пятнадцать лет назад было положено начало  
работе компаний  
**ООО «АвтоБан»** (г. Смоленск,  
директор – Татьяна Валентиновна Силаева);  
**ООО «Альфатранс-1»** (г. Махачкала,  
генеральный директор – Исламутдин Каипбекович Каиров);

**ООО «Беркут»** (Республика Дагестан, генеральный  
директор – Ибрагим Магомедсаидович Османов);  
**ООО «ДС-Логистик»** (г. Москва,  
директор – Александр Михайлович Кухаренко);  
**ООО ТЭК «Евро-Транс-Азия 1»** (г. Избербаш, генеральный  
директор – Магомедмурад Абдулмеджидович Меджидов);  
**ИП Пушкарева Татьяна Борисовна** (г. Киров);  
**ООО «РосТрансАвто»** (Ростовская область,  
генеральный директор – Максим Петрович Рыженков);  
**ООО «РТИ-АВТО»** (Смоленская область,  
генеральный директор – Иван Вячеславович Каракулов);  
**ООО «Тандем»** (Смоленская область,  
директор – Михаил Брониславович Шиммель);  
**ООО «ТРАНССНИП»** (г. Смоленск,  
директор – Алексей Евгеньевич Тельминов).

Десять лет назад были зарегистрированы:  
**ООО «АДМ»** (Калининградская область, генеральный  
директор – Александр Михайлович Циммерман);  
**ООО «КВАЗАР»** (г. Калининград,  
директор – Никита Павлович Лещенко);  
**ООО «ТЕЛС Карго Лайн»** (Смоленская область,  
генеральный директор – Владимир Григорьевич Пчелко);  
**ООО «Фрост логистик»** (Калининградская область,  
генеральный директор – Ольга Викторовна Штрак).

Администрация АСМАП сердечно поздравляет юбиляров  
и желает им крепкого здоровья, благополучия и хорошего  
настроения!





Как известно, одной из лучших инвестиций считается вложение в образование. Именно знания являются базой для достижения успеха в долгосрочной перспективе. Они помогают по-новому посмотреть на ситуацию, объективно оценить происходящие события, найти свежие идеи и потенциал для развития, освоить новые направления. Неоспоримым лидером в сфере обучения российских международных автомобильных перевозчиков является сеть учебно-консультационных центров АСМАП, которая осуществляет образовательную деятельность в нашей стране вот уже три десятка лет.

# Там, где свет

Системе учебных центров АСМАП

исполнилось 30 лет

Александра НОВИЧКОВА,  
Михаил БРЯЧАК,  
директор Академии АСМАП  
(bryachak@asmap.ru)

На дворе начало 90-х годов – эпоха дикого капитализма, чуть было не уничтожившего всю отрасль международных автомобильных перевозок. Разорваны экономические связи, некогда формальные границы между бывшими союзными республиками превращаются в границы между самостоятельными государствами с настоящим пограничным и таможенным контролем и всеми вытекающими из этого последствиями. В то время ключевая роль в сохранении отрасли от краха принадлежала АСМАП. Именно Ассоциация стала важнейшим звеном в организации и обеспечении международных автоперевозок в столь сложный период.

В обстановке всеобщей неразберихи и некомпетентности на рынке стало появляться огромное количество новых перевозчиков. Процветает массовый непрофессионализм, а неумелые действия перевозчиков-дилетантов дискредитируют всю нашу страну.

– В начале 90-х годов произошла либерализация внешнеэкономической деятельности, в том числе и перевозочного процесса, – вспоминает генеральный директор Ассоциации А. Н. Курушин. – В этот момент времени на рынок хлынуло большое количество транспортных компаний, которые понятия не имели, что такое международные автоперевозки. Но в результате большинство из них было ликвидировано, и лишь небольшая часть сумела выстоять только потому, что своевременно получила знания, необходимые для грамотного построения работы. Пройти обучение они смогли в учебно-консультационных центрах АСМАП, созданных мудрым Юрием Сергеевичем Сухиным. Именно он первым осознал, что специалистов необходимо обучать международным автомобильным перевозкам, иначе существование этого бизнеса становится практически бесперспективным.

В то время России был выделен транш на обучение специалистов разного профиля по линии ТАСИС – программе Евросоюза. В нее включили и Министерство транспорта. Для заключения контракта в Москву приехали представители ЕС, один из которых прибыл в министерство. Предстояло определить количество людей для отправки в страны ЕС, где их должны были обучить профессиям, связанным с автомобильным транспортом. Свою заявку было предложено подготовить и Ю. С. Сухину, который на тот момент являлся президентом АСМАП. Тогда он предложил дать возможность Ассоциации создать свою систему подготовки кадров.

– Надо сказать, что мое предложение произвело сильное впечатление на эмиссаров ЕС, – вспоминает Юрий Сергеевич. – Я даже сам не ожидал такой реакции. Мой проект заключался в том, что мы на 21 день отправляем в Великобританию и Бельгию сто преподавателей наших профильных вузов, которые готовили специалистов автотранспорта. Это профессора, доценты и преподаватели МАДИ, Санкт-Петербургского инженерно-экономического института и других вузов. Повысив свою профессиональную квалификацию, они возвращаются домой и через наши учебные центры передают полученные знания российским международным перевозчикам. В итоге мне выделили около 2,5 млн долларов.

11 августа 1993 г. Решением 206179 филиала С1 Московской регистрационной палаты был зарегистрирован Учебно-консультационный центр АСМАП. Этот проект стал стремительно развиваться.

В сентябре 2000 г. УКЦ АСМАП получили аккредитацию Академии Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ). А 23 января 2001 г. первым 54 выпускникам головного учебного центра Ассоциации были торжественно вручены дипломы Академии МСАТ, удостоверяющие прохождение обучения в соответствии с требованиями директив ЕС попуску к профессии.

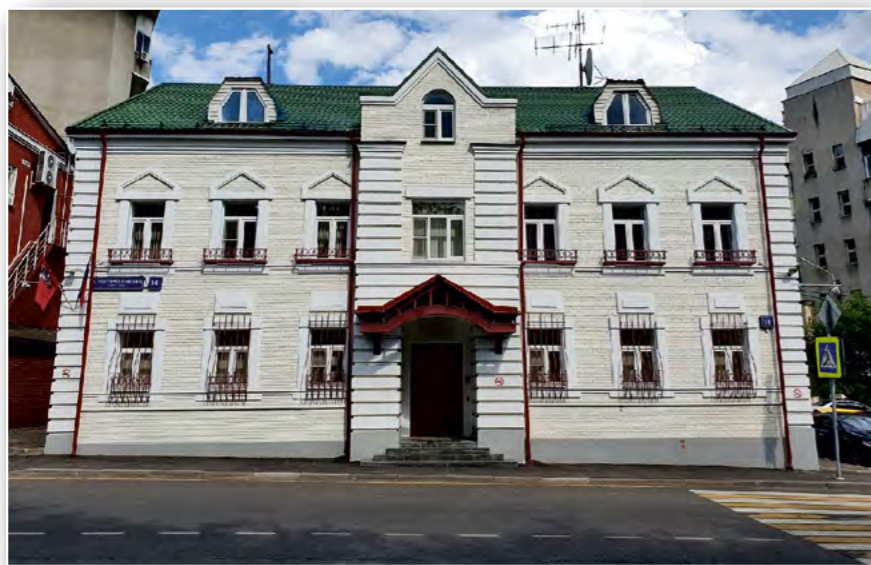
В 2018 г., в канун 25-летия УКЦ АСМАП, на страницах журнала «МАП» № 4 была опубликована статья, посвященная становлению и развитию учебных центров Ассоциации (asmap.ru/map/archive/detail.php?ID=77605). На этот раз уделим больше внимания прошедшему пятилетнему периоду.

В настоящее время учебная сеть АСМАП представлена и осуществляет активную деятельность во многих российских городах. Среди них Москва, Санкт-Петербург, Калининград, Саратов, Нижний Новгород, Омск, Чита, Улан-Удэ, Брянск, Екатеринбург, Набережные Челны. В 2014 г. по инициативе президента Ассоциации Е. С. Москвичева на базе головного УКЦ была создана Академия АСМАП. Это позволило поднять обучение на еще более высокий уровень и способствовало расширению сферы образовательных услуг и их доступности в российских регионах. Сегодня в Академии АСМАП и сети УКЦ, включая пункты выездного обучения в Смоленске, Ростове-на-Дону, Махачкале, Владивостоке и других городах в 38 регионах РФ, перевозчики могут обучиться и повысить свою квалификацию. Будучи учредителем или соучредителем всех УКЦ, Академия является центром всей учебной сети. Тесное внутреннее взаимодействие позволяет выявлять и широко



Церемония вручения первых дипломов МСАТ





Здание Академии АСМАП

использовать передовой опыт в образовательной деятельности, вырабатывать совместные предложения руководству АСМАП по инициированию совершенствования нормативной базы, решать возникающие вопросы юридического и административного характера и многое другое.

– Сложившаяся структура гибкая. Она, как любой живой организм, находится в постоянном развитии, – рассказывает директор Академии Ассоциации М. В. Брячак. – Совсем недавно мы открыли пункт выездного обучения в Оренбурге. Сейчас работаем над созданием такового в Уфе.

Сегодня современные, оснащенные всем необходимым оборудованием помещения учебной сети работают в Москве, Санкт-Петербурге, Калининграде, Брянске и других городах. Выступая на Общем собрании членов АСМАП в первый день лета текущего года, Е. С. Москвичев отметил, что руководство Ассоциации будет и дальше уделять большое внимание развитию материально-технической базы организаций учебной сети АСМАП.

Благодаря активному участию генерального директора Ассоциации А. Н. Курушина в работе над повышением эффективности УКЦ учебные центры находятся в тесном взаимодействии со структурными

подразделениями АСМАП в регионах. Это дает возможность оперативно получать информацию о потребностях перевозчиков, учитывая постоянно меняющиеся обстоятельства, выстраивать образовательную деятельность под их нужды.

– Мы тонко чувствуем, какая информация наиболее востребована нашими перевозчиками в тот или иной момент, что для них актуально, интересно, стараемся своевременно разрабатывать необходимые программы и дисциплины для них, – говорит М. В. Брячак. – Специалисты учебной сети Ассоциации внимательно и ответственно подходят к формированию учебной программы, идут в ногу со временем, стараясь не упустить любое новшество в отрасли. Например, в ближайшее время мы планируем запустить программу по обучению условиям и особенностям перевозок на новых направлениях, учитывая все новейшие геополитические и логистические изменения.

Высококвалифицированный педагогический состав, состоящий из академиков, докторов наук, профессоров, доцентов и кандидатов наук, а также почетных работников в сфере образования и почетных работников в сфере транспорта, позволяет учебной сети удерживать высокий уровень образования. Об этом свидетельствует и статистика: более 99 % слушателей, прошедших обучение

в сети АСМАП, получают государственную аттестацию с первого раза. Если же этого не происходит, то это становится предметом особого разбирательства. Данное обстоятельство считается недоделкой методистов и преподавателей учебной сети, делаются соответствующие выводы.

Изначально при создании УКЦ главной задачей обучения являлась профессиональная подготовка и переподготовка специалистов и водителей предприятий, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров в международном автомобильном сообщении. Однако спустя некоторое время стали появляться новые востребованные программы по перевозке опасных грузов, подготовке специалистов по обеспечению безопасности дорожного движения, пожарной безопасности и охране труда, управлению и бухгалтерскому учету и т. д. На сегодняшний день учебная сеть АСМАП предлагает более 40 дисциплин. К ним регулярно добавляются новые. Так, введение электронного документооборота в перевозочный процесс привело к созданию обучающего курса по использованию электронных перевозочных документов. Специалисты и преподаватели учебной сети Ассоциации регулярно осуществляют мониторинг изменений в действующем законодательстве и нормативов в перевозочном процессе. В связи с новыми требованиями своевременно вносятся корректировки в преподаваемый учебный материал.

Поскольку АСМАП является базовой организацией государств – участников СНГ в области методического обеспечения дополнительного обучения на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ, Академия АСМАП активно участвует в международных программах. Это было отмечено на состоявшемся заседании исполкома государств – участников СНГ в Москве 13 апреля 2023 г. В прошлом году специалисты учебной сети Ассоциации обучили преподавателей из Республики Армения по подготовке специалистов и водителей в сфере

международных перевозок. В рамках международного сотрудничества ведутся консультации с коллегами из Узбекистана, Молдовы, Беларуси и других государств.

Принятые по отношению к российским перевозчикам санкции со стороны недружественных стран сказались на технологиях организации международных автомобильных перевозок. Для минимизации их издержек Академия АСМАП подготовила и предложила новую программу



ции является надежным партнером международных автомобильных перевозчиков, ведь подготовка и переподготовка кадров значительно повышает и эффективность труда, и конкурентоспособность наших предприятий, – отмечает М. В. Брячак. – Следует отметить эффективную работу в регионах. С первых дней образования учебной сети АСМАП в ней работают опытные директора:

по организации перевозок автомобильным транспортом в пределах России с учетом перегрузки ввозимых зарубежных товаров, а также по осуществлению перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

– На протяжении всех тридцати лет истории учебная сеть Ассоци-



в Брянске – С. П. Сазонов, в Омске – С. Ю. Ольховский. В постоянном поиске новых форм обучения и создания учебных программ находятся В. Б. Мокров (Санкт-Петербург), В. В. Ткач (Нижегород), А. М. Фролов (Набережные Челны), А. В. Алексеев (Улан-Удэ), П. Е. Лобан (Чита). Инициативно, с большим охватом прилегающих регионов работают А. А. Евсеева



(Саратов), С. В. Будалин (Екатеринбург). Отдельное спасибо хочется сказать коллективам региональных УКЦ, внесшим неоценимый вклад в развитие учебной сети.

Большое значение имеет и работа коллектива Академии АСМАП: заведующего учебной частью А. Б. Микишина, главного специалиста А. М. Довлатовой, ведущего специалиста по учебно-методической работе Я. М. Бражниковой, главного бухгалтера С. В. Назаровой и ее заместителя Н. В. Сластуневой.

За тридцать лет в УКЦ Ассоциации по всем программам прошли обучение более 255 тыс. специалистов. Из 12 образовательных организаций, аккредитованных Министерством транспорта Российской Федерации, 94,6 % специалистов готовит учебная сеть АСМАП. Это еще одно подтверждение того, что организации учебной сети Ассоциации полностью справляются с поставленной руководством АСМАП задачей по предоставлению перевозчикам доступной и полезной информации.

На торжественном собрании, состоявшемся по случаю юбилейной даты, было сказано немало теплых слов в адрес ветеранов, принявших непосредственное участие в создании и развитии учебной сети АСМАП – Ю. С. Сухина, Т. П. Минаевой, Ю. С. Измайлова и других. Присутствующие отметили, что благодаря стратегическому видению руководства Ассоциации и энтузиазму сотрудников получило развитие столь перспективное начинание. Генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин вручил руководителям региональных УКЦ награды Ассоциации (фото размещены справа от текста).

В соответствии с установкой руководства АСМАП в планах учебной сети Ассоциации дальнейшее совершенствование учебных программ, расширение сети учебных организаций и повышение уровня материально-технической оснащенности для соответствия постоянно возрастающим требованиям к образованию и квалификации специалистов и водителей в сфере международных автомобильных перевозок. 🚫



## Заседание Правления АСМАП Встреча российских международных автомобильных перевозчиков с послом Ирана в России

Восьмого августа 2023 г. в Москве состоялось первое заседание Правления АСМАП в новом составе, избранном на период полномочий 2023 – 2028 гг.

В соответствии с установленным порядком состоялись выборы председателя Правления на период до Общего собрания членов Ассоциации в 2024 г. Председателем Правления был избран Александр Геннадьевич Шанин, директор ООО «Транс-Групп СПб» (г. Санкт-Петербург). Кроме того, избран новый состав Бюджетной комиссии Правления АСМАП.

На заседании утверждены «Основные направления деятельности АСМАП», подготовленные на основе предложений, высказанных членами Ассоциации на Общем и региональных собраниях.

В рамках повестки дня был рассмотрен ряд других вопросов, в том числе: отчет о работе Администрации АСМАП в части ограничения возможности привлечения к перевозкам российскими экспортерами иностранных автоперевозчиков; выработка мер по регулированию очередности проезда через наиболее загруженные пункты пропуска (электронные очереди); мониторинг проблем перевозчиков, связанных с реализацией механизма перцепки/перегрузки; подготовка предложений по сокращению реконструкции автомобильных пунктов пропуска на ряде участков государственной границы РФ.

Члены Правления обсудили проблему таможенного регулирования внутренних перевозок на временно ввезенных иностранных транспортных средствах международной перевозки.

Рассмотрен вопрос о сформированных на специальном счете АСМАП добровольных взносах в Государственный фонд поддержки участников СВО «Защитники Отечества». Он был создан в соответствии с решением Общего собрания членов Ассоциации от 1 июня 2023 г. Правлением принято решение о размещении на сайте АСМАП списка организаций – членов Ассоциации, внесших добровольные взносы на данный счет. Собранные на текущий момент средства будут перечислены в фонд поддержки участников СВО. Счет АСМАП остается открытым для сбора добровольных взносов.

В Москве 9 августа 2023 г. состоялась встреча российских международных автоперевозчиков с чрезвычайным и полномочным послом Исламской Республики Иран в Российской Федерации господином Каземом Джалали. Она была организована по инициативе посольства Ирана с участием дирекции международных транспортных коридоров Минтранса России и АСМАП. В мероприятии приняли участие руководители ряда крупных транспортных компаний Республики Дагестан: М. Г. Гаджиев (ООО «Крузиз»), М. М. Гаджиев (ООО «ЯРТРАНС МАП»), М. Д. Гаппизов (ООО «Союз Транс»).

Представитель АНО ДМТК Н. С. Задонская выразила признательность послу за время, уделенное обсуждению проблем, возникающих у российских автоперевозчиков в Иране. Заместитель генерального директора – руководитель Департамента организации перевозок АСМАП Е. В. Антипов перечислил основные проблемы. Среди них необходимость привлечения посредников для таможенного оформления в Иране, отказ в оформлении процедуры МДП, отсутствие подробной информации о порядке таможенного оформления, взимание компенсации за разницу в цене топлива в случаях, когда транспортное средство не заправляется в Иране, очереди при выезде из Ирана и приоритетный пропуск иранского автотранспорта.

Представители транспортных компаний подробно изложили все проблемные вопросы, с которыми сталкиваются российские водители, отметили также наличие случаев взимания не

подтвержденных документами денежных сборов и грубое отношение к российским водителям со стороны контролирующих органов, более лояльного отношения к иранским перевозчикам при дорожно-транспортных происшествиях.

Посол Ирана г-н К. Джалали поблагодарил участников переговоров за подробную и полезную информацию и сообщил, что посольство примет необходимые меры для решения возникающих вопросов. Господин Джалали рекомендовал российским перевозчикам при возникновении трудностей обращаться непосредственно к советнику посольства по экономическим вопросам господину Казему Мохамади. Посол Ирана также отметил необходимость проведения переговоров в пункте пропуска «Астара», к участию в которых будут приглашены российские транспортные компании. Посол выразил пожелание о проведении встреч с российскими автоперевозчиками на регулярной основе.

Советник по экономическим вопросам сообщил, что в настоящее время в пункте пропуска «Астара» проводится тестирование системы электронной очереди на выезд из Ирана, внедрение которой позволит снять большинство из проблем на границе. О введении системы в действие российская сторона будет одновременно проинформирована.

Участники встречи с российской стороны поблагодарили посла и сотрудников посольства за готовность к решению проблем российских перевозчиков и выразили надежду, что все проблемные вопросы будут сняты.





## Председателем Правления АСМАП избран А. Г. Шанин, директор ООО «Транс-Груп СПб» (г. Санкт-Петербург)

Решением Правления АСМАП от 8 августа 2023 года председателем Правления Ассоциации на период до даты проведения Общего собрания членов АСМАП в 2024 году избран Александр Геннадьевич Шанин, директор ООО «Транс-Груп СПб» (г. Санкт-Петербург).



Светлана ШУТКО,  
заместитель руководителя  
Департамента регионального  
развития и персонала АСМАП  
(shutko@asmap.ru)

А. Г. Шанин родился 20 мая 1976 г. в Пензенской области. В 1998 г. он окончил Государственную морскую академию им. адмирала С. О. Макарова по специальности «организация перевозок и управление на морском транспорте», в 2014-м – Санкт-Петербургский государственный университет – по программе Executive MBA для руководителей и топ-менеджеров.

Начиная с 2000 г. трудовая деятельность Александра Геннадьевича связана с компанией «Транс-Груп СПб», учредителем которой он является.

Изначально предприятие специализировалось на перевозках большегрузных контейнеров, следующих транзитом через финские порты в Россию. В настоящее время ООО «Транс-Груп СПб» оказывает широкий спектр услуг в области грузовых перевозок и экспедирования, в том числе осуществляет транспортировку опасных, крупногабаритных и ценных грузов.

Возглавляя ООО «Транс-Груп СПб» более двадцати лет, Александр Геннадьевич в своей производственной деятельности уделяет особое внимание вопросам безопасности дорожного движения, повышению квалификации водительских кадров, обновлению парка подвижного состава.

С 2006 г. ООО «Транс-Груп СПб» является членом АСМАП.

С 2018 г. А. Г. Шанин неоднократно избирался перевозчиками Северо-Западного федерального округа в состав Правления Ассоциации, а также членом Регионального совета АСМАП в СЗФО. С марта 2018-го по март 2023 г. он возглавлял Региональный совет в качестве председателя. Александр Геннадьевич имеет награды Министерства транспорта Российской Федерации, а также Ассоциации. По представлению АСМАП в 2023 г. он признан Международным союзом автомобильного транспорта (IRU) одним из лучших российских руководителей автотранспорта высшего звена. 🚗

## Капитальный ремонт автодороги Р-254 Челябинск – Курган – Омск – Новосибирск



По информации ФКУ «Управление автомобильных дорог «Южный Урал», в Курганской области продолжается капитальный ремонт автомобильной дороги Р-254 Челябинск – Курган – Омск – Новосибирск на протяженном участке 151 км – 202 км (отрезок Курган – Челябинск). Окончание запланировано на ноябрь 2025 г.

В общий перечень работ входит увеличение количества полос движения с двух до четырех, замена дорожного покрытия и нанесение горизонтальной дорожной разметки,

досыпка обочин. Восстанавливаются посадочные площадки, автомобильная дорога обустраивается новыми дорожными знаками и современным электроосвещением автомобильных остановок и пешеходных переходов.

Проведение работ влечет за собой ограничение скорости движения транспортных средств и увеличивает время доставки грузов.

АСМАП рекомендует перевозчикам учитывать данную информацию при планировании перевозок по указанным маршрутам.

## АСМАП приняла участие в мероприятиях выставки «ИННОПРОМ-2023»

В Екатеринбурге с 10 по 13 июля 2023 г. прошла главная промышленная выставка страны «ИННОПРОМ-2023». В этом году свои инновации представили больше 35 международных делегаций и 25 уральских предприятий. Государством-партнером «ИННОПРОМ-Ма» в текущем году стала Республика Беларусь. Одновременно прошел форум «ЭКСПО Россия – Китай». Открыл выставку председатель Правительства Российской Федерации М. Ф. Мишустин. В масштабном мероприятии приняли участие члены Правительства РФ, губернаторы многих регионов, руководители предприятий, экспонирующих свою продукцию. Выставочный комплекс с представленными инновационными разработками также посетили главы правительств Казахстана и Беларуси.

В ходе работы форума прошло несколько мероприятий, посвященных вопросам развития транспортно-логистического сектора экономики. Состоялась встреча участников с торговым представителем Российской Федерации в Исламской Республике Иран Р. Х. Жиганшиным, который отметил, что проблемы, связанные с доставкой внешнеэкономических грузов в Иран, про-

рабатываются, и большую работу в этом направлении проводит АСМАП.

Ряд международных автомобильных перевозчиков из Свердловской и Челябинской областей, а также сотрудники филиала Ассоциации по Уральскому федеральному округу приняли участие в данных мероприятиях, в том числе в бирже контактов с китайскими организациями, которых было представлено более двухсот. Организаторами были проведены две экспертные сессии – «Трасса М-12: возможности для агломерации» и «Сухой порт Екатеринбург: с севера на юг». В числе прочего на сессиях были представлены данные по развитию международного транспортного коридора «Север – Юг», их влиянию на социально-экономическое состояние прилегающих субъектов РФ.

По мнению участников, выставка способствует решению ключевых задач национального проекта «Международная кооперация и экспорт». Представители автотранспортной сферы, в том числе международные автомобильные перевозчики Уральского федерального округа, дали высокую оценку прошедшим мероприятиям.



# Мировой рекордсмен



Продолжаем серию публикаций, посвященных истории развития международных автомобильных перевозок в нашей стране. В предыдущих номерах журнала («МАП» № 5, 2022 г., № 1 и 2, 2023 г.) подробно рассказывалось о родоначальнике всей отрасли – «Совтрансавто» и, в частности, о предприятиях, изначально входящих в его структуру – «Совавто-Бийск», «Совавто-Ленинград» и «Совавто-Москва». Однако помимо «Совтрансавто» непосредственное отношение к международным автоперевозкам имели и другие организации. Среди них объединение «Спецтяжавтотранс», созданное 45 лет назад.

Александра НОВИЧКОВА

В 1974 г. в г. Горьком появилась специализированная автоколонна для перевозки крупногабаритных тяжеловесных грузов. Первыми в ее автопарке стали два тягача МАЗ-7310 и прицеп ЧМЗАП-55530 грузоподъемностью 120 т.

Дебютный груз автоколонны предназначался для сельского хозяйства. В Волгоградской области (с. Быково) строились оросительные системы. Везли силовой 120-тонный трансформатор. Поскольку опыта таких перевозок

прежде не было, приходилось действовать на ощупь, перевозка осуществлялась со скоростью 2 км/ч. Несколько километров пути проходило по полю. Как рассказывали очевидцы, сельчане даже снимали пахотный слой бульдозерами перед автопоездом.

Деятельность горьковских «крупногабаритчиков» находилась под пристальным вниманием научно-технической комиссии. В результате ее работы был сформирован ряд предложений правительству, в том числе о создании условий для смешанных перевозок с широким

участием речного и автомобильного транспорта. Впервые прозвучала мысль о том, что такого рода перевозки должны сопровождаться проектно-конструкторскими и научно-исследовательскими работами, а также должно быть создано техническое, правовое и организационное обеспечение.

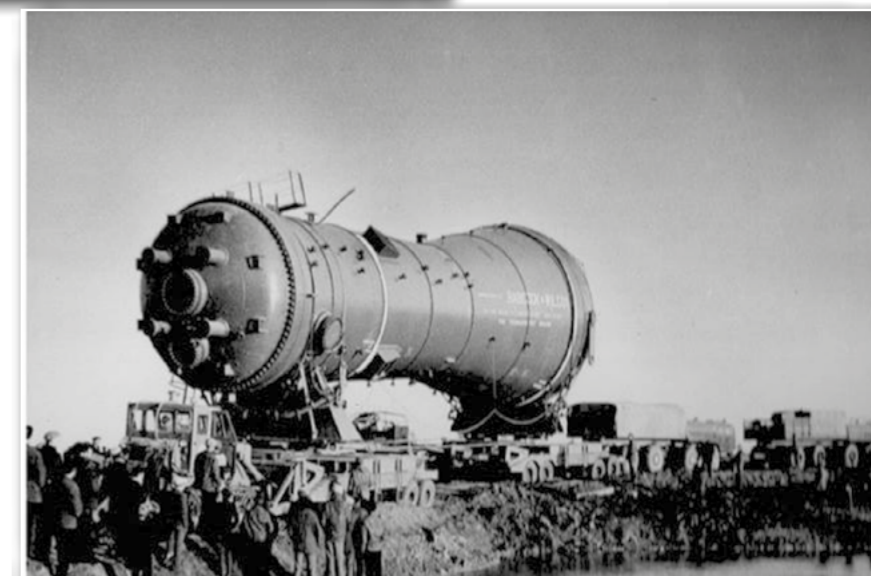
В 1978 г. вышло Постановление Совета министров СССР № 262 «О мерах по улучшению организации перевозок крупногабаритных тяжеловесных грузов», в связи с чем было создано специализированное научно-производственное



объединение «Спецтяжавтотранс». Именно оно стало первым, кому страна доверила перевозку крупногабаритного тяжеловесного оборудования.

Изначально предприятие предназначалось для решения задач по транспортировке продукции завода «Атоммаш», выпускавшего крупногабаритное и тяжеловесное оборудование для атомных электростанций, вес которого мог достигать 300 – 350 т. Но впоследствии организация успешно работала не только внутри Союза, но и за его пределами.

Первое «боевое крещение» нового предприятия не заставило себя



ждать. Еще в 1975 г. в Буденновске начали строить Прикумский завод пластмасс. Стройка находилась под особым вниманием Правительства СССР. Заключены сотни контрактов, в том числе на изготовление и поставку трех реакторов английской фирмы «Джон Браун». Их длина превышала 18 м, диаметр достигал 7,6 м. Протяженность маршрута составила 200 км. Англичане были уверены в том, что такая доставка невозможна. Они предложили поставлять оборудование в разобранном виде, обучить десяток высококвалифицированных сварщиков и собрать его уже на строительной площадке. Одна-

ко при этом оборудование лишилось гарантийного обслуживания, поскольку сборка осуществлялась бы не в заводских условиях.

Решено было пойти другим путем. Сначала маршрут проверили с контрольным грузом – трубами, набитыми песком. Усилили мосты, подготовили трассу, объездные пути. Оборудование везли спаренными прицепами ЧМЗАП-5212. На одном из объездных путей на реке Калаус под колесами тягачей начал проваливаться грунт.

– Англичане с перепугу убежали и сообщили, что груз потерян, – вспоминает ветеран





компании «Спецтяжавтотранс» А. М. Левушкин. – *Даже по «Голосу Америки» передали, чтобы ответственность с себя снять, а на следующий день программа «Время нас показывает, как мы с реактором в Буденновск пришли. Вот у них лица были!*

Подтверждением высокой квалификации специалистов «Спецтяжавтотранса» служит и доставка в 1982 г. тяжеловесного и негабаритного оборудования с заводов «Уралхиммаш» и «Пензахиммаш» на химический комбинат в Димитровграде (Болгария). Чтобы оценить масштаб этой транспортной операции, достаточно вспомнить, что вес колонны синтеза аммиака превышал 500 т, а ее длина составляла более 30 м. Транспортировка осуществлялась сначала по морю, а затем на грузовых автомобильных платформах.

Большой пласт работы предприятия был связан с оборудованием для Министерства среднего машиностроения СССР. В 1983 г., после доставки спецгруза («Изделия 13Я» – шара диаметром 12 м и весом 700 т) в институт атомной энергетики им. Курчатова, академик Е. П. Велихов написал в адрес Министерства автомобильной промышленности: *«...Оригинальные технические решения ваших специалистов и привлеченных организаций, а также опыт исполнителей обеспечили перевозку уникального изделия в кратчайшие сроки и с высоким качеством»*. И, что немаловажно, специалисты НПО «Спецтяжавтотранс» смогли в процессе подготовки проекта перевозки создать такой оптимальный маршрут, который снизил стоимость работ с 23,3 до 2,3 млн рублей.

В годы тесного сотрудничества СССР с Афганистаном советские автотранспортники обеспечили доставку из Термеза в Кабул электротрансформаторов весом 100 т каждый.

Приходилось доставлять негабаритные грузы и в СССР. Так, в 1987-м и 1988 гг. было проведено 86 рейсов из Финляндии в г. Заполярный Мурманской области с

оборудованием для металлургического комбината «Печенганикель». В июне 1989 г. потребовалось доставить партию промышленного оборудования из польского г. Свидавице в СССР. Оно предназначалось для строившихся заводов в Лохвице, Скидели и Жабинке. Размеры груза не позволяли перевозить его по железной дороге, и за дело взялись автотранспортники. Высота платформ с оборудованием превышала 6 м, и для того, чтобы успешно доставить его по назначению, специалистам пришлось обследовать и частично укрепить более 20 мостов на пути следования, переоборудовать несколько линий электропередачи, контактных линий троллейбусов и т. д.

В конце 80-х объединение «Спецтяжавтотранс» участвовало в перевозках энергетического оборудования в Сирии.

Разумеется, решение таких масштабных и нестандартных задач каждый раз требовало составления отдельного проекта на каждую перевозку, тщательной проработки маршрута и изготовления специальных грузовых платформ.

Интересно, что только за первое десятилетие своей деятельности объединение обеспечило перевозку более 5 млн т уникальных грузов.

К концу 90-х была создана единая система перевозок негабарит-



ных грузов большой массы, собрана научно-техническая база, разработаны специальные прицепы-тяжеловесы ЧМЗАП-8388 (так называемые советские Голдхофферы). «Спецтяжавтотранс» выполнял львиную долю перевозок негабаритных грузов в стране. В его состав входили пять автотранспортных предприятий – в Нижнем Новгороде, Ленинграде, Москве, Астрахани, Волгодонске с большим количеством филиалов. В арсенале объединения в эти годы числилось более 300 единиц тягачей, столько же прицепов, большое количество другой спецтехники.



Однако единая и стройная централизованная система перевозок тяжеловесных негабаритных грузов в стране неотвратимо рассыпалась на части. Начали отсоединяться и приобретать самостоятельность филиалы. Из-за хронических неплатежей заказчиков были закрыты производственные участки в Сибири и других регионах. На нижегородском предприятии сменилось административное руководство, было проведено акционирование. Работы становилось все меньше, задерживалась зарплата. Активно распродавалась техника, оборудование иногда просто сдавалось в металлолом. Происходящее все больше напоминало сценарий банкротства, традиционный в те годы на многих промышленных предприятиях России.

2004 год стал началом новой истории «Спецтяжавтотранса». В тот момент после длительного застоя в Нижний Новгород пришла молодая и успешная компания дилеров Горьковского автозавода, лидерами которой были С. Л. Тропин, К. Т. Тагиров и И. В. Меркулов. Нижегородский «Спецтяжавтотранс» обрел новых владельцев и руководство. Их не пугала конкуренция, они прекрасно ориентировались в условиях рынка, который, в отличие от советской централизованной системы, требовал инициативы, активного поиска



заказчиков, более сложных процедур согласований.

Однако изначально новая команда не имела никакого понятия о проектных перевозках оборудования. Им просто нужна была площадка для отлаженной схемы продажи автомобилей Горьковского автозавода. Тогда С. Л. Тропин с удивлением обнаружил, что по документам на приобретенном предприятии числится более 100 единиц техники грузоподъемностью от 54 до 150 т. Причем в реальности этот подвижной состав никто так и не увидел. Вместо него – несколько машин, годящихся на сдачу в металлолом.

Тем не менее главным богатством, сохранившимся в «Спецтяжавтотрансе», были люди, которые обладали уникальным опытом, смекалкой и любовью к перевозкам негабаритных грузов.

Неизвестно, как сложилась бы судьба предприятия, если бы не строительство линейно-прокатного комплекса (ЛПК) «ОМСК-Сталь». Намечался проект по перевозке на ЛПК оборудования итальянской фирмы «Даниэли». Сергей Львович – инженер, окончивший «Бауманку». Проект показался

ему интересным, была разработана концепция доставки с картами, расчетами, описанием особенностей инфраструктуры. Тропин сам поехал в Италию. Там его выслушали с большим интересом... и отдали контакт на перевозку оборудования местной итальянской компании.

Но, по иронии судьбы, произошло следующее. Когда итальянцы довели оборудование до места назначения, то обнаружили, что в Шиморском затоне разгрузиться нечем, да и причала там нет. Доставить плавкраны глубокой осенью было невозможно. В результате посчитали убытки от штрафных санкций за срыв сроков доставки и просто бросили оборудование замерзать посреди затона.

Тогда представители «Даниэли» вспомнили о «Спецтяжавтотрансе». Это «ледовое сражение» под Выксой стало переломным в судьбе компании. Дедовскими методами, которые приводили в изумление итальянцев, вытаскивали станины весом в 200 кг. Бензопилами пилили лед, баграми заталкивали выпиленные куски вглубь, освобождая полынью для

прохода барж к берегу. Затем домкратами поднимали груз, подводили под него рельсы и выкатывали на сушу. И затем теми же домкратами поднимали до уровня прицепов. Так была выполнена, казалось, неразрешимая задача. И началась новая история «Спецтяжавтотранса».

Знаковым для компании стал 2013 г., когда предприятие установило мировой рекорд «Автомобильная перевозка самого тяжелого груза» (реактора гидрокрекинга весом 1306 т) на самое дальнее расстояние (203 км от деревни Кубеково Красноярского края до Ачинского НПЗ) для ОАО «АНПЗ ВНК». Достижение было зафиксировано официальным представителем «Книги рекордов Гиннеса» в России.

Спустя год были достигнуты другие внушительные результаты. Установлены: рекорд континента «Перевозка самого тяжелого объекта речным транспортом» – реактора гидрокрекинга весом 1377,9 т на расстояние 2174 км из Санкт-Петербурга в Нижнекамск и рекорд России «Перевозка самого тяжелого объекта автомобильным транспортом» на строящийся комплекс глубокой переработки тяжелых остатков ОАО «ТАИФ-НК».

Сегодня без компании не обходится ни одно крупномасштабное строительство стратегических государственных объектов. В числе прочего она оказывает полный комплекс транспортно-логистических услуг, проводит исследование и выбор оптимального маршрута, осуществляет проектирование и строительство транспортной инфраструктуры, разрабатывает проекты организации перевозки, осуществляет перевозки автомобильным, речным и железнодорожным транспортом, таможенное сопровождение. Применение предприятием новейших технологий, использование собственного автомобильного и водного транспорта для перевозок обеспечивает снижение рисков и затрат заказчиков. 🚫



## МАПП «Тагиркент-Казмаляр» включен в перечень пунктов пропуска для ввоза товаров по книжкам МДП



В результате работы, проведенной АСМАП совместно с Министерством транспорта РФ, Торгово-промышленной палатой России и другими заинтересованными организациями, МАПП «Тагиркент-Казмаляр» на российско-азербайджанском участке государственной границы Российской Федерации включен в перечень пунктов пропуска, через которые допускается ввоз товаров в Российскую Федерацию с использованием книжек МДП.

Приказ Минфина России от 03.07.2023 № 112н о внесении соответствующих изменений в приказ Минфина России от 24.10.2017 № 159н «О перемещении товаров в соответствии с таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП» вступил в силу 28 августа 2023 г.

С указанной даты ввоз товаров по книжкам МДП через российско-азербайджанский участок границы возможен в двух пунктах пропуска: МАПП «Яраг-Казмаляр» и МАПП «Тагиркент-Казмаляр».

Предлагаем транспортным компаниям использовать процедуру МДП на данном направлении перевозок с учетом ее объективных преимуществ.

## ТПП Ирана дала разъяснения по топливным сборам и указала контактные лица для обращения при возникновении проблем

На состоявшейся 18 июля 2023 г. встрече представители Торгово-промышленной палаты Ирана сообщили, что размер компенсации разницы в цене дизельного топлива, которая должна быть уплачена при въезде в страну, составляет 40 евроцентов за 1 л топлива.

Количество топлива, за которое должна быть уплачена компенсация, определяется исходя из расхода 45 л топлива на 100 км пробега. Оплата компенсации обязательна для всех иностранных транспортных средств и не зависит от того, будет ли ТС заправляться на территории Ирана.

Представители ТПП рекомендовали российским перевозчикам в случае возникновения проблемных вопросов на территории Ирана обращаться в Департамент международного транспорта, TIR/ATA Торгово-промышленной палаты Ирана: Behnam Fagamarzian, моб. тел.: +98 912 148 8490, эл. почта: iccimtir@yahoo.com; Zahra Jalilzadeh, моб. тел.: +98 912 021 0359, эл. почта: zahra.iccimtir@yahoo.com.

## Генеральное консульство КНР в Иркутске начало применять систему биометрических виз

В соответствии с законодательными и нормативно-правовыми актами КНР и согласно общепринятой международной практике генеральное консульство КНР в Иркутске с 17 июля 2023 г. начало применять систему биометрических виз. По требованиям данной системы, после заполнения онлайн-формы (<http://cova.mfa.gov.cn>) и записи на прием (<http://avas.cs.mfa.gov.cn>), заявители должны лично представить документы на подачу заявления в генеральное консульство в назначенное время и сдать отпечатки десяти пальцев.

От сдачи отпечатков пальцев освобождаются следующие категории:

- лица в возрасте до 14 лет или старше 70 лет;
- лица, имеющие дипломатические паспорта или соответствующие условия для выдачи дипломатических, служебных виз или виз вежливости;
- лица, отпечатки пальцев которых сохранились в том же паспорте в течение пяти лет, при условии предъявления ранее выданной визы с биометрическим стикером, выданной в течение пяти лет;
- лица, у которых все десять пальцев повреждены или у которых нет физической возможности сдать отпечатки папиллярных узоров всех десяти пальцев.

Генеральное консульство напоминает, что подделка отпечатков пальцев или попытка выдать себя за другого человека с целью сдачи отпечатков пальцев приведет к отказу заявителю во въезде в Китай и влечет за собой соответствующие последствия для данного гражданина.

Генеральное консульство КНР в г. Иркутске отставляет за собой право на интерпретацию вышеуказанных положений и конкретных обстоятельств.





Генеральный директор  
ООО «ЕВРО-ЭКСПРЕСС» М. И. Алиев:  
«Для меня важно мнение  
каждого водителя»

Дагестанская компания EURO-EXPRESS LTD (ООО «ЕВРО-ЭКСПРЕСС») работает на рынке международных автоперевозок не так давно, но имеет большие перспективы на рост и развитие. Ее руководитель и основатель М. И. Алиев рассказал о том, как возглавляемому им коллективу удастся держать предприятие на плаву в это непростое время и уверенно смотреть в будущее.

Елена ШИЛОВА

– Магомед Алиев, вы создали компанию в 2016 г. В этой сфере вы человек относительно новый. Как удалось молодой организации выжить в непростых обстоятельствах, сложившихся в мире?

– Действительно, EURO-EXPRESS LTD я организовал в октябре 2016 г., хотя это не означает, что автоперевозки были для меня чем-то новым и непонятным. Компания достаточ-





Коллектив EURO-EXPRESS LTD

но молодая, но я образовал ее, уже имея представление об этом деле. Во-первых, мой ныне покойный отец Иса всю жизнь проработал за баранкой, осуществляя перевозки по России, поэтому мир водителей-дальнобойщиков был мне понятен и близок с детства, к тому же два моих брата работают водителями.

В этот бизнес я пришел на рубеже 2011 – 2012 гг. Изначально в тонкости работы перевозок по России меня посвятил мой близкий друг. Он рассказал об особенностях ведения этого бизнеса, обучил азам. Потом меня пригласил к себе в организацию мой двоюродный брат, генеральный директор ООО «ДАГ-ТРАНС» Магомедсултан Магомедэминович Омаров. Сотрудничество с ним стало для меня точкой опоры для дальнейшей работы в международных перевозках. В «ДАГ-ТРАНС» я в основном занимался логистикой, но брат давал мне знания обо всех сторонах жизнедеятельности автопредприятия, благодаря чему я получил неоценимый опыт, который и позволил мне открыть свою организацию. И конечно же, хочу выразить свою признательность коллегам из других предприятий, с которыми все время общаюсь по работе, а с некоторыми даже дружим семьями.

В трудных ситуациях в бизнесе брат всегда помогал советами, поддерживали друзья и знакомые. Огромную помощь и в жизни, и в работе мне оказал дорогой друг из Майкопа, уже покинувший этот мир, Сергей Александрович Карташов, генеральный директор ООО «КСА-авто». Я очень благодарен этому человеку за поддержку, за правильные и столь нужные слова, которые он всегда находил. Люди, окружающие меня, во многом сделали так, что EURO-EXPRESS LTD не просто продолжила работать, но и развивается сегодня. Я говорю в том числе о мудрости и опыте водителей, с которыми мне повезло работать.

– **Как бы вы охарактеризовали водителя-международника?**

– О, это особый мир. Это Человек с большой буквы, обладающий терпением и способностью нести огромную ответственность. Помимо того, что работа по перевозке грузов за границу (причем на длительные расстояния) сложна чисто физически, она еще и накладывает большую ответственность. За территорией России водитель – лицо страны: как он себя ведет на таможне при заполнении документов, как проявляет себя на дороге, на стоянках. Этот человек представляет наше государство, и он обязан держать марку в любых си-

туациях, а они иногда бывают эмоционально сложными. Водитель не только везет тяжелый груз, он еще и несет на своих плечах груз ответственности. Поэтому мы, коллектив нашей организации, делаем все, чтобы облегчить труд шофера. Наша задача решить все проблемы, которые у него возникают, создать такие условия, чтобы человек с удовольствием выполнял свою работу, тогда он сможет приносить пользу обществу. Ведь международные автоперевозки необходимы всем людям нашей страны, хотя многие об этом даже не задумываются.

– **Вы упомянули о том, что общаетесь с водителями на темы, касающиеся ведения бизнеса. Как вообще строятся отношения в вашей компании?**

– Я всегда говорил и говорю, что каждый имеет право высказать свое мнение, видение ситуации. Любой сотрудник предприятия может ко мне прийти и сказать, что он думает. У нас не просто коллектив, мы как семья работаем, где моя задача – слышать каждого. В своем кабинете я специально организовал небольшой уголок со столиком, за которым мы можем с кем-то из сотрудников посидеть, выпить чай или кофе, перекусить сладостями и поговорить. Руководителям предприятий необ-

ходимо слушать водителей, ведь эти люди видят ситуацию в реальности, а не на бумаге или в интернете. Они сталкиваются с настоящими трудностями. Я человек, могу ошибаться или что-то понимать неправильно, поэтому я всегда в контакте с шоферами и прислушиваюсь к их словам.

– **Кто-то из вашей семьи работает в EURO-EXPRESS LTD?**

– Мой родной брат Муса был одним из первых людей, которые начали трудиться со мной в компании. Он моя правая рука и по сей день является водителем-дальнобойщиком.

– **Вы никогда не предлагали ему оставить работу водителя и перейти в кабинет?**

– Знаете, я считаю, что у каждого человека есть свое призвание, дело жизни, которым он хочет заниматься и которое у него получается лучше всего. Конечно, кабинет для моего брата найдется в EURO-EXPRESS LTD всегда, но у него другой путь. Он пошел по стопам отца и стал высококлассным водителем, занимается тем, что любит. Я могу только помогать как руководитель организации и пожелать дорог без пробок!

– **Почему же вы не пошли по стопам отца и братьев?**

– Возможно, кто-то не поверит, но я с самого детства хотел учиться. С первого класса я чувствовал, что мое призвание – это управление. Именно грамотное управление людьми, организация их работы, создание условий для максимально комфортного труда, а значит и максимальной результативности. Я получил высшее образование в сфере управления и, в принципе, этим занимаюсь всю жизнь. Да, были сложные ситуации, но меня всегда поддерживала семья и коллеги.

У меня две дочери и один сын, на днях родился внук. Со своими детьми я поступаю так же, как со мной родители – стараюсь вырастить хороших людей. Сыну Магомеду сейчас 16 лет, совсем скоро ему нужно будет выбрать путь в жизни, и я хочу, чтобы он принял собственное решение. Моя задача,

чтобы дети были счастливы, чтобы сын стал человеком, который любит свое дело. Я не намерен его отговаривать, если он захочет стать дальнобойщиком или выберет другую профессию. Переубеждать и заставлять не имеет смысла. Каждый молодой человек должен найти свое призвание, только тогда он будет счастлив. Кем станет Магомед, я пока не знаю, но я буду ему опорой при любом выборе.

– **Ранее вы точно подметили, что международные автоперевозки играют огромную роль в жизни страны. В какие государства вы сейчас активно осуществляете перевозки?**

– Наши основные направления – это Грузия, Азербайджан, Турция и Иран. Мы стараемся не только совершать туда регулярно рейсы, чтобы приносить пользу нашему государству, но и наращивать обороты. Я считаю, что все время нужно развиваться и не стоять на месте. Для примера, когда я организовал EURO-EXPRESS LTD, у меня была одна машина, на которой работал мой брат. Сейчас у нас 17 сотрудников и, конечно, увеличился автопарк. Я уверен, что это не предел, хочется не просто наращивать подвижной состав, но и делать его работу эффективнее, участвовать в жизни отрасли, улучшать условия деятельности перевозчиков. В этом очень помогает АСМАП. Мы были приняты в действительные члены Ассоциации летом 2021 г. И сейчас я могу сказать большое спасибо руководителю филиала АСМАП по Южному и Северо-Кавказскому федеральным округам Олегу Александровичу Татарченко в первую очередь за то, что EURO-EXPRESS LTD стал членом Ассоциации в нужное время. Олег Александрович очень помогает в работе. Всегда открыты к диалогу и оказывают содействие представителю филиала АСМАП в г. Махачкале Гамид Магомедович Гадисов и специалист группы в г. Махачкале Айзанат Руслановна Атаева.

Но самый важный для меня момент – это возможность на самом высоком уровне говорить о трудностях в своей отрасли, общаться



Генеральный директор ООО «ЕВРО-ЭКСПРЕСС» М. И. Алиев

с руководителями предприятий из других регионов. В Ассоциации мы объединены одним делом, мы понимаем друг друга, знаем обо всех трудностях. Мы единое сообщество, где не имеют значения вероисповедание, регион, количество машин в автопарке. АСМАП работает для того, чтобы приносить пользу перевозчикам и государству, и главное, что наши просьбы слышат на самом высоком уровне. Спасибо за это президенту Ассоциации Евгению Сергеевичу Москвичеву.

– **Какие, на ваш взгляд, моменты в жизни международных перевозчиков необходимо улучшить на сегодняшний день?**

– На последнем Общем собрании членов АСМАП мы поднимали вопрос о необходимости расширения поддержки российских перевозчиков на территории Ирана. Сейчас это очень активное направление, и порой возникают ситуации, которые нужно отрегулировать на высшем уровне. Работа в этом ключе уже ведется, насколько мне известно. Еще бы хотелось получить государственную поддержку при обновлении автопарка. Этот вопрос тоже беспокоит многих перевозчиков. И мы, будучи действительными членами Ассоциации, знаем, что каждый голос и каждое слово дошло до адресата. За таким сообществом перевозчиков будущее и перспективы развития. 🚚





## С заботой о клиентах

Транспортная компания «КВАЗАР» представляет легендарный Янтарный край нашей страны. Свой бизнес в сфере международных автомобильных грузоперевозок она начала в декабре 2012 года. Организация занимает одно из лидирующих позиций на рынке грузовых перевозок Калининградской области, выполняя порядка 500 рейсов в год. На данный момент автопарк компании состоит из 21 автопоезда. В 2022 году предприятие удостоилось награды в числе победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» в категории свыше 10 до 50 транспортных средств.

Алексей ЕГОРОВ

На протяжении всех этих лет во главе компании стоит бессменный руководитель и неоспоримый профессионал своего дела – Никита Павлович Лещенко.

За время своей работы фирма «КВАЗАР» переживала как расцвет, так и сложности. Однако благодаря профессионализму директора фирмы и компетентности кадрового состава предприятие проходит через все трудности, с которыми сталкивается данный бизнес.

Немаловажным фактором качественной и эффективной работы организации является террито-

рия предприятия. И речь идет не только о рабочем пространстве администрации компании, но и о территории парковки и ремонта транспортных средств.

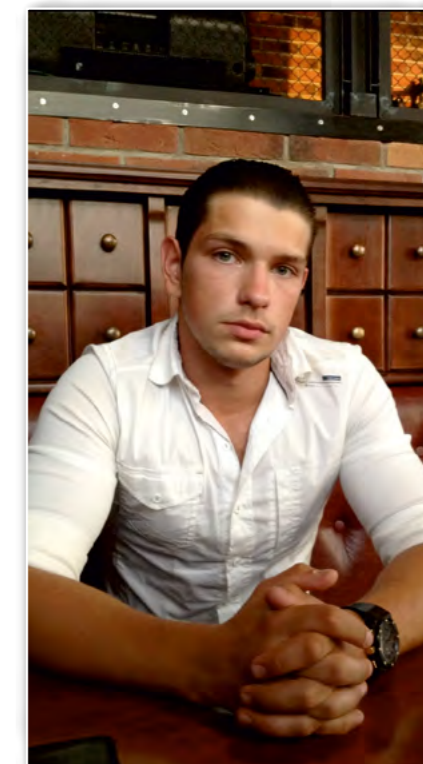
Другим не менее сложным моментом является работа бизнеса в России в условиях санкций Евросоюза и США. В силу географического положения Калининградской области перевозчики, включая и компанию «КВАЗАР», столкнулись как с враждебным настроем некоторых граждан ЕС в свой адрес (в том числе с причинением ущерба транспортным средствам организации), так и со всевозможными ограничениями по перевозке тех или иных грузов на территорию Калининградской области и основную территорию РФ. Благодаря высокой квалификации менеджмента и водительского состава предприятие уверенно справляется со всеми трудностями на своем пути.

Несмотря на непростые обстоятельства последних лет, парк автомобилей ООО «КВАЗАР» постоянно модернизируется. Весь подвижной состав оборудован

GPS-датчиками, позволяющими контролировать как местоположение транспортного средства, так и заправку топливом автопоезда.

Все перечисленные меры, предпринимаемые руководством ООО «КВАЗАР», направлены прежде всего на обеспечение спокойствия обслуживаемых клиентов, приток которых не останавливается из года в год. Ежедневно за услугами грузоперевозок в фирму обращается множество клиентов. Безусловно, для большинства из этих компаний предприятие «КВАЗАР» не является основным перевозчиком, но, видя отношение организации к своим заказчикам, минимум треть из обратившихся компаний продолжает сотрудничество на долгосрочную перспективу.

Немаловажным обстоятельством, способствующим доверию клиентов к организации, является страхование ООО «КВАЗАР» своей гражданской ответственности (в обиходе – СМР-страхование). Несмотря на то, что такого рода страхование является существенной статьей расходов, предприятие за-



Директор ООО «КВАЗАР» Н. П. Лещенко

кладывает ее в свой бюджет уже на протяжении более десяти лет. ООО «КВАЗАР» непреложно страхует свою гражданскую ответственность, так как в компании убеждены, что подобного рода действие существенно повышает уровень спокойствия клиентов.

На ближайшие годы коллективом ООО «КВАЗАР» под руководством Н. П. Лещенко был разработан конкретный план дальнейшего развития предприятия, включающий приобретение нового подвижного состава и освоение других направлений перевозок. К сожалению, в современных реалиях некоторым задумкам и планам пока сбыться не суждено. Однако, со слов директора организации, ни он, ни его коллектив оптимизма не теряют. Рано или поздно тяжелые времена закончатся, и все запланированное будет однозначно реализовано. ➔







# Кукурыки, азербайджанец и искусственный интеллект

Илья ЧЕРНЯКОВ,  
Кирилл СОСКОВ,  
Александр БАТЮШКИН

Эту историю нам рассказал водитель одной из транспортных компаний Северо-Западного федерального округа.

– В далекие 80-е годы, когда водители наших автопредприятий стали массово ездить за границу, меня направили в рейс в Европу. Тогда еще наши перевозчики часто возили сельскохозяйственную продукцию, особенно из Беларуси, в европейские страны. В те времена

мы изучали маршруты по бумажным картам, информации было много и не всегда запоминались те или иные места. При возвращении через Польшу в Беларусь, на границе, у меня произошло недопонимание с польским таможенным инспектором. Мне оно почему-то

запомнилось и до сих пор вызывает улыбку.

При проверке документов сотрудник поста начал задавать мне вопросы, а в конце спрашивает: «Кукурыки?». Да еще так невнятно. Я подумал, что он уточняет название компании, отвечаю: «Да нет, «Совтрансавто». Он на меня удивленно смотрит и опять говорит: «Кукурыки?». – «Да я же говорю, «Совтрансавто». Не «Кукурыки». Он, смеясь, показывает в документах пальцем на надпись и вновь говорит: «Кукурыки?».

Как оказалось, инспектор имел в виду деревню Кукурыки на выезде из Польши, перед пунктом пропуска. В документах был указан этот переход, а ему нужно было подтверждение от меня для открытия транзита по Польше. И уже на позитиве, когда поняли друг друга, посмеялись, оформились и я поехал дальше.

## Водитель-космополит

В столичной компании «Рустранс-спедишн» трудится Эльман Гасанов, который по национальности является азербайджанцем. Внешность этого водителя позволяет визуально отнести его к любой южной нации. Поскольку он длительное время осуществляет международные автоперевозки, ему удалось поверхностно выучить несколько иностранных языков, в том числе и итальянский.

Как-то он выполнял рейс по маршруту Италия – Россия, и на территории родины вина, сыров и пасты его остановили сотрудники транспортной инспекции для проверки документов. Посмотрев на водителя, полицейские поинтересовались у Эльмана, не итальянец ли он. На что тот по-итальянски ответил: «Почти итальянец». Тогда они мило ему улыбнулись, пожелали хорошей дороги и не стали дальше досматривать.

По приезде на таможенный терминал в Польше принимавший у него документы таможенник спро-



сил водителя о том, как дела в Греции, решив что перед ним – вылитый грек. На российской таможене инспектор высказал предположение, что Эльман очень похож на поляка.

Однако самым догадливым оказался таксист, который отвозил нашего героя в банк для оформления платежной карты, пока его машина находилась на таможене. Бросив взгляд на своего пассажира, он сразу же определил, что перед ним именно азербайджанец, чем вызвал у того бурю положительных эмоций.

## Искусственный интеллект на службе автоперевозчиков

Ведущий специалист департамента информационных систем АСМАП А. А. Батюшкин поделился с читателями нашего журнала своим рассказом.

– Эту историю мне поведал один из руководителей организации – члена АСМАП в Калининградской области. Она повествовала о том, как встретились два антагониста: перфекционист и человек с тонкой душевной организацией. По совместительству первый оказался представителем заказчика – завскладом, а второй – водителем.

Припарковав фуру к рампе разгрузки, человек с тонкой душевной

организацией услышал о себе много нелестных эпитетов от перфекциониста, чью идилию нарушали несколько сантиметров неровной парковки. После недолгих препирательств водитель решил вложить всю силу своего протеста в маневр фуры для идеала и резко дал по газам. К тому же автопоезд был запаркован на пригорке. А задний борт был открыт, и груз (семенные луковицы тюльпанов) высыпался на землю. Два вышеуказанных человека удовлетворили свои амбиции, а платить за испорченный груз пришлось владельцу автокомпании.

Поскольку мои литературные способности ограничивались лишь школьным сочинением из цикла «Как я провел свое лето», а информационные технологии мне все же ближе, то я решил поручить обернуть мой рассказ в вытуклые литературные формы искусственному интеллекту. Тем более что его развитие пророчит скорую кончину всем копирайтерам на просторах интернета, да и на журналистику он тоже замахивается. Написав запрос в ChatGPT с синопсисом моего рассказа, через десять минут я получил статью. Вышло увлекательно. Далее я ее передаю без купюр:

«Один из самых прекрасных видов бизнеса – транспортировка грузов на фурах. Этот драйв, знакомый



всем водителям, позволяет не только заработать, но и испытать настоящее удовольствие от процесса перевозки.

Но, как говорится, каждая медаль имеет свою обратную сторону. И в данном случае мы рассмотрим не самый приятный эпизод в жизни фуражиров.

Дорожная ситуация выглядела, мягко говоря, не самой приятной. Неадекватные водители, загруженные автомобили, стройки – все это не помогало нашему главному герою сохранять достаточный уровень душевного спокойствия. Так и случилось, что он наехал на резвого водителя легковушки, и от души погрузил излишнюю дозу злости. В то время как водитель легковой машины драилс, возмущаясь, что на его машину напали, фуражир,

которого можно без преувеличения назвать «тонкой душевной организацией», резко протиснул свою фуру между двумя рядами машин, чтобы скрыться от упомянутого выше водителя. Однако на его пути возникла группа молодых растений, продающихся на провинциальном рынке, которые ожидали попадания в город.

И вот, несмотря на то, что герой забыл про балласт в бортах прицепа, его внезапное движение привело к трагическим последствиям – каталка, огромный контейнер с рассадой цветов, вывалилась из-за борта, всерьез огорчив его владельца.

Поздравляем нашего героя, празднуем его достижения и искренне надеемся, что он учитывает все особенности дорожной ситуации

в будущем. Во всех других случаях следует помнить, что никакая особенность движения не может усложнить нашу работу, если мы оставляем за собой геническую квалификацию в управлении дорожным кольцом!».

– Так и мне хочется пожелать всем «геническую квалификацию в управлении дорожным кольцом». Как говорят, юмор продлевает жизнь, чего и вам всем желаю.

Как видим, несмотря на свое стремительное развитие, искусственному интеллекту предстоит еще многому научиться. Поэтому не стоит беспрекословно доверять бездушной машине, а проверять информацию, исходящую от нее. 🛑



## О порядке проезда по автомагистралям ЦКАД и М-12

В начале года на Московском скоростном диаметре (от входа в город федеральной трассы М-11 «Нева» на севере до Косинской эстакады с перспективой выхода на строящуюся федеральную трассу М-12 на востоке Москвы) введен платный проезд для транзитного транспорта. Для контроля оплаты проезда на МСД работают 119 камер фотовидеофиксации ЦОДД. Дорогу также оборудовали безбарьерной системой взимания платы «Свободный поток». На МСД установили четыре рамки со специальным оборудованием, которые фиксируют проезды транспортных средств.

Безбарьерная система взимания платы «Свободный поток» – это возможность проезжать по платным дорогам без привычных очередей на пунктах оплаты. В России такая система была впервые внедрена на Центральной кольцевой автомобильной дороге Московской области (ЦКАД).

Главная особенность «Свободного потока» – отсутствие пунктов взимания платы и шлагбаумов на въезде и выезде. Это означает, что водителям не нужно ждать очереди, чтобы оплатить проезд и продолжить свой путь. Совершить оплату возможно прямо в момент проезда под рубежом взимания платы – рамкой с размещенным оборудованием фотовидеофиксации проезда над дорожным полотном.

Плата за проезд спишется с транспондера, расположенного на лобовом стекле транспортного средства, при наличии достаточной суммы денежных средств на его балансе. Если транспондера нет, оплатить проезд нужно в течение пяти суток после дня проезда любым удобным способом:

- на сайте <https://tskad.ru/>;
- в «Сбербанк онлайн»;
- в мобильном приложении «Автотор»;
- в банкоматах моментальной оплаты «Элекснет»;
- через сервис USSD с мобильного телефона;
- через расчетный счет по реквизитам ООО «Автотор – Платные Дороги» (для юридических лиц).

Граждане иностранных государств также обязаны оплачивать проезд по ЦКАД и М-12. Сделать это возможно:

- на сайте <https://tskad.ru/> при наличии российской сим-карты и кобейджинговой карты «Мир»;
- по реквизитам ООО «Автотор – Платные Дороги» через национальные банки (реквизиты для оплаты на <https://tskad.ru/upload/medialibrary/b8c/b8cd21791b5e691d0220db941c7106f9.pdf>).

В случае если до въезда в Россию погасить задолженность за проезд по ЦКАД или М-12 не удалось, это необходимо сделать в течение трех часов с момента прибытия транспортного средства в пункт пропуска через государственную границу РФ в банкомате или терминале «Сбербанка».

При автоматической обработке фотовидеофиксации проездов выявлены транспортные средства с регистрационными знаками Республики Беларусь и других стран СНГ, водители которых не оплачивают проезд по ЦКАД. Этот факт является нарушением п. 5 ч. 1 ст. 29 ФЗ-257 (обязанность по внесению платы за проезд по платным участкам автомобильных дорог) и административным правонарушением по ст. 12.21.4 КоАП РФ. Штраф по указанной статье составляет 1 500 рублей для легковых автомобилей и 5 000 рублей – для грузовых и ав-

тобусов. Стоит обратить внимание, что помимо оплаты проезда государственная компания «Российские автомобильные дороги» вправе взыскать штрафную неустойку в размере 5 000 рублей за каждый неоплаченный проезд любого транспортного средства.

Чтобы избежать подобных последствий, транспортным компаниям и частным перевозчикам стран СНГ, осуществляющим поездки в РФ, необходимо проверить наличие долгов за проезд по ЦКАД и М-12 «Восток» на сайте <https://tskad.ru/> по всему своему автопарку. Задолженность необходимо погасить любым удобным способом из перечисленных на <https://tskad.ru/proezd-po-tskad/kak-oplatit-proezd/>.

Регулярные рейды ГИБДД на ЦКАД выявляют множество горе-водителей, пытающихся скрыть государственный регистрационный номер своего транспортного средства от камер фотовидеофиксации, чтобы не оплачивать проезд. Особое внимание уделяется водителям большегрузов.

Способов скрыть номер множество – от заклеванных букв и цифр до специальных устройств, переорачивающих номерную пластину. Все эти способы объединяют два факта:

- ни один из них не обманет современную систему распознавания номерных знаков, установленную на ЦКАД;
- каждый из них является административным правонарушением по ст. 12.2 КоАП РФ, предполагающей наказание вплоть до лишения прав на срок до 3 месяцев.

Нечитаемый номерной знак, например из-за загрязнения, также влечет за собой штраф по указанной статье.

## Срок единовременного пребывания российских профессиональных водителей по визам категории С в КНР продлен до 30 дней

Министерство иностранных дел России проинформировало АСМАП о достигнутой с МИД КНР договоренности об увеличении с 3 июля 2023 г. срока единовременного пребывания российских профессиональных

водителей по визам категории С на территории Китая до 30 дней. При этом в визовой анкете требуется указывать соответствующий временной период, в ином случае виза будет оформлена на стандартный десятидневный срок.





## Кто ищет, тот всегда найдет

Псковская транспортно-логистическая группа (ООО «ПТЛГ») принята в действительные члены АСМАП в 2006 году. В 2021 году она стала одним из победителей Всероссийского конкурса Ассоциации «Перевозчик года» в категории свыше 50 транспортных средств в Северо-Западном федеральном округе. Мы побеседовали с исполнительным директором организации Е. А. Белозоровым.

Илья ЧЕРНЯКОВ

– **Евгений Анатольевич, расскажите немного о себе.**

– Я родился в Коми СССР в 1975 г. Так случилось, что отец был направлен в Минск на строительство метрополитена, поэтому мои детские годы прошли в Беларуси. После школы поступил в Белорусскую государственную политехническую академию и в 1998 г. успешно ее окончил по специальности «инженер-механик». Работать в отрасли международных автомобильных перевозок начинал с могучего на то время «Совтрансавто» – в «Совавто-Минск», затем трудился в различных компаниях в Беларуси и России, чем и занимаюсь по сей день.

– **Получается, сразу влились в «международку», так и планировали?**

– Вы знаете, нет, это вышло случайно. На предпоследнем курсе

женился, нужно было содержать семью. Меня приняли на работу помощником моториста в «Совавто-Минск». Через полтора года, к концу обучения в академии, руководство предприятия предложило остаться у них на должности мастера. Там же долгое время проработал главным инженером. После этого я около пяти лет был директором автотранспортного предприятия в Беларуси и затем уже переехал жить в Псков.

– **Жизнь вас побросала по разным местам... Расскажите про ваше последнее место работы, пару слов о компании.**

– Уже полтора года занимаю должность исполнительного директора фирмы «ПТЛГ». На меня возложено все оперативное руководство. Наша организация существует с начала 2000-х годов.

– **Какие направления перевозок осуществляло предприятие раньше и как вы работаете теперь,**

**в это непростое санкционное время?**

– До февраля 2022 г. основным направлением деятельности предприятия являлись перевозки из Европы в Россию (страны Прибалтики, Бенилюкса, Германия, Италия). После 24 февраля, конечно, ситуация в корне изменилась. Какое-то время мы еще перемещались по территории ЕС, чтобы доставить грузы, которые были загружены ранее, нашим заказчикам. После уже пришлось садиться всем коллективом и определяться, как же нам жить дальше... Сейчас уже прошло больше года после введения санкций, и теперь у нас три основных направления: перецепка/перегрузка товаров, которые следуют из Западной Европы в Россию, перевозка контейнеров из мест прибытия по РЖД до конечного получателя в России и международные перевозки в дружественные страны, такие как Турция, Иран, Азербайджан и другие. Кроме того, мы регулярно выполняем перевозки гуманитарных грузов в зону СВО.

– **Как прошло освоение новых для вашей компании направлений?**

– Скажу так: когда мы грузили первые машины в Турцию, опыта поездок в такие регионы у предприятия не было. Это более внушительные расстояния в сравнении с перевозками в страны Евросоюза.

Также хочу отметить, что менталитет людей в этих государствах очень сильно отличается от нашего. Перед дебютной поездкой лично собирал водителей, которые туда направляются. Долго разговаривали, проводились все инструктажи, что и как делать в различных ситуациях. Конечно, первые рейсы были очень интересными, но теперь это уже стало обыденностью.

– **Правильный подход к работе позволил вам быстро выйти на новый рынок. А с какими трудностями приходится сталкиваться на этих направлениях?**

– В первую очередь это отсутствие понятной и прозрачной организации процессов, то есть все решается, так скажем, на словах, по телефону, но при этом никто на себя ответственность не берет. Проработав немало лет на европейском направлении, мы привыкли к четкому документообороту, выполнению обязательств как с одной, так и с другой стороны, где все

документы подписаны и имеют юридическую силу. Кроме того, мы боялись климатических условий, но они не стали проблемой. Да, жарко, есть горные серпантинны, но все хорошо и с техникой, и с водителями.

Еще одна трудность – зависимость этих стран от ситуации в мире, то есть сегодня все хорошо, грузы оформляются, а завтра происходят какие-то события в Европе или США, и это негативно сказывается на работе. Недавно возникли сложности с выпуском товаров в Турции.

Из-за большой протяженности маршрута (едем одну-две недели) случается так, что по приезде в Турцию мы не знаем, что везти обратно. В 2022 г. были проблемы с турецкими разрешениями, но мы сумели выйти из этой ситуации. Не стоит сбрасывать со счетов и сложности, связанные с паромными перевозками из-за ограничений прохода под Керченским мостом, с



Генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин (слева) и исполнительный директор ООО «ПТЛГ» Е. А. Белозоров





Ежедневный осмотр техники

погодными условиями. Но сейчас вроде бы все нормализовалось. Уже открыто несколько паромных линий и данная проблема не стоит столь остро.

– **Получается, паромный опыт у вас тоже имеется. Какой маршрут, по-вашему, оптимален при перевозках в/из Турции – морем или по суше?**

– Я больше склоняюсь к паромным переправам, все-таки сегодня там все более прозрачно, контролируется и организовано. А прохождение сухопутных границ, по моему мнению, это своего рода лотерея. Скопление машин на МАПП – обычное дело, и не всегда есть понимание того, как быстро пройдет их оформление.

– **Еще немного о парамах. Как сейчас обстоят дела с очередями на них?**

– Собственно говоря, мы всегда попадаем на паром, когда нужно. К тому же в последнее время появилась возможность резервировать место на определенном пароме. Понятно, что море бывает беспокойным. Иногда паром задерживается на сутки-двое, но это не те сроки, которые мы теряем на границе, особенно как это было до недавнего времени на «Верхнем Ларсе».

– **Расскажите немного про автопарк вашей компании.**

– На сегодняшний день подвижной состав организации состоит из 66 транспортных средств. Все машины исключительно марки «Мерседес-Бенц». Эти модели рекомендовали себя очень хорошо. Мы эксплуатируем седельные тягачи в составе с полуприцепом либо контейнерной площадкой и так называемые тандемы – это 120-кубовые грузовые машины с прицепом. Их преимущество в возможной погрузке высокого груза. Полуприцепы у нас в большинстве своем марки «Кёгель». В этом году принято решение об обновлении автопарка, и потихоньку оно идет.

– **Молодцы, что нашли выход и обновляете свой парк. Расскажите о людях, которые им управляют. Какая у вас сейчас ситуация с водителями?**

– В апреле 2022 г., когда у нас простаивало практически 60 – 70 % парка, водительскому составу было тяжело. Чего скрывать, у всех свои обязательства – ипотеки, кредиты, семью нужно содержать, а им предлагают отпуск (от двух недель до месяца) либо за свой счет, либо основной. Нашим руководством было принято такое непростое решение. Да, некоторые водители решили уйти, хотя основной костяк все-таки остался. И, наверное, где-то к концу апреля – в середине мая мы уже начали осваивать новые направления, работать на перецепке/перегрузке как в России, так и в Беларуси. Потихоньку дело пошло. Но, конечно, искать замену ушедшим было тяжело. Лето 2022 г. с этой точки зрения, наверное, было самым тяжелым периодом. После нормализации обстановки люди узнали, какие у нас условия работы, и около 30 % бывших сотрудников вернулось обратно. На сегодняшний день существует небольшой дефицит водителей, но мы этот вопрос решаем и регулируем, и он не стоит так остро, как ранее.

– **Расскажите немного про автопарк вашей компании.**

– Немного тревожит другая тенденция: в эту профессию не хотят идти молодые люди. Последний раз мы принимали на работу водителя до 30 лет больше года назад. Все остальные – это люди, закаленные на международных перевозках в советское время либо в лихие 90-е. Водителей, которым уже за 50 лет, у нас около 40 %. Кто встанет на их место через несколько лет – трудно сказать...

Немаловажным фактором для нас является географическое положение Пскова – 80 км до Латвии, 50 км до Эстонии. Так называемых зазывал для работы в этих странах стало, конечно, меньше, но они до сих пор существуют и готовы предоставлять водителям определенные условия. У меня есть водители, которые приходят и говорят, что их устраивает зарплата, техника, на которой они работают, но в Европе гораздо лучше транспортная инфраструктура. К сожалению, некоторые работники уходили и по этой причине. И в приграничных городах отток водителей за рубеж – это серьезный вопрос.

– **Ваша компания занимается внутрироссийскими перевозками?**

– Это, скорее, довозной вид перевозок для нас. Например, когда выгрузили турецкий импорт в Москве, ищем груз и добираемся обратно до Пскова, дабы не идти порожняком.

– **Как отразились санкции на работе предприятия?**

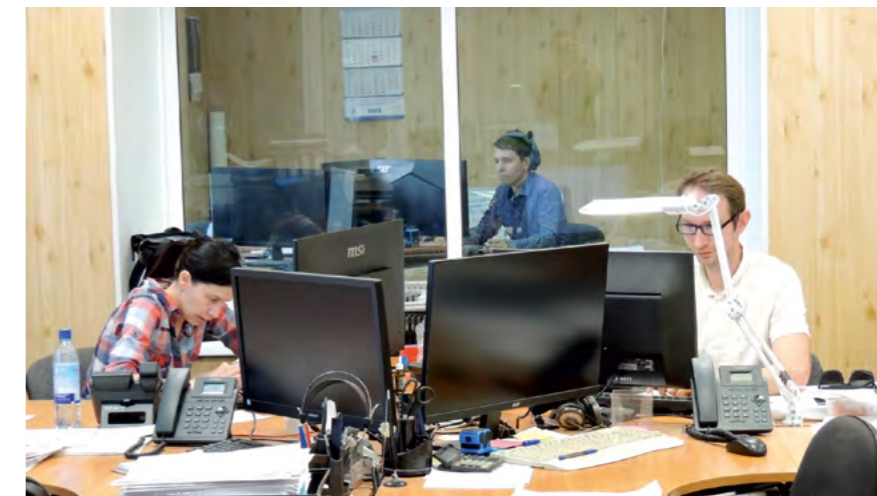
– Давайте так: что касается западных международных перевозок, то они сейчас равны нулю. Въезд в недружественные страны нашим транспортным средствам запрещен. Мы можем получить груз откуда только через перецепку/перегрузку. Да, сейчас есть южное направление, мы там заняли свою нишу. Но все происходящее в мире события очень сильно перекроили международную логистику.

Из положительного – Госдума РФ проголосовала за запрет на транзит польским перевозчикам по территории России, что даст им возможность доехать только до близлежащих к границе СВХ для осуществления перецепки/перегрузки. Решение абсолютно верное, хотя и немного запоздалое. Нужно работать на опережение, а не догонять кого-то. Понятно, что в данной ситуации работы для российских перевозчиков должно стать больше и такая поддержка нас дает очевидные плюсы государству. Это создание новых рабочих мест, более существенные налоговые отчисления в бюджеты всех уровней и т. д. Вопрос в том, как это будет организовано. Я надеюсь, что все будет хорошо.

Единственное, что хочу отметить касательно перецепки/перегрузки: делать это в Беларуси гораздо проще, там все более понятно и четко реализовано, в отличие от нашей страны. Куда бы ты ни приехал, везде одинаково с точки зрения выполнения операции. В Беларуси этот момент решили очень быстро. Например, у нас перецепка есть не на всех СВХ. Таможня ссылается на ст. 275 Таможенного кодекса ЕАЭС. Могут потребовать какие-то дополнительные документы. Да, это право контролирующих органов, если возникли некие подозрения. Но иногда бывает, что быстрее съездить в Беларусь и осуществить перегруз/перецеп там, а не в России, к сожалению. Кроме того, СВХ у них работают круглосуточно, тогда как некоторые наши склады – лишь до 18:00, да еще и с выходными. Тут еще стоит отметить, что грузы, идущие в Беларусь, на 80 % ориентированы на Россию. А ведь они могли бы сразу к нам идти, напрямую. Но мы надеемся на лучшее. Посмотрим, время покажет.

– **Компания «ПТЛГ» является действительным членом Ассоциации уже 17 лет. Какие плюсы вы видите в этом?**

– Их много. Но я бы хотел выделить энтузиазм, работоспособность и энергию президента АСМАП Е. С. Москви-



Трудовые будни

чева. Мне кажется, это тот локомотив, который не только толкает вперед нашу Ассоциацию, но и тянет за собой много сопутствующих направлений. Защищая интересы международных автомобильных перевозчиков на федеральном уровне, он дает возможность развиваться и другим сферам бизнеса – те же таможенные, брокерские, складские услуги... Поэтому у меня отдельная – личная – благодарность президенту АСМАП за отстаивание наших интересов и такое масштабное понимание своих действий в нашем государстве.

– **Очень приятно слышать такие слова в поддержку президента нашей Ассоциации, особенно в сегодняшних условиях. К сожалению, некоторые не понимают, как все**

**это сложно дается, бывает, критикуют АСМАП. Но руководство и специалисты Ассоциации делают все возможное для принятия необходимых решений по улучшению ситуации на международных перевозках.**

– Критиковать вообще не сложно. Но нужно и предлагать: как быть и что делать. Плюс необходимо понимать реалии, в которых мы сейчас находимся, и принимать действительно выполнимые решения относительно каких-либо проблем.

В начале 2023 г. у нас не было ни капли сомнения, оставаться ли нам членами АСМАП. Мы рады быть среди лучших! 🚛





# Гонка преследования

## Захватывающее противостояние на ралли-рейде «Шелковый путь»

Четырнадцать лет назад в Казани стартовал первый в истории международный ралли-рейд «Шелковый путь». Впоследствии гонка брала свое начало как в Москве и Санкт-Петербурге, так и в Астрахани, Иркутске и Омске. Из года в год состязание высококлассных экипажей и лучшей спортивной автомобильной техники объединяло не только российские регионы, но и страны Евразии. Марафон проходил по территориям России, Китая, Казахстана, Монголии и Туркменистана. В этом году гонка вернулась на свою отправную точку. Шестого июля она вновь взяла свое начало в столице Республики Татарстан. На этот раз участникам одного из сложнейших соревнований в мировом автоспорте предстояло преодолеть более 5 тыс. км по территориям 13 регионов нашей страны, покорив сложнейшие и разнообразные трассы. Несмотря на то, что многие международные участники в силу сложившихся обстоятельств не имеют возможности стать частью этого праздника автоспорта, противостояние выдалось жарким и держало в напряжении многочисленных болельщиков до самого финиша.





Кирилл СЕРГЕЕВ

Зрители, с трепетом следящие за борьбой «железных коней» и сильнейших спортсменов грузового зачета на «Дакаре», в последние годы уже успели привыкнуть к тому, что за пьедестал с общепризнанным грандом – командой «КАМАЗ-мастер» – напряженно бьются представители белорусской дружины из «МАЗ-СПОРТавто». И когда минчан не допустили до участия в самом известном ралли-рейде планеты в 2022 г., многие болельщики заскучали. Именно этот коллектив во главе с действующим пилотом Сергеем Вязовичем стал главным конкурентом «Синей армады». Известный соперник россиян Жерар де Рой отошел от пилотирования, знаменитый гонщик Ханс Стейси участия в соревновании также не принял, а некогда грозные Алеш Лопраис, Томаш Томечек и Мартин ван ден Бринк уже довольно длительное время являются лишь фоном для блестящих выступлений лидеров грузового зачета. В нынешнем году к отстраненным от «Дакара» белорусам присоединились и россияне. Интерес к этому марафону у многих пропал. Поэтому в текущем году все ожидания были связаны с проведением «Шелкового пути».

Тем более что участники подготовились к ралли в сильнейших составах. На старт вышли пять экипажей «КАМАЗ-мастера» во главе с действующим победите-



лем и рекордсменом гонки «Шелковый путь» Дмитрием Сотниковым, титулованными Эдуардом Николаевым и Андреем Каргиновым, а также опытными Сергеем Куприяновым и Хоу Хоннином. Напомним, что китайский пилот уже участвовал в ралли в 2016 г. в составе российско-китайского экипажа «Один пояс – один путь» вместе со штурманом Шень Сином и механиком Сергеем Крневым. Тогда им удалось занять пятое место грузового зачета и получить



бесценный опыт, который пригодился спортсменам в новом издании марафона.

В арсенале челнинцев были представлены спортивные грузовики КАМАЗ-435091 семейства К5, новая версия капотной машины КАМАЗ-435091К, а также газодизельная модель. На протяжении года была проделана значительная работа по их модернизации. Так, улучшены ходовые качества гоночного грузовика семейства К5, изменено положение его силового агрегата, запасные колеса расположили почти в центре автомобиля. Выбрано направление на перемещение объектов с боль-

шими массами в базу грузовика и снижение центра тяжести. Большая работа была проделана по сокращению времени изменения давления в шинах, в результате чего эти значения снизили более чем в два раза, а в некоторых случаях системы позволяют продолжить движение даже с поврежденными шинами. Проведена переработка экстерьера передней части грузовика. Теперь передний бампер полностью лишен привычных боковых отбойников, пересмотрена конструкция и положение защитной решетки радиатора. Такие изменения позволяют получать



меньше поломок при преодолении пересеченной местности.

Для улучшения характеристик капотного грузовика проводились доводочные и настроечные работы. Большое внимание было уделено настройке подвески и тормозной системы. В частности, теперь команда использует пружины производителя из Набережных Челнов. Кроме того, усовершенствована подвеска кабины, доработаны системы охлаждения двигателя, коробки передач и трансмиссионного тормоза.

Основные направления работ по совершенствованию двигателей были нацелены на повышение их надежности, а также применение компонентов российских изготовителей. Так, теперь моторы комплектуются не только блоком управления, но и датчиками отечественного производства, обеспечивая при этом необходимые мощностные показатели и надежность. Применяются и другие материалы и детали наших компаний: проведены положительные испытания распределительного вала, активно используются передовые покрытия деталей двигателя, а в системе смазки осуществлен переход на применение моторного масла российского производства.



Продолжается работа по долгосрочным стратегическим проектам, в том числе по созданию спортивных грузовиков с силовыми установками на альтернативных источниках энергии.

Главными соперниками «Синей армады» на гонке «Шелковый путь» вновь стали представители «Красных зубров», которые вышли на старт в составе трех экипажей под руководством Сергея Вязовича, Алексея Вишневого и Виталия Мурылева. Они выступили на грузовиках капотной компоновки MAZ-6440RR. Эти семиметровые



машины, оснащенные 950-сильными турбодизелями и автоматическими коробками передач, используют серийные кабины Минского автозавода, в стенах которого также изготовлены рама, каркас безопасности, панели кузова, системы охлаждения мотора и воздуха.

Конкуренцию грандам автоспорта составила заводская команда Горьковского автомобильного завода «ГАЗ Рейд Спорт», которая была представлена тремя экипажами во главе с Михаилом Шкляевым, Алексеем Хлебовым и еще одним представителем Поднебесной – Ма Годже. Они вышли в бой на грузовиках ГАЗ «Садко Next Спорт». Команда из Нижнего Новгорода, созданная в 2011 г., уже имеет неплохой опыт участия в ралли и является двукратным победителем чемпионата России в ралли-рейдах среди грузовиков.

Впервые за призовые места поборолась и новая команда автозавода «Урал», ставшая темной лошадкой грузового зачета. Она получила название Ural Motor Sport и впервые выступила на «Шелковом пути» в качестве полноценного участника. В прошлом году техника уральского автозавода была представлена на гонке машинами технического сопровождения. Спортивный экипаж возглавил опытный заводской

пилот Юрий Найман. Раллийный грузовик получил бескапотный кабинный модуль, доставшийся предприятию от итальянской компании Iveco, к которому приставлен стеклопластиковый капот. Машина оборудована проверенными узлами и агрегатами, в частности двигателем Cursor 13 от Iveco.

География проведения ралли-рейда традиционно претерпела существенные изменения. Впервые марафон проходил по территориям восточного склона Южного Урала в окрестностях Магнитогорска, в Оренбургской, Самарской и Саратовской областях. Достигнув самой южной точки маршрута – города Волгограда, участники марафона взяли курс на север – до Липецка и Москвы, где смогли триумфально финишировать в самом сердце российской столицы – у стен Кремля.

Организаторы «Шелкового пути» подготовили участникам целый коктейль из незабываемых впечатлений. Трасса изобиловала такими ингредиентами, как многочисленные овраги и ямы, которые нередко встречались в зоне ограниченной



видимости. В напряжении экипажи держали и горные перевалы, которые осложняли и без того тяжелую дорожную ситуацию. Высокая концентрация понадобилась пилотам и для преодоления участков с большим количеством острых камней разной величины. А быстрые степ-

ные маршруты прибавили работы штурманам, которые изо всех сил старались не пропустить нужные повороты. Немало хлопот доставили узкие и извилистые лесные дороги, а торчащие на трассе пеньки вносили определенное разнообразие в ландшафт. Отдельно стоит упомянуть об изнуряющей жаре, царившей на территории Башкортостана. Под палящим солнцем температура воздуха превысила 40-градусную отметку. И только сила воли, адреналин от гонки и годы, проведенные за рулем спортивных машин, помогали экипажам дотерпеть до финиша.

С первого же этапа «Шелкового пути» началась захватывающая борьба между российскими и белорусскими экипажами. Противостояние разворачивалось на любом клочке трассы, а каждая драгоценная секунда буквально выцарапывалась в изнурительной схватке. Соперники демонстрировали удивительную выдержку, невероятное мастерство и сумасшедшие скорости. На всем своем протяжении динамичная гонка характеризовалась минимальными разрывами в результатах. Высочайший темп, взятый участниками противостояния,





сыграл злую шутку практически со всеми претендентами на победу. Уже на втором этапе после навигационной ошибки завяз в водоеме и не смог оттуда самостоятельно выбраться экипаж четырехкратного победителя «Шелкового пути» Дмитрия Сотникова, а на четвертом этапе, дважды пробив колеса, больше десяти минут потерял Эдуард Николаев. Из борьбы за победу к этому моменту уже выбыли пилоты «МАЗ-СПОРТавто» Алексей Вишневецкий и Виталий Мурылев.

Таким образом, в борьбе за главную статуэтку «Шелкового пути», олицетворяющую белого тигра, сошлись лидер белорусского коллектива Сергей Вязович и Андрей Каргинов из «Синей армады». Оба атаковали на пределе возможностей: на грузовике Сергея раз за разом приходили в негодность шины, а Андрей, ехавший первым и терявший время в поиске нужных дорог, отыгрывался на скоростных отрезках и подтягивался к лидеру категории грузовиков.

Столь безумного темпа техника не выдержала – под финиш восьмого этапа на грузовике Каргинова заклинило трансмиссию на четвертой



передатке, и Вязович оказался недосягаем. Экипаж челнинцев боролся до самого конца, но прокол на финальном спецучастке отбросил Каргинова на третье место зачета T5, вторым стал его товарищ по «КАМАЗ-мастер» Эдуард Николаев, а Сергей Вязович вместе с «МАЗ-СПОРТавто» отпраздновал исторический триумф – к победе на

ралли «Шелковый путь» команда шла на протяжении 13 лет.

Прошлогодний победитель гонки Дмитрий Сотников на этот раз оказался на четвертой позиции, опередив китайско-российский экипаж во главе с Хоу Хоннином. Далее в таблице о ранках расположился Алексей Вишневецкий из «МАЗ-СПОРТавто», а на седьмой позиции гонку закончил Сергей Куприянов на спортивном грузовике КАМАЗ с газодизельной силовой установкой. Восьмое место занял экипаж Михаила Шкляева из «ГАЗ Рейд Спорт», который опередил Юрия Наймана, пилота заводской команды «Урал». Не без проблем, но он преодолел всю дистанцию гонки, не раз приходя на помощь соперникам. В итоговой классификации экипаж Ural Motor Sport занял девятое место, но ни у кого на бивуаке не осталось сомнений в том, что в скором будущем эта команда сможет навязать борьбу «КАМАЗ-мастеру» и «МАЗ-СПОРТавто».

Своими эмоциями после финиша поделился руководитель белорусской команды, достигнувший исторической победы, Сергей Вязович:



– Мы очень рады быть на финише. Долгий путь в 13 лет для нас. МАЗ впервые принял участие в «Шелковом пути» в 2010 г., и вот сегодня мы наконец-то стали победителя-

ми этой сложнейшей гонки в тяжелых погодных условиях. Я очень благодарен своему штурману за всю гонку – он не допустил никаких ошибок по навигации. Шины в этом году

вытащили нас на первое место. Благодарен за предоставленные масла компании G-Energy, которая работала всю гонку вместе с мобильной лабораторией, и, безусловно, Минскому автомобильному заводу и всем заводчанам – я знаю, как они за нас болеют и переживают. Мы доставили им огромное удовольствие, МАЗ оказался самой быстрой машиной на этой гонке, одной из самых быстрых в мире. Представлять Республику Беларусь – огромная честь для нас.

Положа руку на сердце, в последние годы перед каждым ралли многие любители автоспорта держат в уме мысль о том, что рано или поздно гегемония российской команды должна сойти на нет и однажды кто-то превзойдет челнинцев в мастерстве. В этом году белорусский экипаж впервые в своей истории оказался сильнее. Сможет ли «Синяя армада» сделать выводы и превзойти нынешнего лидера или представители «Красных зубров» продолжают наращивать преимущество? Ответы на эти вопросы сможет дать лишь время. 🏆







## Успех – в темпах роста

Барнаульская компания «Алтай-Аско-Транс», образованная в 2005 году, начала осуществлять международные грузовые автоперевозки 15 лет назад.

В 2017 году организацию возглавил молодой и энергичный руководитель Олег Викторович Федотов, трудовая деятельность которого связана с автомобильным транспортом и грузоперевозками уже более двадцати лет.

Анатолий АНТОНОВ,  
руководитель филиала АСМАП по  
Сибирскому федеральному округу  
(antonov@asmap.ru),  
Лилия ФЕДОТОВА,  
коммерческий директор  
ООО «Алтай-Аско-Транс»

В октябре 2001 г. О. В. Федотов зарегистрировался в качестве индивидуального предпринимателя и занялся региональными перевозками

грузов. Спустя семь лет он прошел курс по программе «Квалификационная подготовка по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении» в учебно-консультационном центре АСМАП в г. Омске.

С 2008 г. он начал осуществлять международные автомобильные перевозки в Китай в качестве индивидуального предпринимателя на собственном автомобиле. Сразу после вступления в должность руко-

водителя предприятия Олег Викторович принялся решать задачу по обновлению подвижного состава. Уже с 2018 г. пополнение автопарка предприятия производится только новыми автомобилями экологического класса Евро-5. В 2018 г. в лизинг было оформлено три транспортных средства, через год в аренду было взято еще 12. Ежегодно автопарк обновляется в среднем двумя-тремя тягачами. На сегодняшний день компания имеет 18 собственных машин и 12 арендованных.

География перевозок обширна: Китай, Монголия, Российская Федерация – от Дальнего Востока до Санкт-Петербурга. На протяжении последних лет автомобили компании ежегодно перевозят около 30 тыс. т разнообразных грузов: продукты питания, товары народного потребления, промышленное оборудование.

ООО «Алтай-Аско-Транс» имеет договорные отношения с клиентами и партнерами в европейской части России, Иркутской области, Красноярском крае, на Дальнем Востоке. Для поддержания автопарка в рабочем состоянии предприятие создало сервисную станцию и осуществляет ремонт своих автомобилей любой сложности. В 2023 г. фирма приобрела земельный участок для постройки собственной сервисной

станции. В планах – дальнейшее расширение подвижного состава, перевозка негабаритных грузов.

В 2021 г. ООО «Алтай-Аско-Транс» было принято в действительные члены АСМАП. А в 2023 г. на Региональном собрании членов Ассоциации в Сибирском федеральном округе О. В. Федотов был избран в состав Регионального совета, что стало результатом его активного участия во всех мероприятиях, проводимых филиалом АСМАП по СФО, с первых дней пребывания предприятия в рядах членов Ассоциации. Особую известность среди перевозчиков, работающих на китайском направлении через МАПП «Забайкальск», Олег Викторович приобрел из-за своей непримиримой и принципиальной позиции в поиске решения проблем с пересечением российско-китайской границы. Его настойчивые обращения в правоохранительные органы и региональные властные структуры стали примером для других перевозчиков по устранению искусственно созданных группой лиц препятствий в осуществлении международных перевозок грузов.

На протяжении всей своей деятельности компания находится в активном взаимодействии с филиалом АСМАП по СФО. Сотрудники Ассоциации своевременно извещают



С коллегами на Региональном собрании членов АСМАП в СФО (О. В. Федотов слева)



об изменениях в законодательстве, правилах перехода на МАПП, выдают разрешительные документы, помогают в решении возникающих вопросов. В свою очередь, ООО «Алтай-Аско-Транс» информирует филиал о проблемах перевозчиков при осуществлении МАП, предлагает пути их решения.

С началом специальной военной операции на Украине ООО «Алтай-Аско-Транс» активно участвует в отправке гуманитарных грузов в зону ее проведения. Олег Викторович на свои средства закупает товары военного назначения и отправляет непосредственно в воинскую часть, участвующую в боевых действиях. Коллектив предприятия полностью разделяет гражданскую позицию своего руководителя.

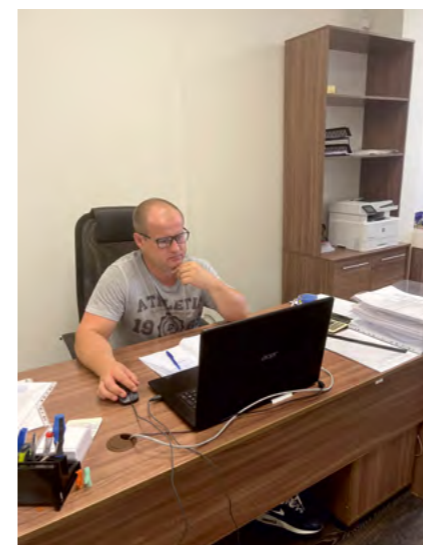
Организация уделяет большое внимание повышению квалификации работников, которые проходят обучение по организации международных перевозок автомобильным транспортом на базе НОУ «Учебно-

консультационный центр АСМАП» в Омске, Барнауле и Новосибирске. В целях повышения безопасности дорожного движения ежегодно проводится обучение водительского состава, осуществляется проверка знаний. В компании разработано положение «О проверке знаний водителями ООО «Алтай-Аско-Транс» Правил дорожного движения», практикуется система наставничества, передача опыта молодым, вновь принятым водителям. Олег Викторович уделяет внимание повышению и своего профессионального уровня. Он прошел курсы повышения квалификации в УКЦ АСМАП по программе «Квалификационная подготовка по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении» в 2013, 2017 и 2022 гг.; в 2017 и 2022 гг. – подготовку по программе «Водитель, осуществляющий перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении». В 2018 г. О. В. Федотов прошел обуче-

ние в АлтГТУ имени И. И. Ползунова и получил дипломы по специальностям «контролер технического состояния транспортных средств», «диспетчер автомобильного и городского наземного электрического транспорта» и «ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения».

На предприятии работает немало опытных, ответственных водителей, пришедших в разное время. Именно на них руководство делает ставку в достижении поставленных целей, освоении новых маршрутов перевозок, расширении использования книжек МДП при перевозках. Одним из них является Иван Александрович Геракин, работающий в компании на протяжении пяти лет. Он поделился своими впечатлениями о работе:

*– Жизнь в дороге бывает разной. Уже более 24 лет каждый день она отправляет меня в увлекательные, но иногда и непредсказуемые путешествия. Быть дальнобойщиком – зна-*



Логист А. Бартонов на рабочем месте



О. В. Федотов (на фото справа) вручает Почетные грамоты АСМАП водителям В. Зинцу и А. Федотову



*чит быть свободным человеком, любящим движение и новые открытия. На работе я познакомился с интересными людьми и нашел новых друзей. Дорога позволяет любоваться прекрасными пейзажами и культурными достопримечательностями. Я видел восходы и закаты, горы и моря, маленькие деревушки и огромные города. Каждое место по-своему уникально, и я рад, что эта профессия дарит возможность изучать этот мир. Непогода, дорожные работы, пробки – испытания, которые укрепляют силу воли и настойчивость. Понимаю, что такая работа – это большая ответственность. Поэтому всегда стремлюсь соблюдать правила дорожного движения, быть внимательным и осторожным. Провожу много времени вдали от семьи и близких людей, пропускаю важные события и праздники. Это грустно, но я горжусь тем, что делаю.*

*Быть дальнобойщиком – не просто работа, это образ жизни. Это приключение, которое дарит свободу и возможности. Поэтому я с огромной радостью буду продолжать покорять новые горизонты.*

Вот такие работники, преданные выбранной профессии, романтики в душе делают коллектив работоспособным, готовым к освоению новых рубежей в развитии предприятия.

На данный момент одной из самых больших проблем является нехватка

водителей и слесарей. К сожалению, среди молодежи эти специальности не пользуются спросом. Приходится уделять много внимания поиску работников, в которых особенно нуждается предприятие.

На вопрос о том, какие полученные награды, успехи мог бы отметить в своей работе, Олег Викторович отвечает: «Наград нет, успехом считаю темпы роста компании».

Но награды все-таки имеются: по итогам 2022 г. ООО «Алтай-Аско-Транс» стало одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года», а Олег Викторович награжден Почетной грамотой Ассоциации.

Несмотря на высокую загруженность, О. В. Федотов находит время и на хобби. Он увлекается охотой, является заядлым путешественником по горам Алтая на снегоходе и квадроцикле. ➔



С супругой в горах





# Летопись МАП

Нынешний год выдался урожайным на юбилейные даты в отрасли международных автомобильных перевозок. Шесть десятилетий минуло с осуществления первых рейсов отечественных автохозяйств на грузовых автомобилях за пределы Советского Союза. Свой юбилей отметило легендарное «Совтрансавто». Уделим внимание памятным юбилейным датам, которые стали олицетворением текущего года.

Александра НОВИЧКОВА

**75 лет назад, в 1948 г.,** на конференции в Женеве был создан Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), объединяющий национальные автотранспортные союзы и организации. Являясь его членом без малого 50 лет, АСМАП представляет интересы российских перевозчиков на международном уровне. В 2021 г. генеральный директор Ассоциации

А. Н. Курушин был вновь избран в президиум МСАТ, в состав которого входит с 2016 г. В президиум также вошли представители ассоциаций Бельгии, Германии, Дании, Испании, Нидерландов, Польши, Турции, Чехии.

**45 лет назад, в 1978 г.,** Советский Союз присоединился к Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные ав-

А. ФАМИЛИЯ И ИМЯ ВОДИТЕЛЯ <i>Иванов Петр Сергеевич</i>								
В. ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ								
С. с _____ по _____ 19__								
Д. ДНИ НЕДЕЛИ	4.05	5.05	6.05	7.05	8.05	9.05	10.05	Ж. ИТОГО ЗА НЕДЕЛЬНЫЙ ПЕРИОД
Е. ЕЖЕДНЕВНЫЙ ЛИСТОК	9	10	11	12	13	—	—	
Ф.	9	11	12	9	13	—	—	
Г.	3 3/4	4	7	3 1/2	2	0	0 23 3/4	
И.	2 1/2	3 1/4	4 1/2	4 1/2	1 1/2	0	0 16 1/4	
К.	9 3/4	7 1/4	11 1/2	8	3 1/2	0	0 40	
К. ЗАМЕЧАНИЯ: _____								
Л. ДАТА ПРЕДЫДУЩЕГО ЕЖЕНЕДЕЛЬНОГО ОТДЫХА: <u>3.05</u>								
М. ПОДПИСЬ ЧЛЕНА ЭКИПАЖА: <u>Иванов</u>								
Н. ПОДПИСЬ ОТВЕТСТВЕННОГО СОТРУДНИКА: _____								

Пример еженедельного отчета о соблюдении режима труда и отдыха водителя (1992 г.)



Президент МСАТ Кристиан Лабро (справа) и генеральный секретарь Умберто де Претто (слева) вручили генеральному директору АСМАП А. Н. Курушину памятную плакетку в честь 45-летия Ассоциации



томобильные перевозки (ЕСТР). Оно было подписано 1 июля 1970 г. в Женеве и вступило в действие 5 января 1976 г. На тот момент документ был подписан 22 государствами. В дальнейшем в него внесли поправки, предусматривающие возможность установки на транспортных средствах механических контрольных устройств (тахографов). Кроме того, наряду с частичной корректировкой основных положений, регламентирующих режим труда и отдыха водителей, предполагался повсеместный переход на применение контрольных устройств за соблюдением режима труда и отдыха водителей и отказ от заполнения личной контрольной книжки.

**40 лет назад, в 1983 г.,** СССР присоединился к Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ). Она была принята 19 мая 1956 г. в Женеве и вступила в силу 2 июля 1961 г. и призвана регулировать отношения, возникающие в процессе перевозки международных торговых грузов автомобильным транспортом. КДПГ предусматривает, что договор перевозки груза автотранспортом должен быть подтвержден соответствующей накладной, которая выдается в трех экземплярах: отправителю, прилагается к товарам, остается у перевозчика. Конвенция также определяет ответственность пере-

возчика, сроки предъявления требований и уведомлений.

**30 лет назад, в 1993 г.,** по инициативе АСМАП прошла первая выставка подвижного состава и оборудования для международных перевозок, получившая название «АСМАП-93». Ее экспозиция была приурочена к ежегодному Общему собранию членов Ассоциации и разместилась на территории Научно-исследовательского института автомобильного транспорта. Впоследствии такие выставки стали традиционными и ежегодными.

**30 лет назад, в 1993 г.,** был зарегистрирован Учебно-консультационный центр АСМАП. *Подробный материал об этом читайте на страницах 6–10 этого выпуска журнала «МАП».*

**25 лет назад, в 1998 г.,** по инициативе АСМАП принят Федеральный закон № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения». Благодаря этому органы Российской транспортной инспекции получили необходимый инструмент для осуществления контроля и предупреждения нарушений разрешительной системы со стороны иностранных перевозчиков. Деловое взаимодействие АСМАП и Российской транспортной

инспекции получило совершенно новое развитие.

По инициативе Ю. С. Сухина создан Комитет Торгово-промышленной палаты РФ по поддержке предпринимательства в сфере транспорта и экспедирования под председательством президента АСМАП. В новый проект Таможенного кодекса – при поддержке ТПП РФ, а также всех союзов и ассоциаций предпринимателей транспортного комплекса страны – было внесено более 400 поправок, среди которых учтены практически все поправки Ассоциации, направленные на упорядочение правовых отношений между перевозчиками и таможенными органами.

**20 лет назад, в 2003 г.,** по инициативе АСМАП в результате плодотворного сотрудничества с Минтранс России, ГТК и Торгово-промышленной палатой вышло Постановление Правительства РФ № 147 «О дополнительных мерах государственной поддержки российского автомобильного транспорта, предназначенного для международных перевозок». Таким образом для российских перевозчиков был создан льготный режим приобретения современных конкурентоспособных автопоездов без уплаты таможенных пошлин и налогов. Процедура документального оформления льготного режима ввоза транспортных средств предусматривала непосредственное участие Ассоциации, выдававшей перевозчикам соответствующие ходатайства. Результат не заставил себя долго ждать: в течение ближайших лет произошел не только количественный, но и качественный рост автопарка международных отечественных перевозчиков.

**20 лет назад, в 2003 г.,** создана дочерняя коммерческая структура ООО «АСМАП-Сервис», которая ведет активную деятельность по оказанию международным автоперевозчикам качественных сервисных услуг, способствуя повышению конкурентоспособности российского



международного автомобильного транспорта. За это время в компании сформировался коллектив грамотных, высококвалифицированных специалистов, способных находить пути решения многочисленных проблем перевозчиков России. «АСМАП-Сервис» проводит большую работу по обеспечению автоперевозчиков топливом с использованием льготных топливных карт, оказывает помощь в оформлении виз, полисов по всем видам страхования, издает пособия по актуальным аспектам организации международных автоперевозок. Компания также организует выставочные мероприятия, принимает заявления на изготовление карт для цифровых тахографов (ЕСТР).

**15 лет назад, в 2008 г.,** было принято Постановление Правительства РФ № 89 «Об утверждении Правил выдачи российских разрешений иностранным перевозчикам, а также иностранных и многосторонних разрешений российским перевозчикам». В соответствии с этим постановлением Министерством транспорта РФ был организован открытый конкурс на выполнение организационно-технической работы, связанной с выдачей иностранных и многосторонних разрешений российским перевозчикам. В ходе участия в нем АСМАП продемонстрировала полное соответствие

онно-технической работы, связанной с выдачей иностранных разрешений российским перевозчикам.

**10 лет назад, в 2013 г.,** в Москве состоялось первое заседание Межпарламентского диалога в сфере законодательного обеспечения автотранспортной деятельности. На заседании парламентарии и руководители национальных ассоциаций Беларуси, Казахстана, Кыргызстана, Латвии, Литвы, Молдовы, Польши, России, Украины, Эстонии обсудили вопросы сотрудничества в области гармонизации законодательной базы автотранспортной отрасли, повышения безопасности и эффективности автомобильных перевозок.

заявленным требованиям, предъявляемым к уполномоченной организации, благодаря многолетнему опыту работы в области международных автомобильных перевозок, наличию необходимых ресурсов, квалифицированного персонала и широкой сети филиалов и представительств для обслуживания российских перевозчиков во всех регионах России. Заявка Ассоциации уверенно победила в конкурсе, и по его итогам министерство и АСМАП заключили долгосрочный договор о порядке и условиях выполнения организаци-

Приказом президента Ассоциации учрежден Знак отличия АСМАП «За вклад в развитие международных автомобильных перевозок», а также утверждено Положение о Знаке отличия АСМАП. Первое награждение им состоялось в связи с 50-летием начала осуществления перевозок грузов в международном автомобильном сообщении со странами Европы, награждены 21 человек и 3 организации – члены Ассоциации. 🚫





## Что почитать? Что посмотреть?



### КНИГИ

#### АНДРЕЙ СТЕПАНОВ. «ЗАПРЕДЕЛЬНЫЕ СИЛЫ»

**Жанр:** Современная русская литература  
**Год написания:** 2023  
**Объем:** 750 страниц

**Описание:** Причудливые монстры, которые внезапно появились в маленьком городке, могли всколыхнуть весь мир, если бы не два «но»: таинственная компания, решившая, что может использовать это ради собственной выгоды, и старик с говорящим псом. А вот Лешке, самому обычному парню, выпала нелегкая доля оказаться в самой гуще событий. Ему и его друзьям предстоит узнать цену дружбы и понять, насколько реально сверхъестественное и как легко можно изменить себе.



#### ДАРЬЯ ГОРБАТКО. «МЫСЛИ, УБЕЖДЕНИЯ, ПОВЕДЕНИЕ, КОТОРЫЕ МЕШАЮТ НАМ ПОВЕРИТЬ В СЕБЯ»

**Жанр:** Саморазвитие  
**Год написания:** 2023  
**Объем:** 160 страниц

**Описание:** В мире огромное число возможностей, которые мы упускаем каждый день. И все из-за того, что кажемся себе недостаточными, неидеальными, неподходящими. Пора избавиться от этого отрицания себя и стать уверенней. С этой непростой задачей вам поможет справиться дипломированный психолог Дарья Горбатко. В своей книге она рассказывает о том, как формируется уверенность, какие психологические практики помогут нам вырастить уверенность в себе и поддерживать ее в течение всей жизни.



#### АЛЬБЕРТО ВИЛЛОЛДО. «КОЛЕСО МУДРОСТИ. МИФИЧЕСКОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ ПО ЧЕТЫРЕМ СТОРОНАМ СВЕТА»

**Жанр:** Альтернативная медицина  
**Год написания:** 2021  
**Объем:** 210 страниц

**Описание:** Колесо мудрости – это инструмент исцеления, которым можно овладеть с помощью Матери-Земли, любящей и оберегающей вас, но проникающей в самые глубины вашей души, чтобы избавить от того, что противоречит вашей природе. Порой вы будете чувствовать ее заботу, а порой услышите свирепый рев и содрогнетесь от ее ужасающей силы. Процесс духовной эволюции не всегда протекает мягко.

Альберто Виллолдо – доктор философии, психолог и медицинский антрополог. Исследователь целительских практик шаманов Амазонки и Анд. Он руководит Обществом четырех ветров, где обучает практике шаманской энергетической медицины. Руководитель лаборатории биологической саморегуляции в университете штата Сан-Франциско, профессор Калифорнийского и Колумбийского университетов.

### ФИЛЬМЫ

#### «АВАНГАРД. ВОЗВРАЩЕНИЕ»

**Жанр:** Документальный  
**Страна:** Россия  
**Режиссер:** Дарья Спивак  
**Актерский состав:** Владимир Познер  
**Продолжительность:** 89 минут

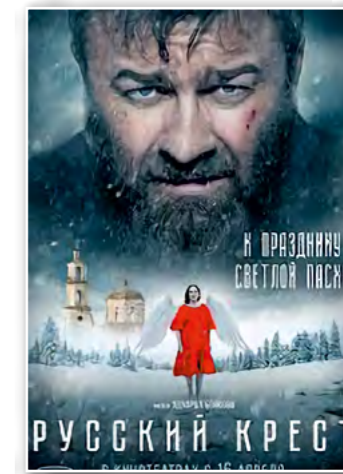
**Описание:** Документальный фильм Владимира Познера о главной хоккейной команде Сибири, о четырех сезонах «Авангарда» без родного города, закаливших дух клуба и сделавших его только сильнее. И, конечно, о будущем, в котором команда получает шанс стать действительно уникальным явлением в российском спорте.



#### «РУССКИЙ КРЕСТ»

**Жанр:** Драма  
**Страна:** Россия  
**Режиссер:** Эдуард Бояков, Петр Зеленев  
**Актерский состав:** Михаил Пореченков, Полина Чернышова, Юрий Кузнецов, Дмитрий Блохин  
**Продолжительность:** 80 минут

**Описание:** Простой человек Иван Росток, достигнув предела в своем падении, кается и духовно возрождается. Он обретает веру после явления ему святого Георгия и ставит перед собой задачу – восстановить разрушенный в советское время деревенский храм.



#### «ДО РАССВЕТА»

**Жанр:** Комедия  
**Страна:** Россия  
**Режиссер:** Георгий Даниелянц  
**Актерский состав:** Сергей Горобченко, Арсений Попов, Артем Крылов, Ангелина Поплавская  
**Продолжительность:** 88 минут

**Описание:** Новый день – новая жизнь! Герои получают шанс убедиться в достоверности этого утверждения, ведь у каждого из них этой ночью появилась возможность кардинально изменить свою судьбу. И теперь, когда до рассвета осталось всего несколько часов, они должны сделать первый шаг к новой жизни. Но, оказывается, это не так-то просто.





## В российской логистике назрел кризис управленцев



Недавно проведенное исследование рынка труда в транспортно-логистической отрасли выявило растущий дефицит управленцев. Об этом сообщает консультант по коммуникациям логистической компании «ПЭК» Екатерина Мархулия. Анализ провели рекрутинговая платформа hh.ru совместно с институтом внешнеэкономической безопасности и таможенного дела РУДН при участии компаний «ПЭК» и «Маршал», а также цифрового страхового сервиса риск-профилирования для коммерческих автопарков MUST.

В частности, из-за нехватки специалистов по международной логистике и ВЭД темпы перестройки цепей поставок у некоторых компаний замедлились. Бизнес сталкивается с ростом расходов, так как приходится переплачивать за поставки из-за рубежа посредникам и дистрибьюторам.

В первой половине года работодатели в сфере транспортно-логистической отрасли размещали в среднем по 131 тыс. новых вакансий в месяц, тогда как в январе – июне прошлого года – по 93 тыс. В то же время количество активных резюме в сопоставимый период составляло 489 тыс. и 549 тыс. (в среднем за месяц) соответственно.

Таким образом, количество новых вакансий выросло на 40 %, а

число резюме сократилось на 10 %. И если год назад на одну вакансию приходилось шесть резюме, то в первой половине этого года – всего четыре.

Медианный уровень ожидаемых зарплат в этой отрасли за данный период вырос в общей сложности на 17, предлагаемых – на 18 %. В этом году работодатели предлагали в целом на 23 % больше ожидаемой зарплаты – 70 тыс. рублей против ожидаемых 57 тыс.

Отрасль традиционно испытывает дефицит водителей и складского персонала. Если же рассматривать административные должности, то существеннее всего спрос растет на инспекторов таможенной службы, аналитиков ВЭД, менеджеров по закупкам ВЭД и специалистов по ВЭД.

Всплеск спроса неслучаен, считает сооснователь и директор по развитию MUST Антон Редько: «Рынок импорта-экспорта жил по сложившимся и устоявшимся правилам, был хорошо автоматизирован и оцифрован – до начала 2022 г. После этого существующие цепочки начали ломаться. В этой связи людей, которые были задействованы для информационного сопровождения существующих процессов, явно стало не хватать, потому что появились

*цели другого порядка. Речь идет о задачах предпринимательского формата, когда нужно не просто обслуживать уже существующие процессы, но и строить новые, искать и находить решения возникших проблем. И в этой связи трудности возникли не только с количеством людей, но и с качеством. Потому что те, кто поддерживает операционные процессы, и те, кто их создает, это объективно разные люди».*

Как отмечает директор департамента персонала компании «ПЭК» Виктория Цой, спрос на руководителей и специалистов по международной логистике и ВЭД в компании в январе – июне вырос в два раза. Прежде всего не хватает специалистов со знанием китайского языка. «Во-первых, это связано с разрывом цепей поставок, следовательно, необходимо перестраивать маршруты заново. Во-вторых, полтора года назад рынок покинули многие иностранные компании, в том числе дистрибьюторы, которые ранее поставляли товары в нашу страну. Следовательно, многие российские компании выстраивают все процессы с нуля – от выбора поставщика до международной перевозки, таможенного оформления и сертификации». Поиск руководителей и специалистов по международной логистике и ВЭД в «ПЭК» в среднем занимает от одного до двух месяцев.

Из-за нехватки специалистов по международной логистике и ВЭД темпы перестройки цепей поставок у некоторых компаний замедлились. Бизнес сталкивается с ростом расходов, так как приходится переплачивать за поставки из-за рубежа посредникам и дистрибьюторам, сходятся во мнении опрошенные специалисты из «ПЭК» и ГК «Маршал».

– Для того чтобы избежать дефицита сотрудников, важно развивать и обучать молодые кадры, студентов и

*выпускников профильных вузов, начинающих специалистов по международной логистике и ВЭД, – резюмирует Виктория Цой.*

Высокими темпами также растет спрос на менеджеров по логистике, таможенных декларантов, руководителей складов временного хранения, экспедиторов, специалистов по таможенному делу. Кроме того, наблюдался рост спроса на специалистов по импорту и таможенным брокерам.

## Еще один АПВГК заработал в тестовом режиме в Иркутской области

На автомобильной дороге Братск – Усть-Илимск на 23 + 800 км в Братском районе введен в эксплуатацию автоматический пункт весогабаритного контроля транспортных средств.

Первые три месяца, до 14 ноября, «рамка» будет работать в тестовом режиме – без вынесения штрафов перевозчикам. Во время этого периода новый пост весогабаритного контроля будет фиксировать параметры проезжающих через него грузовиков. Доступ к соответствующим результатам измерений на официальных сайтах в информационно-телекоммуникационной сети Интернет обеспечивается владельцем дороги – ОГКУ «Дирекция автодорог» – на основании запроса, содержащего государственный регистрационный номер транспортного средства.

## Зафиксирован новый рекорд средней выплаты по ОСАГО

После того как в прошлом году некоторые из иностранных автопроизводителей вынуждены были покинуть российский рынок, на нем была зафиксирована нехватка запасных частей для ремонта импортных транспортных средств. При этом цены на них демонстрировали стремительный и устойчивый рост, как и средняя стоимость запчастей, нормо-часов и материалов, по которым рассчитывают ремонт в рамках ОСАГО. Об этом сообщает пресс-служба информационного проекта «ОСАГО: общественная экспертиза».

В конце прошлого года ситуация начала стабилизироваться, по некоторым позициям цены даже стали снижаться. Но тем не менее в июне текущего года страховщики отчитались о рекордной в 2023 г. средней выплате по ОСАГО. Она составила 91,3 тыс. рублей, это на 28 % выше, чем средняя выплата по итогам первого полугодия 2022 г.

Доцент департамента логистики и маркетинга Финансового университета при Правительстве РФ Денис Жильцов подчеркивает, что на стоимость запчастей приходится примерно 60 – 70 % стоимости ремонта транспортных средств. «Поэтому ситуация на рынке автокомпонентов непосредственно влияет на размер средней выплаты по ОСАГО. Это в свою очередь сказывается на рентабельности страхового бизнеса. Не секрет, что ОСАГО для многих компаний – убыточный сегмент. Несмотря на это, с февраля 2023 г. Российский союз авто-

*страховщиков фиксирует постепенное снижение средней премии по ОСАГО по сравнению со второй половиной прошлого года», – отметил он.*

Президент РСА Евгений Уфимцев считает, что для стабилизации рынка, сохранения качества обслуживания клиентов и предотвращения в дальнейшем резких скачков цены «автогражданки» крайне важны меры, способствующие расширению доступа страховщиков к запчастям. «К таким мерам можно отнести как налаживание параллельного импорта, так и возможность использования восстановленных запчастей в тех случаях, когда это не влияет на безопасность эксплуатации транспортного средства и его потребительские свойства. Для этого нужно регламентировать применение подержанных комплектующих, разработать с привлечением компетентных специалистов перечень того, какие из них можно использовать, а какие – нет. Вопрос восстановления бывших в употреблении компонентов поднимался на разных уровнях неоднократно, в том числе эта тема затрагивается в Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 г. Мы надеемся, что решение проблемы, возникшей после ухода ряда зарубежных автопроизводителей с нашего рынка, будет прорабатываться совместно с Минпромторгом, Минтрансом, органами законодательной власти и отраслевым сообществом», – отметил он.



## Строительство пункта пропуска «Кани-Курган» на границе с КНР набирает обороты

ФГКУ «Росгранстрой» разместило информацию о продолжении строительства пункта пропуска «Кани-Курган» на границе с КНР. Его пропускная способность будет составлять 862 транспортных средства (из них 630 грузовых автомобилей, 164 автобуса, 68 легковых машин), а также 5,5 тысяч человек в сутки.

К концу 2023 г. планируется обеспечить строительную готовность инфраструктуры первого этапа, необходимого для запуска полос движения транспорта. Второй этап реконструкции будет завершен к середине 2024 г.

АСМАП отмечает, что с учетом перспектив значительного роста объемов торговли между Россией и Китаем увеличение пропускной способности пунктов пропуска на китайском участке государственной границы Российской Федерации, в том числе МАПП «Кани-Курган», очень важно для сокращения сроков доставки товаров и предотвращения простоев транспортных средств при пересечении границы.

## Завершены работы по ремонту дорожного покрытия в пункте пропуска «Петухово» на границе с Казахстаном



В Курганской области на границе с Казахстаном раньше срока завершен ремонт дорожного покрытия территории многостороннего автомобильного пункта пропуска «Петухово». Работы выполнялись по заказу подведомственного Минтрансу России ФГКУ «Росгранстрой».

Учитывая высокую степень востребованности этого пункта пропуска и активный грузовой трафик в АПП «Петухово», «Росгранстрой» ставил задачу перед подрядной организацией завершить работы по укладке нового асфальтобетонного покрытия в кратчайшие сроки. Ремонт проводился на семи участках общей площадью почти 4 тыс. кв. м. Работы завершились на 2,5 месяца раньше намеченного срока. Благодаря этому удалось минимизировать связанные с ремонтом неудобства и раньше срока обеспечить для грузоперевозчиков и туристов комфортный проезд по территории пункта пропуска.

Следует отметить, что в рамках пилотного проекта до конца текущего года в «Петухово» завершатся работы по оснащению погранперехода инспекционно-досмотровым комплексом порталного типа. Это новейшее высокотехнологичное оборудование отечественного производства позволит сканировать 100 % транспортных средств и грузов в динамическом потоке и выявлять запрещенные к провозу вещества. В настоящее время в России такой комплекс работает только в пункте пропуска «Маштаково» на границе с Казахстаном. Еще один смонтирован в пункте пропуска «Тагиркент-Казмаляр» на границе с Азербайджаном. До конца года порталным ИДК будет оснащен пункт пропуска «Забайкальск» на границе с КНР.

В настоящее время ведется разработка проекта по реконструкции пункта пропуска «Петухово» в целях увеличения его пропускной способности до 2900 транспортных средств в сутки (почти в два раза больше существующих значений). Завершить модернизацию пункта пропуска планируется в 2026 г.



## После реконструкции МАПП «Ташанта» его пропускная способность увеличится в три раза

На встрече с журналистами глава Республики Алтай Олег Хорохордин рассказал, что на российско-монгольской границе перестроят МАПП «Ташанта», что позволит увеличить его пропускную способность как минимум в три раза. К сожалению, работы по реконструкции пограничного перехода планируют начать только через три года, в 2026 г.

Глава республики отметил, что созданием пограничного перехода займется ФГКУ «Росгранстрой», работы будут идти за счет средств федерального бюджета.

Сейчас в Монголии развивают новый, более короткий маршрут для грузовых перевозок между Россией и Китаем. Он проходит через пункт пропуска «Цагааннуур» – сопредельный для МАПП «Ташанта». При этом специально для обслуживания грузопотока по транспортному коридору в «Цагааннуур» создана свободная экономическая зона, которая переведена на круглосуточный режим работы.

В свободной экономической зоне «Цагааннуур» введен в эксплуатацию участок Азиатской магистрали АН-4. Грузоперевозки из Китая в Россию по ней уже начались. Дорога для перевозки грузов из Европы и России в Улан-Батор через погранпереход Ташанта/Цагааннуур стала на 200 км короче, чем маршрут через автомобильный пункт пропуска «Алтан-Булак». Это позволит перевозчикам экономить время и деньги. Прежде для перевозок с Монголией чаще выбирали МАПП «Кяхта» (с монгольской стороны – «Алтан-Булак») в Бурятии.

# ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

## ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ

### ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 04.08.2023 № 425-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ»

Установлена административная ответственность водителя за управление транспортным средством, принадлежащим иностранному перевозчику, с превышением допустимых габаритов, допустимой массы или допустимой нагрузки на ось

Постановление по делу об указанном административном правонарушении вступает в законную силу со дня его вынесения. При этом отсрочка и рассрочка его исполнения применяться не будут. Штраф должен быть уплачен до выезда указанного транспортного средства с территории Российской Федерации, но не позднее 60 дней со дня вступления постановления о наложении штрафа в законную силу. Предусматривается, что в случае неуплаты назначенного административного штрафа может применяться задержание транспортного средства до его уплаты.

Вступил в силу с 15 августа 2023 г.

#### Комментарий АСМАП:

АСМАП совместно с Минтрансом России и МВД России проведена значительная работа, направленная на обеспечение неукоснительного привлечения иностранных перевозчиков к административной ответственности за нарушения, допущенные на территории Российской Федерации. Результатом этой работы в том числе и является принятие Федерального закона от 04.08.2023 № 425-ФЗ.

Помимо введения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП) нового состава, теперь предусмотрено, что задержание транспортного средства применяется до уплаты административного штрафа, в случае совершения административного правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 20.25 (в части неуплаты административного штрафа, назначенного за административное правонарушение, предусмотренное статьями 11.23, 11.26, 11.27 или 11.29 либо главой 12 (Административные правонарушения в области дорожного движения) КоАП, совершенное на транспортном средстве, зарегистрированном в иностранном государстве) КоАП.

### ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 29.05.2023 № 197-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «ОБ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ И О ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» И СТАТЬЮ 3 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «О ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» И О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

С 1 сентября 2024 г. устанавливаются требования к камерам для фиксации нарушений правил дорожного движения

В частности, камеры (стационарные, передвижные, мобильные средства фиксации нарушений ПДД) должны обеспечивать контроль за соблюдением ПДД и осуществлять фиксацию в зоне своего обзора всех нарушений, для выявления которых они предназначены, независимо от усмотрения и без какого-либо непосредственного воздействия на них человека, а также должны быть утверждены в качестве средств измерений, иметь соответствующий сертификат и действующее свидетельство о метрологической поверке.

Информация о местах установки стационарных, передвижных средств фиксации и (или) маршрутах движения транспортных средств с размещенными на них мобильными средствами фиксации должна быть общедоступной и размещаться на официальном сайте МВД.

Фиксация нарушений камерами, не соответствующими установленным требованиям, и передача полученной с их помощью информации в уполномоченные органы не допускаются, а в случае, если указанная фиксация произошла, полученная с помощью таких средств фиксации информация не допускается для использования в целях привлечения к административной ответственности за нарушение ПДД.

Вступает в силу с 1 сентября 2024 г.

### ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 29.05.2023 № 185-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

В законе об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом закреплено понятие «срок эксплуатации транспортного средства»

Этот показатель является одним из критериев оценки заявок на участие в открытых конкурсах, предметом которых является право на получение свидетельств об





осуществлении перевозок по одному или нескольким муниципальным, межмуниципальным или смежным межрегиональным маршрутам регулярных перевозок. Также уточнен порядок определения победителя конкурса.

Кроме того, на уполномоченный федеральный орган исполнительной власти возложена обязанность информирования перевозчиков о дате отмены межрегиональных маршрутов.

Перенесено с 1 сентября 2023 г. на 1 сентября 2026 г. вступление в силу закона о введении обязательного перечня услуг, предоставляемых автовокзалом (автостанцией).

Основная часть поправок вступает в силу с 1 сентября 2024 г.

#### **ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 10.07.2023 № 313-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В СТАТЬИ 25 И 26 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»**

**С 1 апреля 2024 г. уточняется порядок допуска водителей транспортных средств к участию в дорожном движении**

В частности, установлено, что иностранные национальные и международные водительские удостоверения признаются недействительными для управления транспортными средствами на территории Российской Федерации по истечении одного года с даты получения либо приобретения лицом, являющимся (являвшимся) иностранным гражданином или лицом без гражданства, вида на жительство либо гражданства Российской Федерации или по истечении одного года с даты первого после получения иностранного национального водительского удостоверения въезда в Российскую Федерацию их владельца, являющегося гражданином Российской Федерации (за исключением национальных водительских удостоверений, выданных в Республике Беларусь, имеющих у граждан Российской Федерации и граждан Республики Беларусь, получивших вид на жительство в Российской Федерации).

Кроме того, в том числе право на управление транспортными средствами отдельных категорий и подкатегорий предоставляется после прохождения соответствующего профессионального обучения и успешной сдачи экзаменов и при соблюдении определенных условий, например, категории D – при наличии права на управление транспортными средствами категории B или C или подкатегории C1 или D1 в течение не менее 12 месяцев.

Вступает в силу с 1 апреля 2024 г.

#### **ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 24.07.2023 № 387-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «О ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ»**

**Для персонала (экипажа) определенных видов транспорта аттестация в области транспортной безопасности заменена на проведение инструктажа**

Нововведение коснется персонала (экипажа) транспортных средств автомобильного, городского наземного электрического транспорта, транспортных средств, осуществляющих железнодорожные перевозки в пригородном сообщении, который отнесен к персоналу, непосредственно связанному с обеспечением транспортной безопасности.

Также законом урегулированы некоторые вопросы, касающиеся передачи персональных данных пассажиров в автоматизированные централизованные базы. В числе прочего определен перечень сведений для передачи в Ространснадзор о юрлицах и ИП, уполномоченных на бронирование и (или) оформление проездных документов (билетов) и передачу персональных данных о пассажирах в автоматизированные централизованные базы.

Закон вступает в силу с 1 сентября 2024 г., за исключением подпункта «б» пункта 2 статьи 1, вступившего в силу с 1 сентября 2023 г.

#### **АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

#### **ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 19.05.2023 № 789 «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»**

**Определены особенности применения электронных навигационных пломб при перемещении товаров в места, не являющиеся местами перемещения товаров в соответствии с ТК ЕАЭС**

Речь идет о товарах, перемещаемых из пунктов пропуска «Яраг-Казмаляр» и «Новороссийск».

Применение электронных навигационных пломб при перемещении указанных товаров осуществляется организацией, определяемой в установленном законодательством Российской Федерации порядке.

Вступило в силу с 28 мая 2023 г.

#### **ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 25.05.2023 № 813 «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 2 ФЕВРАЛЯ 2023 Г. № 150»**

**До 31 декабря 2023 г. продлен эксперимент по применению навигационных пломб в отношении лесоматериалов и продукции деревообработки, помещенных под таможенную процедуру экспорта в Республике Беларусь, перемещаемых по территории Российской Федерации автомобильным транспортом в целях последующего убытия с территории ЕАЭС**

Ранее проведение эксперимента планировалось завершить до 1 июня 2023 г.

Вступило в силу с 26 мая 2023 г.

#### **ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 27.05.2023 № 823 «О ПРОВЕДЕНИИ ЭКСПЕРИМЕНТА ПО ПРИМЕНЕНИЮ ЭЛЕКТРОННЫХ НАВИГАЦИОННЫХ ПЛОМБ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ВО ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН, КИРГИЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ И РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТОВАРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ И (ИЛИ) АВТОМОБИЛЬНЫМ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА»**

**Принято решение о проведении эксперимента по применению электронных навигационных пломб при перевозках во взаимной торговле Республики Казахстан, Киргизской Республики и Российской Федерации товаров железнодорожным и автомобильным видами транспорта**

Проведение эксперимента начнется в течение трех календарных дней со дня получения от уполномоченного оператора Российской Федерации информации об интеграции информационных систем Российской Федерации, Республики Казахстан и Киргизской Республики для обмена информацией о перевозках и информацией, поступающей от электронных навигационных пломб.

Участие уполномоченного оператора Российской Федерации, грузоотправителей, грузополучателей, экспедиторов, автомобильных и железнодорожных перевозчиков будет осуществляться на добровольной и безвозмездной основе.

В приложении приведен перечень пунктов наложения (снятия) электронных навигационных пломб на грузовые отсеки автомобильных и железнодорожных транспортных средств на территории Российской Федерации в рамках проведения эксперимента.

Вступило в силу с 6 июня 2023 г.



#### **ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 30.05.2023 № 867 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ О ПОРЯДКЕ ПРОЕЗДА В ЗАРЕЗЕРВИРОВАННЫЕ ДАТУ И ВРЕМЯ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИСПОЛЪЗУЕМЫХ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ПРИНАДЛЕЖАЩИХ РОССИЙСКИМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ ИЛИ ИНОСТРАННЫМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ, ПО УЧАСТКАМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, ВКЛЮЧЕННЫМ В ПЕРЕЧЕНЬ УЧАСТКОВ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, ПРЕДУСМОТРЕННЫЙ ЧАСТЬЮ 6 СТАТЬИ 16 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «ОБ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ И О ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ», В ЦЕЛЯХ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»**

**С 1 сентября 2023 г. устанавливается порядок проезда в зарезервированные дату и время грузовых транспортных средств, используемых для осуществления международных автомобильных перевозок, по участкам автомобильных дорог на подъездах к пунктам пропуска через государственную границу Российской Федерации**

Определены, в числе прочего, порядок резервирования даты и времени прибытия грузового транспортного средства к пункту контроля, требования к пункту контроля и к оборудованию зоны ожидания и участка автомобильной дороги, порядок осуществления контроля прибытия грузового транспортного средства в зарезервированные дату и время, и порядок прохождения такого контроля.

Положение, утвержденное настоящим постановлением, вступило в силу с 1 сентября 2023 г. и действует до 1 сентября 2029 г., за исключением:

– пункта 3, подпункта «а» пункта 5, пункта 11 указанного Положения, которые вступают в силу с 1 марта 2024 г. и действуют до 1 сентября 2029 г.;

– подпункта в пункта 5, который вступил в силу с 1 сентября 2023 г. и действует до 1 марта 2024 г.





**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 31.05.2023 № 891  
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ  
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ОТ 12 МАЯ 2022 Г. № 855»**

Действие Правил применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств и проведения оценки их соответствия продлено до 1 февраля 2024 г.

Срок их действия истекал 1 июня 2023 г.

Требования, предъявляемые к транспортным средствам, приведены к уровню требований, установленных техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств».

Настоящее постановление вступило в силу с 31 мая 2023 г.

**РАСПОРЯЖЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ОТ 27.05.2023 № 1347-Р**

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПЕРЕЧНЯ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПУНКТОВ ПРОПУСКА  
ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, В ОТНОШЕНИИ  
КОТОРЫХ УСТАНОВЛИВАЕТСЯ  
РЕЗЕРВИРОВАНИЕ ДАТЫ И ВРЕМЕНИ  
В ЦЕЛЯХ ЕЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ, МИНИМАЛЬНЫХ  
РАЗМЕРОВ ПЛОЩАДОК ДЛЯ СТОЯНКИ  
ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,  
ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ  
МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ  
ПЕРЕВОЗОК, ДЛЯ УКАЗАННЫХ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПУНКТОВ ПРОПУСКА  
И ПЕРЕЧНЯ УЧАСТКОВ АВТОМОБИЛЬНЫХ  
ДОРОГ, ПРИМЫКАЮЩИХ К УКАЗАННЫМ  
АВТОМОБИЛЬНЫМ ПУНКТАМ ПРОПУСКА»**

Определены пункты пропуска через государственную границу РФ, в отношении которых устанавливается резервирование даты и времени в целях ее пересечения

Речь идет о пунктах пропуска «Бугристово», «Забайкальск» и «Чернышевское».

Для указанных пунктов пропуска установлены минимальные размеры площадок для стоянки грузовых транспортных средств, используемых для осуществления международных автомобильных перевозок. Также приводится перечень участков автомобильных дорог, примыкающих к данным автомобильным пунктам пропуска, с указанием координат точек начала и конца автомобильной дороги.

Вступило в силу с 1 сентября 2023 г.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 27.05.2023 № 837  
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОСНОВНЫЕ  
ПОЛОЖЕНИЯ ПО ДОПУСКУ ТРАНСПОРТНЫХ  
СРЕДСТВ К ЭКСПЛУАТАЦИИ И ОБЯЗАННОСТИ  
ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»**

Обновлен перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств Постановлением, в частности, более подробно описаны требования к тормозным системам, рулевому управлению, световым приборам, обзорности транспортного средства, двигателю, установлены требования к комплектности транспортных средств.

Вступило в силу с 1 сентября 2023 г.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 02.06.2023 № 911**

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ВНЕСЕНИЯ  
ВЛАДЕЛЬЦАМИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ  
ИНФОРМАЦИИ О ФАКТИЧЕСКИХ ЗНАЧЕНИЯХ  
ГАБАРИТА ПРИБЛИЖЕНИЯ, ТЕХНИЧЕСКИХ  
ХАРАКТЕРИСТИК АВТОМОБИЛЬНЫХ  
ДОРОГ, ДОПУСТИМЫХ ВЕСОВЫХ  
ПАРАМЕТРОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ  
ПРИ ДВИЖЕНИИ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ  
ДОРОГАМ, ВВЕДЕННЫХ ВРЕМЕННЫХ  
ОГРАНИЧЕНИЯХ ИЛИ ПРЕКРАЩЕНИЯХ  
ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ  
ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ ИЛИ  
ИХ УЧАСТКАМ, НАХОДЯЩИМСЯ В ИХ  
ВЕДЕНИИ, ОБ ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ  
ДВИЖЕНИЯ (ПРИ НАЛИЧИИ) НА  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ИЛИ ИХ  
УЧАСТКАХ, НАХОДЯЩИМСЯ В ИХ ВЕДЕНИИ,  
В ФЕДЕРАЛЬНУЮ ГОСУДАРСТВЕННУЮ  
ИНФОРМАЦИОННУЮ СИСТЕМУ ВЫДАЧИ  
СПЕЦИАЛЬНОГО РАЗРЕШЕНИЯ НА  
ДВИЖЕНИЕ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ  
ДОРОГАМ ТЯЖЕЛОВЕСНОГО И (ИЛИ)  
КРУПНОГАБАРИТНОГО ТРАНСПОРТНОГО  
СРЕДСТВА»**

Утвержден порядок внесения владельцами автомобильных дорог информации в систему выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства

Внесению в информационную систему подлежит информация о фактических значениях габарита приближения, технических характеристиках автомобильных дорог, допустимых весовых параметрах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам, введенных временных ограничениях или прекращении движения транспортных средств по автомобильным дорогам или их участкам, находящимся в их ведении, об особых условиях движения (при наличии) на авто-

мобильных дорогах или их участках, находящихся в их ведении.

Вступило в силу с 1 сентября 2023 г. и действует до 1 марта 2024 г.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 02.06.2023 № 917  
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ  
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ОТ 30 ДЕКАБРЯ 2022 Г. № 2552»**

Дополнен перечень пограничных автомобильных пунктов пропуска, которые используются при осуществлении международных автомобильных перевозок отдельных видов древесины и (или) продукции ее переработки В указанный перечень, утвержденный Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.12.2022 № 2552, включены пункты пропуска «Кулунда», «Веселоярск», «Ольховка».

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 10.06.2023 № 965  
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ  
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ОТ 17 ОКТЯБРЯ 2014 Г. № 1065»**

Минтранс будет устанавливать порядок аннулирования профессиональной аттестации экспертов-техников, осуществляющих независимую техническую экспертизу транспортных средств

Настоящее Постановление вступает в силу с 1 октября 2024 г.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 30.06.2023 № 1078  
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ  
АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ»**

До 30 декабря 2023 г. продлен срок действия запрета на осуществление международных автомобильных перевозок грузов по территории Российской Федерации грузовыми транспортными средствами, принадлежащими иностранным перевозчикам недружественных государств

Также, в числе прочего, в новой редакции изложен перечень товаров, на перевозку которых не распространяется установленный запрет.

**Комментарий АСМАП:**

*При непосредственном участии АСМАП существенно сокращен перечень товаров, на которые не распространяется запрет на их перевозку транспортными компаниями недружественных стран, установленный Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2022 г. № 1728.*



*Не допускаются перевозки товаров, в том числе включенных в вышеуказанный перечень, осуществляемых транспортными средствами, зарегистрированными в Республике Польша (за исключением отдельных категорий товаров: фармацевтическая продукция, медицинские изделия, дипломатические грузы и др.).*

*Также актуализирован перечень мест в приграничных областях Северо-Западного федерального округа, где располагаются зоны таможенного контроля для проведения перецепки полуприцепов/перевозки товаров.*

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 07.07.2023 № 1118  
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ  
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ОТ 26 ДЕКАБРЯ 2013 Г. № 1291»**

Дополнен перечень документов, представляемых для подтверждения правильности исчисления суммы утилизационного сбора в отношении ввозимых на территорию Российской Федерации транспортных средств Установлено, что плательщик представляет в том числе:

- копии транспортных (перевозочных) документов;
- документы, подтверждающие наличие оснований для неуплаты утилизационного сбора;
- документы (копии документов), подтверждающие право собственности на колесные транспортные средства (шасси) и (или) прицепы;
- документы (копии документов), удостоверяющие личность плательщика;
- письмо Минтранса России, подтверждающее использование седельных тягачей экологического класса Евро-6 для международных перевозок (в случае их ввоза на территорию Российской Федерации).

Также определен, в частности, перечень документов, представляемых одновременно с документами, подтверждающими правильность исчисления суммы утилизационного сбора в случае ввоза в Российскую Федерацию с территории государства – члена ЕАЭС колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним, в отношении которых уплачены ввозные таможенные пошлины по ставкам, отличающимся от ставок ввозных таможенных пошлин Единого таможенного тарифа ЕАЭС, или таможенные пошлины, налоги по ставкам, отличающимся от единых ставок таможенных пошлин, налогов, установленных приложением № 2 к решению Совета Евразийской экономической комиссии от 20 декабря 2017 г. № 107 «Об отдельных вопросах, связанных с товарами для личного пользования».

Кроме того, в новой редакции изложены расчет суммы утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств (шасси) и (или) прицепов к ним, уплачиваемого отдельными категориями плательщиков, и некоторые позиции перечня видов и категорий





колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним, в отношении которых уплачивается утилизационный сбор, а также размеров утилизационного сбора.

Настоящее Постановление применяется в отношении транспортных средств, ввезенных на территорию Российской Федерации после 1 августа 2023 г.

#### Комментарий АСМАП:

С 01.08.2023 увеличены размеры коэффициентов утилизационного сбора по грузовым транспортным средствам.

По седельным тягачам полной массой свыше 12 тонн экологического класса Евро-6 размер коэффициента утилизационных сборов остался на прежнем уровне при условии их использования «для осуществления международных перевозок» и оформления с учетом положений Постановления Правительства Российской Федерации от 07.07.2023 № 1118 (далее – постановление № 1118).

Постановлением № 1118 предусмотрено, что лицо, осуществляющее ввоз (плательщик утилизационного сбора) представляет в таможенный орган письмо Минтранса России, подтверждающее использование седельных тягачей экологического класса Евро-6 для международных перевозок (в случае ввоза на территорию Российской Федерации седельных тягачей экологического класса Евро-6).

Для получения письма Минтранса России российским международным автомобильным перевозчикам предлагается направлять письменные обращения в Департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта, включая:

1) обращение перевозчика или его законного представителя (с копией доверенности) с указанием марки, модели, VIN номера, года выпуска седельного тягача, приложением копии свидетельства о безопасности колесного транспортного средства (или одобрения типа транспортного средства) и информированием, что данное транспортное средство будет использоваться для международных перевозок, с просьбой о предоставлении письма Минтранса России, подтверждающего использование седельных тягачей экологического класса Евро-6 для международных перевозок (в случае ввоза на территорию Российской Федерации седельных тягачей экологического класса Евро-6) в соответствии с подпунктом «к» пункта 11 Правил взимания, исчисления, уплаты и взыскания утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним, а также возврата и зачета излишне уплаченных или излишне взысканных сумм этого сбора, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1291;

2) идентификационный номер российского перевозчика в реестре российских перевозчиков, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок;

3) почтовый адрес для направления перевозчику оригинала письма Минтранса России, подтверждающего использование седельных тягачей экологического класса Евро-6 для международных перевозок (в случае ввоза на территорию Российской Федерации седельных тягачей экологического класса Евро-6).

Обращение перевозчика направляется на почтовый адрес Минтранса России: 109012, г. Москва, ул. Рождественка, д. 1, стр. 1 (копию обращения предлагается направить в АСМАП по эл.адресу: euro6@asmap.ru).

По информации Минтранса России, он рассматривает обращения в возможно короткие сроки, но не более 30 дней со дня их регистрации в соответствии с Федеральным законом от 2 мая 2006 г. № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации».

<https://www.asmap.ru/detail-news/informatsiya-dlya-vozvozhchikov-planiruyushchikh-voz-na-territoriyu-rf-importnykh-sedelnykh-tyagach>.

#### ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 19.07.2023 № 1169

##### «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 26 ИЮНЯ 2019 Г. № 812»

С 1 сентября 2023 г. на подъездах к автомобильным пунктам пропуска должны быть организованы зоны ожидания для стоянки грузовых транспортных средств, используемых для осуществления международных автомобильных перевозок

Зоны ожидания должны иметь твердое покрытие, ограждение, дорожную разметку, стационарное электрическое освещение, оборудованы техническими средствами организации дорожного движения, техническими средствами, обеспечивающими возможность резервирования даты и времени в целях пересечения государственной границы Российской Федерации и соблюдения зарезервированных даты и времени. В зоне ожидания должны быть установлены мусорные контейнеры, урны, организовано бесплатное пользование туалетами, водой.

Вступило в силу с 1 сентября 2023 г.

#### ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 24.07.2023 № 1197

##### «ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ОСОБЕННОСТЕЙ ПРИМЕНЕНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИСПОЛНЕНИЯ ОБЯЗАННОСТИ ПО УПЛАТЕ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН, НАЛОГОВ ПРИ ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ОТСРОЧКИ ИЛИ РАССРОЧКИ УПЛАТЫ ВВОЗНЫХ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН И НАЛОГОВ И ПРИЗНАНИИ УТРАТИВШИМ СИЛУ ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 2 АПРЕЛЯ 2022 Г. № 564»

Определены особенности применения обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов при предоставлении отсрочки уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов

Установлено, в частности, что в случае предоставления отсрочки по основаниям, предусмотренным пунктом 2 статьи 59 ТК ЕАЭС, и (или) уплаты налогов по основаниям, предусмотренным частью 1 статьи 50 Федерального закона «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», размер предоставленного обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов уменьшается на сумму ввозных таможенных пошлин, налогов, уплаченную в рамках такой отсрочки.

Также предусматривается, в числе прочего, что уменьшение размера обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов в случаях, когда банковская гарантия либо поручительство применяются в качестве генерального обеспечения, осуществляется посредством высвобождения (резервирования) зарезервированной суммы генерального обеспечения.

Признается утратившим силу Постановление Правительства Российской Федерации от 2 апреля 2022 г. № 564 «Об определении особенностей применения обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов при предоставлении рассрочки уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов».

Вступило в силу с 24 июля 2023 г.



#### НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

#### ПРИКАЗ МИНЗДРАВА РОССИИ ОТ 30.05.2023 № 266Н

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА  
И ПЕРИОДИЧНОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ  
ПРЕДСМЕННЫХ, ПРЕДРЕЙСОВЫХ,  
ПОСЛЕСМЕННЫХ, ПОСЛЕРЕЙСОВЫХ  
МЕДИЦИНСКИХ ОСМОТРОВ, МЕДИЦИНСКИХ  
ОСМОТРОВ В ТЕЧЕНИЕ РАБОЧЕГО ДНЯ  
(СМЕНЫ) И ПЕРЕЧНЯ ВКЛЮЧАЕМЫХ  
В НИХ ИССЛЕДОВАНИЙ»  
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ  
30.05.2023  
РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 73621

С 1 сентября 2023 г. вступил в силу актуализированный порядок проведения медицинских осмотров отдельных категорий работников

Предусмотрены порядок и периодичность проведения предсменных, предрейсовых, послесменных, послерейсовых медицинских осмотров, медицинских осмотров в течение рабочего дня (смены), в том числе с использованием медицинских изделий, обеспечивающих автоматизированную дистанционную передачу информации о состоянии здоровья работников и дистанционный контроль состояния их здоровья, перечень включаемых в них исследований.

Признается утратившим силу аналогичный приказ Минздрава от 15.12.2014 № 835н.

#### ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ ОТ 05.05.2023 № 159

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В СОСТАВ  
СВЕДЕНИЙ, УКАЗАННЫХ В ЧАСТИ 3 СТАТЬИ  
6 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА ОТ 8 НОЯБРЯ  
2007 Г. № 259-ФЗ «УСТАВ АВТОМОБИЛЬНОГО  
ТРАНСПОРТА  
И ГОРОДСКОГО НАЗЕМНОГО  
ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА»,  
И ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ ИЛИ  
ФОРМИРОВАНИЯ ПУТЕВОГО ЛИСТА,  
УТВЕРЖДЕННЫЕ ПРИКАЗОМ МИНИСТЕРСТВА  
ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ОТ 28 СЕНТЯБРЯ 2022 Г. № 390»  
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ  
29.05.2023  
РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 73574

С 1 сентября 2023 г. обновился состав сведений путевого листа, порядок его оформления или формирования

Реализованы положения федеральных законов от 29 декабря 2022 г. № 629-ФЗ «О внесении изменений в статью 46 Федерального закона «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» и статью 23 Феде-





рального закона «О безопасности дорожного движения», от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации».

#### ПРИКАЗ МВД РОССИИ ОТ 02.05.2023 № 264

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ НАДЗОРА ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ УЧАСТНИКАМИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»**  
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО МИНЮСТОМ РОССИИ  
30.06.2023  
РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 74087

Актуализирован порядок осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения

Порядок регламентирует осуществление надзора за соблюдением лицами, принимающими непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя, пешехода, пассажира, требований о безопасности дорожного движения в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без них в пределах дорог. Устанавливаются, в числе прочего, обязанности сотрудников Госавтоинспекции при общении с участниками дорожного движения, регламентируется порядок совершения процессуальных действий, приводятся рекомендуемые образцы протоколов, постановлений, определений и прочее.

Настоящий Приказ вступает в силу со дня признания утратившим силу Приказа МВД России от 23.08.2017 № 664, которым утвержден административный регламент, регулирующий аналогичные правоотношения.

#### ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ

ОТ 09.06.2023 № 208

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРИКАЗ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 31 АВГУСТА 2020 Г. № 348 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ВЕСОВОГО И ГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»**  
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО МИНЮСТОМ РОССИИ  
13.07.2023  
РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 74269

С 1 марта 2024 г. регламентируется порядок проверки соответствия мест установки оборудования автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств

Определено, в частности, что соответствие мест установки оборудования АПВГК установленным требованиям должно подтверждаться результатами инструментального обследования, организованного владельцем автомобильной дороги и проводимого не реже одного раза в 100 календарных дней с даты предыдущего инструментального обследования.

По результатам инструментального обследования мест установки оборудования АПВГК составляется акт соответствия. Акт подписывается владельцем автомобильной дороги или оператором АПВГК.

Вступает в силу с 1 марта 2024 г. и действует до 1 сентября 2026 г.

#### ИНФОРМАЦИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

#### ИНФОРМАЦИЯ МИНПРОМТОРГА РОССИИ ПРИНЯТО РЕШЕНИЕ ОБ ИНДЕКСАЦИИ УТИЛЬСБОРА НА АВТОМОБИЛИ

С 1 августа 2023 г. проиндексирован утилизационный сбор на легковые, легкие коммерческие, грузовые автомобили и автобусы

Сообщается, в частности, что ставка утилизационного сбора проиндексирована в среднем в 1,7 – 3,7 раза на легковые автомобили (в зависимости от объема двигателя), в 2,5 – 3,4 раза – на легкие коммерческие автомобили, в 1,7 раза – на грузовые автомобили. Утильсбор на автобусы увеличится в среднем в 2,2 – 4,8 раза (в зависимости от объема двигателя), на электробусы – в 8,7 раза. Индексация подразумевается в отношении как новых, так и б/у транспортных средств, импортируемых в РФ после 1 августа 2023 г. При этом в отношении седельных тягачей экологического класса 6 Минпромторгу России и Минтрансу России даны полномочия по определению квоты ввозимых ТС, на которые продолжают действовать прежние коэффициенты расчета утильсбора. Для других автомобилей, произведенных в России или ввезенных до 1 августа, также сохраняются прежние условия. Индексация не затрагивает электромобили.

Полную ставку утилизационного сбора (как у юридических лиц) необходимо будет уплачивать гражданам, ввозящим импортный автомобиль после 1 августа 2023 г. и планирующим перепродать его на территории РФ в течение одного года с даты ввоза. Информация о проведении оплаты утильсбора в полном или неполном объеме будет доступна на официальном сайте АО «Электронный паспорт». После оплаты полного утильсбора автомобиль может быть зарегистрирован на нового собственника.

Также полный размер утильсбора будет уплачиваться, если физическое лицо ввозит в РФ более одного автомобиля за год – начиная со второго автомобиля. Для ввоза частным лицом импортного легкового автомо-

биля с объемом двигателя более 3 л с 1 августа также регламентирована уплата полной ставки.

#### ИНФОРМАЦИЯ МИНЦИФРЫ РОССИИ

ОТ 25.07.2023

**ОФОРМИТЬ КОМПЕНСАЦИЮ ПО ОСАГО  
ТЕПЕРЬ МОЖНО ОНЛАЙН**

В случае оформления ДТП по европротоколу подать документы на компенсацию по ОСАГО можно онлайн

Это можно сделать с помощью сервиса на «Госуслугах» или в приложении «Госуслуги Авто». Заполнять заявление вручную не нужно – почти все данные при оформлении автоматически подтягиваются из личного кабинета «Госуслуг».

После рассмотрения документов страховая компания предложит время и место осмотра. Когда осмотр будет закончен, компания пришлет результаты и может выдать направление на ремонт или выплатить страховую сумму без посещения офиса, например на карту.

#### АКТЫ БАНКА РОССИИ

#### УКАЗАНИЕ БАНКА РОССИИ

ОТ 06.04.2023 № 6398-У

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОЛОЖЕНИЕ БАНКА РОССИИ  
ОТ 19 СЕНТЯБРЯ 2014 ГОДА № 431-П»**  
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО МИНЮСТОМ РОССИИ  
13.07.2023  
РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 74252

Обновлены правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Внесение поправок обусловлено в том числе принятием Федерального закона от 14.07.2022 № 327-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», которым внедряется полностью удаленное электронное взаимодействие между потерпевшим и страховщиком во всех обязательных видах имущественного страхования.

Кроме того, в том числе в новой редакции изложена форма страхового полиса. При этом бланки страховых полисов старого образца могут использоваться страховщиками до 31 декабря 2023 г.

Вступило в силу с 25 июля 2023 г.

#### УКАЗАНИЕ БАНКА РОССИИ

ОТ 06.04.2023 № 6401-У

**«О ТРЕБОВАНИЯХ К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ЭЛЕКТРОННЫХ ДОКУМЕНТОВ И ПОРЯДКЕ ОБМЕНА ИНФОРМАЦИЕЙ В ЭЛЕКТРОННОЙ ФОРМЕ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ПРИЧИНЕНИЕ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ПАССАЖИРОВ ВРЕДА ИХ ЖИЗНИ, ЗДОРОВЬЮ, ИМУЩЕСТВУ»**  
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО МИНЮСТОМ РОССИИ  
13.07.2023  
РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 74255

Установлены требования к использованию электронных документов и порядок обмена информацией в электронной форме при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках пассажиров вреда их жизни, здоровью, имуществу

Реализованы положения Федерального закона от 14.07.2022 № 327-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

В частности, страховщик для обмена информацией в электронной форме при осуществлении доступа к разделам своего сайта в части обязательного страхования должен вести сплошную непрерывную регистрацию и хранить в течение одного года определенную информацию о действиях страхователя и выгодоприобретателя, выполняемых с использованием сайта страховщика в соответствии с настоящим Указанием.

Вступило в силу с 25 июля 2023 г.

#### УКАЗАНИЕ БАНКА РОССИИ

ОТ 06.04.2023 № 6404-У

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В УКАЗАНИЕ БАНКА РОССИИ  
ОТ 14 НОЯБРЯ 2016 ГОДА № 4190-У»**  
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО МИНЮСТОМ РОССИИ  
13.07.2023  
РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 74254

Требования к использованию электронных документов и порядок обмена информацией в электронной форме при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств приведены в соответствии с действующим законодательством

Изменениями, в частности:

- определен порядок согласования потерпевшим и страховщиком даты проведения осмотра и (или) независимой технической экспертизы, независимой экспертизы (оценки) поврежденного транспортного средства через мобильное приложение страховщика или Единый портал госуслуг;
- установлена обязанность страховщика обеспечить информационный обмен с потерпевшим посредством Единого портала госуслуг при направлении потерпевшим заявления о страховом возмещении или прямом возме-







щении убытков и прилагаемых к нему документов в виде электронных копий или электронных документов через Единый портал госуслуг;

– закреплен порядок предоставления страховщику участником ДТП фото- и видеоматериалов в электронной форме путем их загрузки в личный кабинет страхователя ОСАГО.

Настоящее Указание вступает в силу по истечении 10 дней после дня его официального опубликования.

Вступило в силу с 25 июля 2023 г.

### АКТЫ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

#### РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 11.07.2023 № 97

##### «О ТРЕБОВАНИЯХ К ОРГАНИЗАЦИИ ХРАНЕНИЯ ЭЛЕКТРОННЫХ ДОКУМЕНТОВ И (ИЛИ) СВЕДЕНИЙ ИЗ ДОКУМЕНТОВ, СОДЕРЖАЩИХСЯ В НАВИГАЦИОННОЙ ПЛОМБЕ НА ПЕРИОД ОТСЛЕЖИВАНИЯ КОНКРЕТНОЙ ПЕРЕВОЗКИ»

Установлены требования к организации хранения электронных документов и (или) сведений из документов, содержащихся в навигационной пломбе на период отслеживания конкретной перевозки

Сведения об электронных документах и (или) сведениях из документов хранятся в навигационной пломбе в форме реестра.

Определены, в числе прочего, перечень сведений, включаемых в реестр, структура и формат реестра электронных документов, размещенных в навигационной пломбе.

Вступило в силу с 13 августа 2023 г.



### Учебно-оздоровительный комплекс «Олимп»

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

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

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

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

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

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

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

Гостям комплекса предлагается возможность ознакомиться с достопримечательностями Калининграда и Калининградской области (Куршская коса, поселок Янтарный, Балтийск и т. д.). Возможна организация морской прогулки и рыбалки на комфортабельной моторной яхте, а также экскурсий в Литву (Вильнюс, Каунас, Клайпеда, Паланга, Нида) и Польшу (Мальборк, Сопот, Гданьск, аквапарк «Миколайки»).

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](http://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](mailto:info@hotelolimp.ru)



# УЧЕБНО-КОНСУЛЬТАЦИОННЫЕ ЦЕНТРЫ АССОЦИАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ (АСМАП)

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

## ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

### Москва

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

### Брянск

«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»  
241001, г. Брянск, ул. Костычева, д. 41/1  
(4832) 75-08-53, briansksentr.asmap2010@yandex.ru,  
br.abc@yandex.ru, http://uke-asmap32.ru

### Смоленск

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

### Смоленск

«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»  
241019, г. Смоленск, ул. Крупской, д. 55а  
(АНО ЦПО «Профессиональные кадры»)  
(4812) 61-01-78, (4832) 75-08-53, profkadr67@mail.ru,  
briansksentr.asmap2010@yandex.ru, http://uke-asmap32.ru

### Белгород

«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»  
308023, г. Белгород, ул. Студенческая, д. 4  
(ООО «Центр ДОПОГ»)  
(910) 320-38-35, (4722) 20-78-44, (4832) 75-08-53,  
adr-31@yandex.ru, briansksentr.asmap2010@yandex.ru  
http://uke-asmap32.ru

## СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

### Санкт-Петербург

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

### Великий Новгород

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

### Псков

«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»  
180007, г. Псков, Ольгинская набережная, д. 9а, пом. 18  
ЧУ ДПО «Учебный центр «ЗНАНИЯ»  
(8112) 44-12-21, (4832) 75-08-53, znanie.pskov@bk.ru,  
briansksentr.asmap2010@yandex.ru, http://uke-asmap32.ru

### Калининград

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

### Светлогорск

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

## ПРИВОЛЖСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

### Нижний Новгород

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

### Киров

«Учебно-консультационный центр Ассоциации  
международных автомобильных перевозчиков,  
г. Нижний Новгород»  
61002, г. Киров, ул. Володарского, д. 132  
(Кировский учебный центр повышения квалификации  
и профессиональной переподготовки)  
(831) 279-80-18, (903) 041-63-47, nn-uke@yandex.ru  
http://www.nn-uke.asmap.ru

### Набережные Челны

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

### Казань

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

### Саратов

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

### Самара

«Учебно-консультационный центр Ассоциации  
международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»  
443120, г. Самара, ул. Ташкентская, д. 169  
(929) 774-30-00, (927) 127-51-55, 223-61-41, 277-16-17  
asmap-saratov@mail.ru, http://www.ukc-asmap.pf

### Тольятти

«Учебно-консультационный центр Ассоциации  
международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»  
445000, г. Тольятти, ул. Ботаническая, д. 22  
ЧПОУ «Региональная организация системы транспортного  
образования – Тольятти»  
(929) 774-30-00, (927) 223-61-41, 127-51-55, 277-16-17  
asmap-saratov@mail.ru, http://www.ukc-asmap.pf

### Уфа

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

### Уфа

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

### Оренбург

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

## ЮЖНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

### Ростовская область

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

### Республика Крым

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

### Краснодар

«Учебно-консультационный центр Ассоциации  
международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»  
350000, г. Краснодар, Прикубанский внутригородской округ,  
ул. им. Александра Покрышкина, д. 2/2 (ООО «АвтоПрофи»)  
(929) 774-30-00, (927) 223-61-41, 127-51-55, 277-16-17,  
(988) 243-11-31  
asmap-saratov@mail.ru, http://www.ukc-asmap.pf

### Краснодар

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

### Волгоград

«Учебно-консультационный центр Ассоциации  
международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»  
400131, г. Волгоград, просп. Университетский, д. 64  
(НОЧУ ДПО «Акцент-Драйв»)  
(929) 774-30-00, (927) 127-51-55, 277-16-17, (8442) 49-33-53  
asmap-saratov@mail.ru, http://www.ukc-asmap.pf

## СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

### Черкесск

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

### Махачкала

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

### Республика Северная Осетия – Алания

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

## УРАЛЬСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

### Екатеринбург

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

### Тюмень

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

### Челябинск

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

## СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

### Омск

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

### Новосибирск

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

### Барнаул

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

## ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

### Улан-Удэ

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

### Чита

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

### Благовещенск

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

### Владивосток

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

### Хабаровск

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