

МАП

4

163/2022

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls



Зюдер



СОДЕРЖАНИЕ

ЮБИЛЕЙ

Лидер

Автор: А. Новичкова

1

РЕМЗОНА

ТНВД и моторное масло – есть взаимосвязь!

Автор: А. Шилов

28

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Автор: А. Новичкова

6

ПОРТРЕТ ФИРМЫ

Успешная династия

Автор: Е. Шилова

34

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК

В условиях переориентации

Как решается проблема простоев на границе с Азербайджаном, Грузией и Китаем

Автор: М. Буданцева

9

Объединяющая сила

Автор: Ю. Болховитин

37

КТТС: совершенствование

законодательства

Автор: А. Кузнецов

12

АВТОСПОРТ

«Синяя армада» снова на коне

Команда «КАМАЗ-мастер» в очередной раз выиграла ралли «Шелковый путь»

Автор: К. Сергеев

40

ТАМОЖНЯ

Книжки МДП: новые вызовы

Автор: Д. Шаронов

16

ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ

Непридуманная история

Автор: С. Коптелева

46

ЮРИДИЧЕСКАЯ ПРАКТИКА

Судебная практика – в пользу перевозчиков

Автор: Е. Рязанова

18

КОМПОНЕНТЫ

Чистый воздух для двигателя

Автор: А. Шилов

48

ЧЕЛОВЕК И БИЗНЕС

Судьбоносный поворот

Автор: А. Ильина

21

НА ДОСУГЕ

Что почитать? Что посмотреть?

Автор: А. Новичкова

54

В гармонии с собой

Автор: А. Егоров

24

НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Обзор законодательства

Автор: Юридическое управление АСМАП

56

РАЗРЕШИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА

Особенности использования турецких универсальных разрешений

Автор: Департамент организации перевозок АСМАП

27



Лидер

(от англ. leader – ведущий, первый, идущий впереди)

Этот удивительный человек сочетает в себе уникальные качества: неугасающую энергию, оптимизм, полную самоотдачу, внимание к окружающим, активную жизненную позицию, яркую индивидуальность, умение видеть перспективу и прогрессивный подход в решении любой задачи. Блестящий руководитель, эффективный государственный деятель, настоящий профессионал, способный зарядить позитивным настроем и верой в успех даже самого отъявленного скептика. Все, кто знаком с Евгением Сергеевичем Москвичевым, поражаются его высокой работоспособности, умению преодолевать самые тяжелые кризисные ситуации, обширным знаниям, находящим достойное применение в решении сложных проблем.

28 сентября 2022 г. ему исполнилось 65 лет, в связи с чем в Администрацию АСМАП поступило огромное количество поздравлений с самыми искренними пожеланиями и добрыми словами. В 2017 г., в канун 60-летия Е. С. Москвичева, на страницах журнала «МАП» была опубликована статья, которая подробно познакомила наших читателей с жизнью и профессиональной деятельностью юбиляра. На этот раз больше внимания уделим прошедшему пятилетнему периоду, который – без преувеличения – можно назвать одним из самых сложных в истории российских международных автомобильных перевозок, а также напомним главные биографические вехи в судьбе Евгения Сергеевича.



«Международные автомобильные перевозки»
№ 4, 2022 год

Регистрационное свидетельство № 015455

Учредитель и издатель –
Ассоциация международных
автомобильных перевозчиков
(АСМАП)

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

Корректор: Татьяна БАТАШЕВА

Дизайн и верстка: Татьяна КОРЕЦ

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

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

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

Подписано в печать 19.09.2022 г.

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



Александра НОВИЧКОВА

Только вперед

Будущий председатель Комитета Государственной Думы Российской Федерации по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры и президент АСМАП родился в Брянской области, в развитие которой вложил немало сил и энергии.

Еще будучи студентом Брянского технологического института, он не только активно вел общественную деятельность, но и возглавлял работу строительных отрядов вуза. К тому моменту за его плечами уже имелся трудовой опыт в совхозе «Вперед», а также срочная служба в Советской армии, где он защищал пограничные рубежи нашей страны. А после получения диплома о высшем образовании вновь проходил военную службу (теперь – в военно-строительном отряде на должности замполита роты).



Строительный отряд

Почти полтора десятка лет Е. С. Москвичев посвятил совершенствованию организации транспортного обслуживания населения Брянской области, сначала работая на различных руководящих должностях в системе объединения «Брянскавтотранс», а затем – возглавив созданное им управление



Координационное транспортное совещание государств – участников СНГ

на базе ранее существовавшей Центральной диспетчерской службы г. Брянска. На этом поприще он добился значительных успехов. Благодаря упорному труду и профессионализму Евгения Сергеевича был наведен порядок в перевозочном процессе его родного Брянска, для достижения которого, в частности, внедрена автоматизированная система управления сетью автобусных маршрутов.

Живой и пылкий ум, быстрота реагирования и стремление к совершенствованию Е. С. Москвичева не могли остаться незамеченными и были по достоинству оценены: он был приглашен на работу в Министерство транспорта Российской Федерации, где плодотворно трудился на различных должностях на протяжении восьми лет. За этот относительно недолгий период государственной службы юбилар прошел путь от заместителя руководителя Департамента автомобильного транспорта до заместителя министра.

Среди наиболее значимых вопросов, которыми в тот период времени занимался Евгений Сергеевич, можно отметить обеспечение регистрации маршрутов пассажирских перевозок по всей стране; выработку механизмов транспортного обслуживания населения с использованием конкурентного отбора перевозчиков; формирование

структуры, функционала и состава Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного транспорта и городского пассажирского транспорта; проведение реформы по монетизации льгот на проезд в городском общественном транспорте.

Под его руководством и при непосредственном участии был разработан ряд важнейших документов. Среди них Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности», который позволил разграничить права и обязанности владельцев автомобильных дорог, связанных с их строительством и эксплуатацией. С принятием этого закона взаимоотношения между органами власти различных уровней, связанные с дорожной деятельностью, стали намного прозрачнее.

Под руководством Е. С. Москвичева были обеспечены разработка и принятие нового «Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», а также «Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом», регламентирующих права пассажиров и ответственность перевозчиков.

Принятие при непосредственном участии Евгения Сергеевича Постановления Правительства РФ «О нормативах денежных затрат

на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения и правила их расчета» было направлено на пресечение нецелевого использования бюджетных средств, выделяемых дорожным организациям на эксплуатацию федеральных дорог.

Объединяя лучших

Еще на службе в министерстве Евгений Сергеевич уделял большое внимание развитию международных автоперевозок, оказывая содействие в обновлении парка российских международных транспортных компаний. Он активно участвовал в переговорах с компетентными органами зарубежных стран, взаимодействуя с руководством и предприятиями – членами АСМАП. Поэтому избрание Е. С. Москвичева президентом Ассоциации вызвало воодушевление у перевозчиков.

На этом посту он смог существенно расширить возможности и поднять авторитет российских автотранспортных предприятий в глазах международного транспортного сообщества, придать новый импульс развитию отрасли в России. За эти годы было пережито немало сложных испытаний: успешно преодолены масштабные системные экономические рецессии, кризис МДП на территории России и многое другое.



Встреча членов АСМАП с министром иностранных дел С. В. Лавровым

Борьба с COVID-19

В недавнем прошлом, в условиях пандемии коронавируса, Е. С. Москвичев своевременно оценил весь масштаб проблем, с которыми вынуждены были столкнуться транспортные компании. По его инициативе перевозки грузов автотранспортом были включены в перечень отраслей, наиболее пострадавших от распространения коронавирусной инфекции. Благодаря этому российские международные автоперевозчики получили доступ к комплексу мер государственной поддержки.

На сайте АСМАП был оперативно развернут специальный раздел «Ситуация с распространением коронавирусной инфекции», в котором публикуется актуальная информация о принимаемых Ассоциацией и государственными органами мерах по поддержке перевозчиков, о складывающейся эпидемиологической обстановке в мире, а также об условиях выполнения и ограничениях международных перевозок в отдельных странах. Кроме того, открыта горячая линия по вопросам, связанным с влиянием COVID-19 на международные автоперевозки, на которой перевозчики в режиме реального времени могли получить необходимую информацию и консультации.

В мае 2020 г. Евгений Сергеевич Москвичев принял участие в

совещании по ситуации в транспортном комплексе в условиях пандемии, проведенном Президентом Российской Федерации В. В. Путиным, в ходе которого были озвучены наиболее актуальные вопросы автоперевозчиков и высказаны предложения по их решению. В качестве одного из примеров их реализации можно привести позитивные сдвиги в оформлении виз для водительского состава. В результате обращений по этому вопросу в МИД и Минтранс России, регулярного взаимодействия с консульскими службами иностранных государств, а также мер, предпринятых МИД России по поручениям, данным Президентом РФ по итогам совещания 7 мая 2020 г., ситуация по данному вопросу во втором полугодии 2020 г. постепенно стала улучшаться.

Февраль 2022 г.

Казалось бы, с отступлением коронавируса самое страшное осталось позади, но впереди ждали еще более сложные времена. Последовавшие далее события 2022 г. кардинально повлияли на ситуацию в секторе международных автоперевозок и поставили перед АСМАП новые задачи.

В конце февраля этого года на территории Украины были заблокированы более 140 российских



автотранспортных средств вместе с экипажами. С самого начала Евгений Сергеевич активно занимался их освобождением, взаимодействуя с МИД и Минтрансом России, силовыми структурами. В результате удалось доставить домой всех удерживаемых на Украине российских водителей.

Введение Европейским союзом очередных санкций фактически заблокировало перевозки грузов на европейском направлении для отечественных автопредприятий в апреле текущего года. Под руководством Евгения Сергеевича Москвичева Ассоциация незамедлительно подготовила и направила в Минтранс России и соответствующие экспертные группы, созданные при Правительстве РФ, пакет мер поддержки отечественных международных автоперевозчиков. Министерство поддержало эти предложения и приняло их в проработку совместно с другими федеральными органами власти. По ряду особо острых вопросов возглавляемая Евгением Сергеевичем Ассоциация обращалась в Правительство России и в Администрацию Президента РФ. По некоторым из них решения уже приняты.

По итогам совещания по мерам социально-экономической поддержки субъектов РФ, состоявшегося 16 марта 2022 г., Президент Российской Федерации утвердил перечень поручений, один из блоков которого направлен на рассмотрение актуальных вопросов поддержки российских автоперевозчиков, в том числе связанных с задержанием их подвижного состава на Украине.

На совещании в Минтрансе России 17 мая был одобрен ряд специальных мер финансовой поддержки международных автоперевозчиков.

В условиях сокращения торговли и перевозок со странами ЕС наметилась устойчивая тенденция изменения грузопотоков с европейского направления на турецкое, иранское и китайское, по которым

российские автомобильные пункты пропуска не справлялись с потоком груза и до марта 2022 г. Для того, чтобы избежать коллапса в условиях роста грузооборота, нужно оперативно повысить их пропускную способность, увеличить количество сотрудников контрольных служб. Е. С. Москвичев неоднократно ранее поднимал эти вопросы перед госорганами, но слышаны они были только теперь. Для повышения пропускной способности погранпереходов приняты оперативные и эффективные меры, исполнение которых строго контролируется.

Хорошо понимая обеспокоенность перевозчиков, Евгений Сергеевич поручил сотрудникам Ассоциации максимально подробно информировать их о текущей ситуации и предпринимаемых шагах по решению возникающих проблем. Информация регулярно размещалась на сайте АСМАП. Кроме того, в режиме видеоконференции был проведен ряд встреч с международными автомобильными перевозчиками регионов.

Контрмеры

Среди предложений по ответным мерам на санкции, введенные Европейским союзом в адрес российских перевозчиков, Ассоциация во главе с Е. С. Москвичевым предложила организовать работу

посредством перецепки/перегрузки на приграничных таможенных терминалах. Это позволило бы обеспечить работой российские транспортные компании и не прекратить перемещение грузов через границу. 11 апреля эти предложения, а также подготовленные для их реализации проекты Указа Президента РФ и постановления Правительства были направлены в Минтранс России, после чего началась длительная работа по их продвижению.

После введения Республикой Беларусь контрмер в отношении иностранных перевозчиков из стран Евросоюза Евгений Сергеевич инициировал проведение нескольких совещаний с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, в том числе под председательством министра транспорта В. Г. Савельева и министра экономического развития М. Г. Решетникова, на которых предпринимались попытки убедить собравшихся в правильности предлагаемого подхода.

В мае 2022 г. в составе российской делегации Е. С. Москвичев лично выезжал для ознакомления с ситуацией на таможенные терминалы в Республику Беларусь. Эта поездка показала, что вариант работы с перецепкой/перегрузкой вполне работоспособен. На многочисленных последующих совещаниях

в профильных министерствах Ассоциации приходилось доказывать работоспособность предложенной схемы.

Даже в такой тяжелой ситуации огромная энергия и оптимизм Евгения Сергеевича Москвичева, а также значительная работа, организуемая и проводимая им для защиты отечественных компаний, не позволили большинству наших перевозчиков опустить руки. Сплоченные, грамотные коллективы профессионалов, которые трудятся в организациях – членах АСМАП, стараются преодолеть и эту проблему, продолжая осуществлять свою деятельность, несмотря ни на что.

На государственном уровне

С декабря 2011 г. по настоящее время Е. С. Москвичев трижды избирался депутатом Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации (шестого, седьмого и восьмого созывов). Приняв на себя большую ответственность, он с честью возглавляет Комитет по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры. На этом посту Евгений Сергеевич эффективно реализует накопленный им бесценный опыт. Это требует высокой концентрации и самоотдачи, взвешенного подхода к многоплановым вопросам.

Благодаря активной работе комитета было принято значительное количество законодательных актов для создания благоприятных условий работы автотранспортников, защиты их интересов и национального рынка международных автотранспортных услуг. Высокая компетентность, принципиальность и профессионализм позволяют Евгению Сергеевичу добиваться поставленных целей, внося значительный вклад в экономическое развитие России и модернизацию транспортной инфраструктуры нашей страны.

Где бы ни трудился юбиляр, его всегда отличало высокое чувство



Расширенное заседание Комитета Госдумы РФ по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры

ответственности перед страной, обществом, согражданами. Имея за плечами колоссальный опыт, бесценные знания, обладая великолепными организаторскими способностями, он приносит максимальную пользу любому делу, за которое берется.

За большой личный вклад в развитие автотранспортной отрасли Е. С. Москвичев удостоен государственных наград: ордена Почета,

почетного звания «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации», двух Благодарностей Президента Российской Федерации, а также многих правительственных, ведомственных и других наград.

Масштабная работа, проводимая Евгением Сергеевичем, заложила надежный фундамент, определяющий развитие отрасли международных автоперевозок на многие годы вперед. ➔



Награждение Е. С. Москвичева почетным знаком Госдумы «За заслуги в развитии парламентаризма»



Рабочая поездка делегации РФ в Брест для ознакомления с практикой перецепки/перегрузок

Поздравляем!



Е. С. Москвичев



В. И. Дук



А. А. Антонов



С. И. Горяинов



С. В. Федулов

На страницах журнала «МАП» мы по традиции чествуем юбиляров. Это организации – члены АСМАП и их руководители, отметившие значимые даты в августе – сентябре 2022 года!

Коллектив АСМАП и российские международные автомобильные перевозчики от всей души поздравляют с 65-летием и желают крепкого здоровья, долгих лет активной плодотворной деятельности, успехов во всех делах президенту Ассоциации **Евгению Сергеевичу Москвичеву!**

Самые теплые поздравления – в адрес представительницы прекрасной половины человечества – **Юлии Ивановны Ткачевой,** генерального директора ООО «Аврора» (г. Калининград).

Сердечно поздравляем с 70-летием и желаем доброго здоровья и удачи **Владимиру Викторовичу Шнейдмилеру,** генеральному директору ООО «ТрансЭкспресс» (г. Смоленск); **Виктору Иосифовичу Дуку,** генеральному директору ООО «Восток» (г. Ростов-на-Дону).

С наилучшими пожеланиями поздравляем с 65-летием **Виталия Алексеевича Никонорова,** генерального директора ООО «Никотранс» (г. Калининград); **Анатолия Андреевича Антонова,** руководителя филиала АСМАП по Сибирскому федеральному округу; **Сергея Ивановича Горяинова,** специалиста Ассоциации в г. Смоленске.

Всего самого доброго в честь 60-летия желаем индивидуальному предпринимателю **Алексею Ефимовичу Горелову** (Ивановская область).

Удачи во всех начинаниях по случаю 55-летия желаем **Павлу Николаевичу Лещенко,** генеральному директору ООО «Криола» (г. Калининград); **Олегу Владимировичу Никитину,** директору ООО «КВЕСТ» (г. Псков); **Аркадию Витальевичу Топчило,** генеральному директору ООО «РТК-СПб» (г. Санкт-Петербург); **Сергею Владимировичу Федулову,** директору ООО «МИКАС» (г. Псков);

Михаилу Юрьевичу Климову, члену Регионального совета АСМАП в Северо-Западном федеральном округе, генеральному директору АО «МИДАС» (г. Санкт-Петербург); **Игорю Анатольевичу Анищенко,** директору ООО «ИВА» (г. Смоленск); **Валерию Владимировичу Тарасову,** генеральному директору ООО «ВОГ-Логистик» (Московская область).

Большого личного счастья желаем отметившим 50-летие **Константину Владимировичу Галесу,** директору ООО «Дарс» (г. Выборг); **Владимиру Станиславовичу Бувечу,** генеральному директору ООО «МобилТранс» (г. Смоленск).

Тепло поздравляем с 45-летием **Алексея Александровича Правдина,** директора ООО «Алгува» (г. Калининград).

Три десятилетия назад были организованы: **ООО «ТПФ Лист»** (Брянская область, директор – Андрей Васильевич Горелов); **АО «Держжинсктранссервис»** (Нижегородская область, генеральный директор – Олег Михайлович Шаталов).

Четверть века назад образованы: **ЗАО «ТПК Алясса и К»** (г. Уссурийск, директор – Александр Анатольевич Алещенко); **ООО «Альфа»** (г. Санкт-Петербург, генеральный директор – Анна Константиновна Сафончик); **ООО «Которосль»** (г. Калининград, генеральный директор – Андрей Чеславович Захар); **ООО «Ренессанс-Транс»** (Ростовская область, директор – Григорий Борисович Харыбин); **ООО «ТЭСМО»** (г. Санкт-Петербург, директор – Андрей Игоревич Преснухин).



М. Ю. Климов



И. А. Анищенко



В. В. Тарасов



В. С. Бувеч

20 лет назад началась история предприятий
ООО «Октябрьское АТП» (Приморский край,
 директор – Дмитрий Валерьевич Михайлов);
ИП Ситников Александр Николаевич
 (Псковская область);

ООО «Алгува» (г. Калининград,
 директор – Алексей Александрович Правдин);

ООО «Гарант» (Брянская область,
 директор – Вячеслав Леонидович Юрасов);

ИП Шелемба Василий Иванович (г. Выборг);
ООО «Совтрансавто-Смоленск»
 (директор – Николай Витальевич Ананьев);

ООО «Автоколонна 1273» (г. Уссурийск,
 директор – Александр Николаевич Хитренко);

ООО «Псковлогистик» (г. Псков,
 директор – Владислав Геннадьевич Абрамович);

ООО «РусТрансАвто» (Смоленская область,
 директор – Виталий Витальевич Бобков).

Минуло 15 лет со дня основания

ООО «ТМК Авто» (г. Самара,
 директор – Михаил Михайлович Словягин);

ООО «КАРГОТРАНССЕРВИС» (Брянская область,
 генеральный директор – Владимир Владимирович Лобанов);

ООО «ТК БЕЛУН» (г. Новосибирск,
 генеральный директор – Василий Петрович Потапов);

ООО «АДЖЕНС» (Московская область,
 директор – Дмитрий Сергеевич Суханов);

ИП Магомедов Загидин Нисрединович
 (Республика Дагестан);

ООО «Вилтранс» (Смоленская область,
 директор – Виктор Станиславович Половинко);

ООО «Вектор» (Брянская область,
 генеральный директор – Павел Митрофанович Барков);

ООО «ФАНТОМ ГРУПП» (г. Смоленск,
 генеральный директор – Олеся Евгеньевна Тарасенко);

ООО «БИНГО-МОТОРС» (г. Брянск,
 директор – Максим Евгеньевич Чевелев);

ООО «Командор» (Смоленская область,
 генеральный директор – Виктор Иосифович Немеро);

ООО «ДИМ-Транс» (г. Смоленск,
 директор – Дмитрий Иванович Писарук);

ООО «КОНТИНЕНТ ПЛЮС» (г. Брянск,
 директор – Евгений Петрович Баилаков);

ООО «СТЭЛС» (г. Смоленск,
 генеральный директор – Светлана Владимировна Котова).

10 лет назад основаны

ООО «Автомария» (Брянская область,
 генеральный директор – Олег Владимирович Хныков);

ООО «ДЕЛЬТА» (Брянская область,
 генеральный директор – Евгений Васильевич Степаненко).

От имени членов АСМАП Администрация Ассоциации
 поздравляет юбиляров и желает им доброго здоровья,
 большого счастья и удачи во всех начинаниях!

В условиях переориентации

Как решается проблема простоев на границе с Азербайджаном, Грузией и Китаем

В настоящее время одним из самых острых вопросов при осуществлении международных автомобильных перевозок является наличие очередей в пунктах пропуска. Длительные простои транспортных средств на границе приводят к увеличению временных и финансовых затрат перевозчиков, нарушению сроков доставки товаров, порче груза, дополнительным издержкам грузополучателей и, как следствие, к увеличению стоимости товаров для конечных потребителей.

В связи с этим АСМАП уделяет первоочередное внимание сокращению простоев на границе. На постоянной основе осуществляется мониторинг ситуации в пунктах пропуска, выработка и представление в государственные компетентные органы мер, направленных на облегчение прохождения границ грузовыми транспортными средствами.

Мария БУДАНЦЕВА,
 ведущий специалист Департамента
 организации перевозок АСМАП

Правительству Российской Федерации,
 Минтрансу России, ряду других
 государственных органов – соответствующие решения были приняты и

их исполнение строго контролируется. Это уже произвело определенный эффект.

Ниже мы расскажем, как сегодня обстоит ситуация на отдельных участках российской границы.

Граница с Азербайджаном

На границе с Азербайджаном действуют три многосторонних автомобильных пункта пропуска: «Яраг-Казмаляр», «Тагиркент-Казмаляр» и «Ново-Филя».

Сегодня пропускная способность МАПП «Яраг-Казмаляр» превышает проектную почти в два раза. Очереди на границе возникают по большей части в летний период, когда плодоовощная продукция большими объемами завозится в Россию из Ирана и Азербайджана.

На образование очередей также оказывает влияние регулярное закрытие МАПП «Верхний Ларс» на границе с Грузией из-за погодных условий в осенне-зимний период, когда часть автомобилепотока вынужденно перенаправляется на МАПП «Яраг-Казмаляр».

Одной из главных причин образования очередей является неудовлетворительное состояние инфраструктуры пунктов пропуска, ее несоответствие современным требованиям. В условиях вынужденного изменения логики перевозок, переориентации грузопотоков с европейского направления на альтернативные маршруты ситуация на границах с Азербайджаном, Грузией и Китаем серьезно усложнилась. Для выхода из создавшегося положения требовалось принятие оперативных и эффективных мер. И надо отдать должное



Проводимый сегодня первый этап реконструкции пункта пропуска «Яраг-Казмалар» должен быть завершен в ближайшее время. Новый, отвечающий современным требованиям пункт пропуска позволит увеличить скорость пересечения границы, сократить сроки проведения контрольных процедур, а также создаст комфортные условия для граждан, пересекающих границу.

Дополнительно с целью недопущения образования очередей и перераспределения транспортных потоков на российско-азербайджанской границе было принято решение о выпуске порожнего грузового транспорта через МАПП «Ново-Филя», который в конце марта был переведен на круглосуточный режим работы. А в конце апреля 2022 г. открыто движение грузовых транспортных средств через МАПП «Тагиркент-Казмалар». Это позволило существенно разгрузить МАПП «Яраг-Казмалар» и сократить простои на границе.

Граница с Грузией

На границе России с Грузией действует один автомобильный пункт пропуска – МАПП «Верхний Ларс», через него проходит большой грузопоток из Армении, Грузии, Турции. Сегодня проектная пропускная способность МАПП «Верхний Ларс» многократно превышена. Ситуация особенно обостряется в зимний период, когда движение по Военно-Грузинской дороге на территории Грузии регулярно прекращается по метеоусловиям.

Последнее перекрытие движения было уже в начале июля 2022 г., когда разлившаяся после обильных дождей река Терек размыва дорожное полотно на подъезде к пункту пропуска «Казбеги» на грузинской стороне.

В настоящее время подходит к завершению реконструкция МАПП «Верхний Ларс». Параллельно в интенсивном режиме идет строительство подъездной дороги к пункту пропуска «Казбеги» с грузинской стороны.



Введение в эксплуатацию полностью модернизированного пункта пропуска увеличит его пропускную способность до 600 грузовых транспортных средств в сутки в каждом из направлений движения, а также создаст высокий уровень комфорта для туристов и бизнеса. Кроме того, сократится время проведения контрольных процедур, что позволит повысить скорость пересечения границы при транспортировке грузов и, конечно, позитивным образом отразится на экономике региона и страны в целом.

Дополнительной возможностью снижения нагрузки на МАПП «Верхний Ларс» может стать переориентирование части товаропотока на другие виды транспорта, что также позволит существенно сократить простои на пункте пропуска. И в первую очередь необходимо создание регулярных паромных линий между портами России и Турции, обслуживаемых судами типа Ro-Rax (с каютами для водителей грузовых транспортных средств). На Черноморском побережье России единственным портом, способным по своим характеристикам принимать суда такого класса, вмещающие 120 – 150 грузовых автопоездов, является Новороссийск.

АСМАП неоднократно обращалась в Минтранс России по вопросу создания такой линии. В настоящее

время полным ходом идет проработка проекта регулярного паромного сообщения между Новороссийском и портами Турции. Если планы будут исполняться в установленные сроки, то первые результаты мы увидим уже к концу текущего года.

Граница с Китаем

На китайском участке государственной границы Российской Федерации находятся девять автомобильных и шесть смешанных автомобильно-речных пунктов пропуска.

В настоящее время действуют шесть автомобильных пунктов пропуска: «Пограничный» («Суйфеньхэ»), «Полтавка» («Дуннин»), «Краскино» («Хуньчунь»), «Турий Рог» («Мишань») в Приморском крае, «Забайкальск» («Маньчжурия») в Забайкальском крае и «Кани-Курган» («Хэйхэ») в Амурской области.

Количество грузовых транспортных средств, ежедневно пересекающих границу, и номенклатура товаров, перевозимых через указанные пункты пропуска, ограничены по инициативе китайской стороны. Через МАПП «Забайкальск» возможен только импорт товаров из КНР. Через МАПП «Кани-Курган» (по настоянию китайской стороны) перевозки грузов осуществляются только в 20-футовых контейнерах. В настоящее время этот пункт про-

пуска не загружен из-за неготовности китайской стороны увеличивать объемы перевозок.

Сегодня количество грузовых транспортных средств, ежедневно пересекающих российско-китайскую границу, через один пункт пропуска составляет в среднем не более 50 единиц в сутки в каждом из направлений движения. Только в МАПП «Забайкальск» этот показатель выше – порядка 100 – 120 автомобилей.

Во всех пунктах пропуска на российско-китайской границе применяется введенная китайской стороной в период пандемии новая схема организации движения автопоездов. Российское грузовое транспортное средство въезжает в зону ожидания на китайской стороне, после чего производится перецепка полуприцепа к тягачу китайского перевозчика, а российский тягач выезжает на территорию России. После загрузки полуприцепа (на следующий день или спустя несколько дней) он доставляется обратно, в зону ожидания на китайской стороне. Далее российский тягач повторно въезжает на территорию КНР, чтобы забрать загруженный прицеп, и возвращается в Россию. Таким образом, каждое транспортное средство вынуждено пересекать российско-китайскую границу четыре раза вместо двух раз при обычной схеме перевозки. В результате нагрузка на пункты пропуска возросла, что привело к увеличению времени таможенного оформления и нарастанию очереди транспортных средств.

Наиболее тяжелая ситуация сложилась в МАПП «Забайкальск». Количество транспортных средств, ожидающих выезда в Китай перед пунктом пропуска, достигает 300 единиц.

Порядок движения грузовых транспортных средств, а также федеральный орган, ответственный за обеспечение очередности и организацию соблюдения порядка въезда на пункт пропуска «Забайкальск», пока не определен. Скорейшему урегулированию ситуации с проездом

грузовых транспортных средств через МАПП «Забайкальск» должно способствовать внедрение системы бронирования времени въезда в пункт пропуска.

В настоящее время Министерством транспорта Российской Федерации осуществляется разработка проекта федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», предусматривающего, в частности, наделение ФГКУ Росгранстрой полномочиями по определению очередности въезда транспортных средств на участки автомобильных дорог на подъездах к пунктам пропуска.

До момента введения процедуры нового правового регулирования Министерством транспорта Российской Федерации осуществляется подготовка временных мер, предусматривающих возможность регулирования движения автопоездов с использованием предварительной подготовки списков въезда в пункт пропуска.

Учитывая сохраняющиеся жесткие противоэпидемические меры в Китае, по инициативе АСМАП Минтранс России обратился к Председателю народного правительства автономного района Внут-

ренняя Монголия Китайской Народной Республики г-ну Ван Ли Ся с просьбой поэтапно снять ограничения на международные автомобильные перевозки через пункт пропуска Забайкальск – Маньчжурия и разрешить проезд российских транспортных средств к местам загрузки на приграничные терминалы «Лутун» и «Сэньфу» без необходимости отцепки полуприцепа и с возможностью возвращения на российскую территорию в тот же день.

МАПП «Забайкальск» – крупнейший пункт пропуска на границе России и Китая, через него проходит основной поток грузов, следующих не только в регионы Сибири, но и в центральные области Российской Федерации. Сегодня основной задачей является восстановление отлаженной, ритмичной работы пункта пропуска.

Ассоциация продолжит тесное взаимодействие с Министерством транспорта Российской Федерации, другими федеральными органами исполнительной власти нашей страны относительно выработки согласованных решений, направленных на урегулирование ситуации на границе между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой. ➡





КТТС:

совершенствование законодательства

За последние год-полтора в законодательстве Российской Федерации произошли определенные изменения в части требований и правил движения крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств (КТТС). Утвержден ряд новых нормативных правовых актов, направленных на дальнейшее совершенствование процесса организации их проезда. Принятие новых норм весьма положительно отразится на дальнейшей работе в этой сфере деятельности автотранспортной отрасли. АСМАП принимает самое активное участие в подготовке, согласовании и принятии новых документов.

Александр КУЗНЕЦОВ

В качестве основных изменений, произошедших за указанный период по данному вопросу, необходимо отметить принятие поправок в Федеральный закон от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» и в Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Они были внесены Федеральным законом от 14 апреля 2022 г. № 92-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – федеральный закон). Предусматривается возможность движения тяжеловесного транспортного средства, масса которого с грузом или без груза и (или) нагрузка на ось или группу осей **не более чем на 10 %** превышают допустимую массу и (или) допустимую нагрузку на ось или группу осей, **без специального разрешения**. Данное положение распространяется также на тяжеловесные транспортные средства, осуществляющие перевозку **делимых грузов**. Принятие указанной нормы стало результатом многолетней работы Ассоциации, направленной на решение проблем

автотранспортных компаний, связанных с проведением весогабаритного контроля, в том числе на автоматических пунктах, а также с перевозками грузов в контейнерах.

В целях полноценного применения данной нормы, введенной федеральным законом, по инициативе АСМАП были подготовлены соответствующие поправки в Кодекс РФ об административных правонарушениях. Они предусматривают неприменение штрафных санкций в случае превышения допустимых весовых параметров до 10 %. Такие поправки были приняты Федеральным законом от 11 июня 2022 г. № 161-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», который вступил в силу с этого же дня.

Таким образом, начиная с указанной даты при выполнении перевозок грузов не требуется оформление специального разрешения в случае превышения допустимых весовых параметров не более чем на 10 %. При этом перевозчики не будут привлекаться к административной ответственности при фиксации таких превышений по результатам проведения весового контроля транспортных средств.

В третьем квартале 2021 г. был принят ряд новых норм, направленных на совершенствование порядка выдачи специальных разрешений на движение КТТС. Минтранс России приказом от 06.09.2021 № 298 (зарегистрирован Минюстом России

21.09.2021, далее – приказ) внесены изменения в приказы министерства от 21.09.2016 № 272 и от 05.06.2019 № 167, которыми утверждены порядки выдачи специальных разрешений на движение КТТС в международном и внутрироссийском сообщении соответственно.

Из основных новшеств, предусмотренных данным актом, можно отметить следующие:

- регламентирована выдача специального разрешения в электронной форме, оформление которого осуществляется с использованием портала государственных и муниципальных услуг или личного кабинета перевозчика в сети Интернет;
- отменена норма, предусматривающая ограничение в рамках одного специального разрешения количества поездок крупногабаритного транспортного средства. Количество поездок тяжеловесного транспортного средства определяется перевозчиком;
- исключено требование о предоставлении вместе с заявлением на получение специального разрешения сведений о технических требованиях к перевозке заявленного груза в транспортном положении;
- установлены конкретные условия, при которых требуется разработка проекта организации дорожного движения, специального проекта, проведение обследования автомобильных дорог, их укрепление или принятие специальных мер по обустройству;
- установлены условия, при которых необходимо согласование проезда тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств через железнодорожные переезды с их владельцами;
- установлены предельные сроки оформления специальных разрешений в упрощенном порядке в случае движения тяжеловесного транспортного средства по установленному и (или) постоянному маршруту – не более трех часов с момента подтверждения внесения платы в счет возмещения вреда, а также получения согласования Госавтоинспекции и не более двух рабочих дней с момента регистрации заявления;

– изменена (упрощена) форма специального разрешения;

– установлено требование о предоставлении перевозчику не только размера платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам тяжеловесными транспортными средствами, но и расчета такой платы.

Большинство из указанных изменений в приказы были внесены по предложениям АСМАП и поддержаны Минтрансом России.

К сожалению, необходимо отметить, что несмотря на, казалось бы, весьма прогрессивную введенную норму, предусматривающую выдачу специальных разрешений в электронной форме, практическая реализация данного требования осуществляется поспешно, непродуманно как с организационной точки зрения, так и с точки зрения программного обеспечения данного мероприятия.

В Ассоциацию поступают обращения российских перевозчиков, столкнувшихся с проблемами при получении специальных разрешений на проезд крупногабаритных транспортных средств и (или) тяжеловесных транспортных средств в электронном виде. Установив норму о выдаче спецразрешений в электронном виде, вопреки требованиям законодательства, на практике была отменена их

выдача на бумажном носителе. Это привело к многочисленным дополнительным проблемам перевозчиков.

Приказ предусматривает получение вышеуказанных разрешений в электронной форме онлайн через личный кабинет перевозчика на специализированном сайте уполномоченной организации.

На практике транспортные компании сталкиваются с периодически возникающими ошибками при авторизации и регистрации на сайте оператора сервиса – подведомственного Росавтодору ФКУ «Росдормониторинг», а также получают отказы в согласовании маршрута из-за ошибок в работе системы. Перевозки также не согласовываются по другим причинам. Например, в связи с тем, что в базу данных не внесены необходимые маршруты, к созданной оператором электронной карте не подключены некоторые субъекты РФ и балансодержателями не внесена информация о подведомственных автодорогах и весогабаритных ограничениях на них. Особенно это относится к автомобильным дорогам муниципального и местного значения.

Обращения в службу технической поддержки ФКУ «Росдормониторинг» не дают положительного результата, в том числе из-за отсут-

ствия возможности коммуникации со специалистами учреждения.

В результате срок выдачи специальных разрешений существенно увеличивается, нередко случаи необоснованных отказов.

Имеют место отказы в получении специальных разрешений из-за отсутствия согласования и отсутствия отказа в согласовании маршрутов движения от владельцев автомобильных дорог в установленные сроки.

Как уже отмечалось, по этим причинам транспортные компании зачастую просто не могут получить специальные разрешения на выполнение международных перевозок и несут значительные финансовые потери.

Хотелось бы также обратить внимание на несовершенство процедуры согласования маршрута движения КТТС с владельцами автодорог и сооружений. На стадии согласования проектов приказов, регламентирующих оформление специальных разрешений, а также вносимых в них изменений, Ассоциация неоднократно предлагала исключить норму, предусматривающую в качестве основания для отказа в оформлении (выдаче) специального разрешения отсутствие согласования и отсутствие отказа в согласовании маршрута движения от владельца автодороги, предлагая

при этом иные решения. К сожалению, наши предложения учтены не были, что, как показывает практика, приводит к массовым необоснованным отказам по причине бездействия владельцев региональных и муниципальных автодорог.

В третьем квартале 2021 г. была реализована еще одна норма, предусмотренная Федеральным законом от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ. Минтрансом России приказом 24.09.2021 № 325 «Об утверждении Порядка оценки соблюдения требований к движению тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств (весовой и габаритный контроль) в рамках государственного контроля (надзора) за осуществлением международных автомобильных перевозок в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» (зарегистрирован в Минюсте России 31.03.2022, рег. № 68016) утвержден порядок весогабаритного контроля в пунктах пропуска.

Приказом установлены процедуры проведения весогабаритного контроля, оценки соблюдения допустимых весогабаритных параметров, требования к содержанию акта результатов весогабаритного контроля ТС при выявленных нарушениях.

В целом влияние принятого приказа, которым установлены единые требования к проведению весогабаритного контроля в пунктах пропуска таможенными органами и составлению акта результатов весогабаритного контроля ТС, положительное. Но, несмотря на это, не удалось добиться принятия нормы, предусматривающей выдачу такого акта во всех случаях, независимо от результатов проведения контроля, а не только в случае фиксации превышения допустимых весогабаритных параметров. Принятие такой нормы и выдача акта проведения весогабаритного контроля могло бы послужить определенным доказательством невиновности перевозчика при предъявлении необоснованных претензий со стороны контрольно-надзорных органов за превышение допустимых весогабаритных параметров на территории РФ. К сожалению, против принятия

такого требования категорически выступила Федеральная таможенная служба.

В условиях продолжающего распространения коронавирусной инфекции, а также введения недружественными странами новых пакетов санкций в отношении России Правительством РФ принимается ряд мер, направленных на поддержку отечественного бизнеса, в том числе автотранспортной отрасли. В частности, принято Постановление от 19 апреля 2022 г. № 702 «Об особенностях осуществления государственного контроля (надзора) за осуществлением международных автомобильных перевозок в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации». Документ временно отменяет проведение весогабаритного контроля для грузовых ТС, осуществляющих перевозку лекарств, продуктов питания и предметов первой необходимости, на автомобильных пунктах пропуска через государственную границу России.

Данная норма действовала до 1 сентября 2022 г. Она позволила сократить время доставки важных грузов в нашу страну и обеспечить достаточное количество необходимых товаров в магазинах.

Продолжалась работа по совершенствованию нормативной правовой базы, связанной с проблемами задержания иностранных перевозчиков при выявлении совершенных ими административных правонарушений с помощью средств фото- и видеofиксации, работающих в автоматическом режиме, привлечения их к административной ответственности и взысканию штрафов.

Как уже отмечалось в предыдущих выпусках журнала «МАП» (№ 5, 2020 г. и № 4, 2019 г.), по результатам работы съезда Союза транспортников России в марте 2018 г. Правительством РФ были даны поручения ответственным федеральным органам исполнительной власти (от 04.04.2018 № ДМ-П9-1887р, от 09.04.2018 № АД-П9-1996 и от 27.04.2018 № АД-П0-2466). Они предусматривали создание ме-

ханизма обеспечения привлечения иностранных перевозчиков к административной ответственности за правонарушения, допущенные на территории РФ:

– внесение изменений в законодательство РФ, предусматривающих наделение должностных лиц таможенных органов полномочиями по осуществлению контроля уплаты административных штрафов и задержанию ТС, принадлежащих иностранным гражданам, не уплатившим такие штрафы при выезде с территории РФ;

– создание **информационной системы**, предусматривающей обмен данными в отношении собственников (владельцев) транспортных средств, зарегистрированных за пределами РФ, достаточной для привлечения их к административной ответственности за правонарушения, совершенные на территории РФ.

В соответствии с данными поручениями были внесены соответствующие поправки в Федеральный закон № 127-ФЗ. В их развитие Минтрансом России разработаны и Правительством РФ (Постановлением от 28.08.2021 № 1442) утверждены Правила информационного взаимодействия Минтранса, МВД и ФТС России для реализации требований данного федерального закона. Однако фактически вместо создания единой **информационной системы** взаимодействие контрольно-надзорных органов **было ограничено** предоставлением информации по **разовым запросам** в рамках межведомственного электронного взаимодействия. Конечно, такое решение существенно снижает эффективность проводимой работы по выравниванию конкурентных условий российских и иностранных перевозчиков в плане безусловного привлечения последних к административной ответственности за совершенные правонарушения на территории РФ.

АСМАП продолжает работу во взаимодействии с Минтрансом России, Федеральным дорожным агентством, ФКУ «Росдормониторинг», направленную на дальнейшее совершенствование нормативной правовой базы, регламентирующей организацию движения КТТС. ➡





Книжки МДП:

НОВЫЕ ВЫЗОВЫ

Сегодня российские международные автомобильные перевозчики оказались в новых непростых условиях, в которых, по сути, заново формируются схемы логистики, маршруты движения грузов, происходит переориентация участников транспортного процесса. При этом у транспортных компаний отмечается возрастание интереса к использованию книжки МДП, поскольку приоритетные теперь направления автоперевозок в Турцию, Иран, страны Азии являются традиционными для применения данного транзитного документа.

Дмитрий ШАРОНОВ

Ситуация удачно совпала со вступлением в силу с 25.06.2022 очередных поправок к Конвенции МДП 1975 г. Теперь при осуществлении перевозки по книжке МДП допускается до восьми мест погрузки и разгрузки (ранее – не могло превышать четырех). Форма желтого грузового манифеста и отрывных листов документа также претерпели изменения:

- пункт 5 правил использования книжек МДП, напечатанных на раз-

ных языках на оборотных сторонах титульной страницы и желтого грузового манифеста и лицевой стороне последней страницы обложки, изменен и указывает максимальное количество мест погрузки и разгрузки – восемь вместо четырех;

- на всех отрывных листах № 1 и № 2 графы 2 и 12 расширены для указания максимального количества мест погрузки и разгрузки, а графы с 3 по 17 отформатированы соответственно.

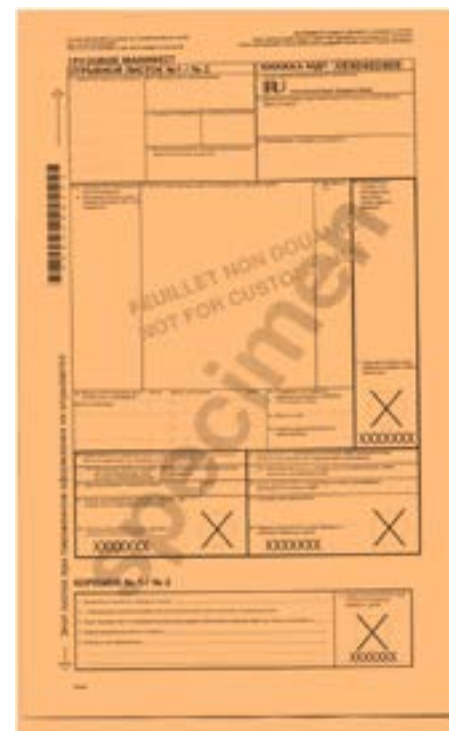
Кроме того, упраздняется клейкая лента в нижней части книжки МДП. Остаются только две скобы,

скрепляющие все страницы вместе. Это упростит процесс разделения листов книжки МДП для ее заполнения с использованием принтера.

Поскольку внесенные в форму книжки МДП изменения в первую очередь направлены на облегчение перевозок нескольких товарных партий в одном транспортном средстве от нескольких отправителей и/или нескольким получателям, добавлено количество листов для таможенного оформления. В обращение вводятся 16-листовые книжки МДП. Разумеется, книжки МДП старого образца остаются

действительными и будут приниматься к оформлению таможенными органами до 31 декабря 2023 г.

Изменения книжки МДП наглядно представлены на рисунке (на примере желтого грузового манифеста):



К цифровому будущему

Не секрет, что сегодня главным недостатком системы МДП является работа с бумажным носителем информации. 25 мая 2021 г. произошло знаковое событие в истории Конвенции МДП – вступило в силу приложение 11, являющееся правовой основой электронной процедуры МДП. Это итог 20-летней работы договаривающихся сторон Конвенции МДП по поиску компромиссных, взаимоприемлемых решений.

Для реализации электронной процедуры МДП «eTIR» разработаны спецификации, которые необходимы для подключения национальных автоматизированных таможенных систем к международной системе eTIR. Несмотря на то, что в ряде стран (Турция, Иран, Узбекистан) уже успешно запущены пилотные проекты eTIR, внедрение электронной книжки МДП является длительным

и трудоемким процессом, который в России, увы, еще не начал.

Развиваются и вспомогательные электронные сервисы для перевозчиков – держателей книжек МДП. Так, Международный союз автомобильного транспорта запустил на платформе своего компьютерного приложения для подачи в таможенные органы электронной предварительной информации по книжкам МДП «TIR-EPD» новый модуль «Деловые связи». Через него перевозчики могут найти информацию о возможно необходимых им для выполнения перевозок услугах таможенных брокеров, экспедиторов, сервисных организаций и пр. Функционал данного модуля будет расширяться, и предложения перевозчиков по этому вопросу приветствуются.

АСМАП тоже планирует развивать возможности собственного электронного сервиса – «Личный кабинет перевозчика» на сайте Ассоциации, который имеет и мобильную версию. Уже несколько лет перевозчики могут в режиме реального времени отследить сведения о полученных в АСМАП книжках МДП, своем подвижном составе, сроках полномочий представителей предприятия на получение в Ассоциации книжек МДП. Работает электронный сервис заказа на доставку книжек МДП почтой. До конца 2022 г. для держателей книжек МДП планируется разработать новые функции, такие как:

- самостоятельное формирование сведений о предприятии для базы данных АСМАП и внесение в них изменений;
- подача заявления на допуск к процедуре МДП;
- подача заявления на авторизацию в приложении TIR-EPD;
- предварительный заказ книжек МДП (для очного получения в определенный срок);
- декларирование утраты книжки МДП.

Оценка риска на первом месте

Не лишним будет напомнить, что время перемен – это в том числе и риск попасться на уловки тех, кто

пытается ловить рыбу в мутной воде. Партнеры транспортных компаний могут предлагать новые привлекательные схемы организации перевозки, которые только будут казаться легитимными.

Признаками недобросовестных заказчиков транспортных услуг могут быть предложения, предполагающие:

- нелогичный маршрут доставки товара;
- завышенную предлагаемую плату за перевозку;
- замену документов в ходе перевозки;
- оформление таможенных документов не в месте нахождения таможенного органа;
- требование от заказчика разгрузки в месте, не соответствующем первоначальному месту назначения, и др.

Такие действия заказчик может объяснять различными надуманными причинами. Отсутствие оценки риска при организации перевозки может обернуться значительными административными штрафами, серьезной задолженностью по уплате причитающихся таможенных платежей, обусловленными ответственностью перевозчика в соответствии с законодательством.

В большинстве случаев при осуществлении международных автомобильных перевозок (тем более на иностранной территории) водитель является единственным представителем автотранспортного предприятия. От его правильных действий зависит результат осуществляемой перевозки. Поэтому очень важно правильно инструктировать его перед рейсом и постоянно поддерживать связь с ним в ходе перевозки. Водитель должен четко знать и понимать свои права и обязанности. Желательно провести обучение в учебно-консультационных центрах АСМАП не только управленческого персонала предприятия, но и водителей. Затраты на него компенсируются сведением к минимуму возможных проблем при совершении перевозок.

Желаем российским международным автомобильным перевозчикам удачи! 🍀



Судебная практика – в пользу перевозчиков

Одним из средств, призванных обеспечить соблюдение правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам, является административная ответственность, предусмотренная статьей 12.21.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ). В этом материале ограничимся только анализом положительной судебной практики.

Екатерина РЯЗАНОВА,
руководитель группы
Юридического управления АСМАП

Постановление может быть отменено, а производство по делу прекращено, если суд установит малозначительность правонарушения, обстоятельства, ис-

ключающие производство по делу (отсутствие события, состава вменяемого правонарушения и др.), или недоказанность обстоятельств, на основании которых вынесено постановление.

Собственник транспортного средства подлежит освобождению от ответственности, если будет установлено, что в момент фиксации

правонарушения оно находилось во владении другого лица.

Так, при рассмотрении жалобы общества на постановление о привлечении перевозчика к административной ответственности, предусмотренной ч. 1 ст. 12.21.1 КоАП РФ, в постановлении Первого кассационного суда общей юрисдикции от 15 ноября 2019 г.

по делу № 16-7/2019 отмечено, что п. 1.3 Постановления Пленума Верховного суда Российской Федерации от 24 октября 2006 г. № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» регламентировано, что доказательствами, подтверждающими факт нахождения транспортного средства во владении (пользовании) другого лица, могут, в частности, являться:

- доверенность на право управления транспортным средством другим лицом;
- полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, в котором имеется запись о допуске к управлению данным транспортным средством такого лица;
- договор аренды или лизинга транспортного средства;
- показания свидетелей и (или) лица, непосредственно управлявшего транспортным средством в момент фиксации административного правонарушения.

Указанные, а также иные доказательства не имеют заранее установленной силы и при осуществлении производства по делу должны быть исследованы и оценены по правилам, установленным ст. 26.11 КоАП РФ, в совокупности. При этом КоАП РФ не содержит запрета на представление доказательств на любой стадии производства по делу об административном правонарушении.

В подтверждение доводов о нахождении транспортного средства в момент фиксации административного правонарушения в пользовании иного лица в материалах дела, в числе прочего, содержатся копии документов: договора сублизинга; акта сдачи-приемки транспортных средств; платежных поручений, подтверждающих оплату денежных средств по договору сублизинга; копии путевого листа, международной товарно-транспортной накладной.

Таким образом, изложенные обстоятельства позволяют усомниться в виновности владельца транспортного средства в административном правонарушении. Первый кассационный суд общей юрисдикции пришел к выводу о том, что данное дело рассмотрено с нарушением требований ст. 24.1, 26.1 КоАП РФ о выяснении всех обстоятельств, имеющих значение для правильного разрешения дела. Вывод о наличии в действиях перевозчика объективной стороны вменяемого обществу состава административного правонарушения из представленных доказательств не следует. Постановление по делу об административном правонарушении и судебные акты нижестоящих судов отменены, производство по делу об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 12.21.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, в отношении перевозчика прекращено в связи с недоказанностью обстоятельств, на основании которых вынесены состоявшиеся по делу акты (п. 4 ч. 2 ст. 30.17 КоАП РФ).

Аналогичная позиция высказана в постановлениях Верховного суда РФ от 5 марта 2021 г. № 9-АД21-4-К1, Шестого кассационного суда общей юрисдикции от 14.02.2022 г.

№ 16-1385/2022, Первого кассационного суда общей юрисдикции от 28 февраля 2020 г. по делу № 16-356/2020.

В случаях, когда не доказан факт превышения допустимой нагрузки на ось (нагрузка соответствовала разрешенным параметрам или подвижные характеристики груза не исключали возможность изменения нагрузки на ось во время движения и пр.), перевозчик не может быть привлечен к административной ответственности.

Астраханский областной суд, рассмотрев дело о привлечении перевозчика к административной ответственности, предусмотренной ч. 2 ст. 12.21.1 КоАП РФ (решение от 22 февраля 2019 г. по делу № 7-145/2019), пришел к следующим выводам.

Измерительные данные, зафиксированные средством весогабаритного контроля в момент движения транспортного средства на соответствующем участке автодороги (с учетом отсутствия лабораторного контроля места установки системы установленным требованиям и зафиксированных в определенный период времени дефектов дорожного покрытия, превышающих предельно допустимые величины, при которых средство весогабаритного контроля гарантированно сохраняет метрологические характеристики), не позволяют сделать однозначный вывод об обоснованности привлечения перевозчика к административной ответственности, предусмотренной ч. 2 ст. 12.21.1 КоАП РФ. Более того, перевозчик имел специальное разрешение на движение по автодорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов. Данное специальное разрешение выдано на автоцистерну, в том числе согласован маршрут движения по автодороге. Перевозчиком уплачены денежные средства за вред, причиненный перевозкой таких грузов, что подтверждается данными системы взимания платы «ПЛАТОН». Перевозчиком соблюдены требования к транспортировке жидкого наливного груза – газа. Общая масса транспортного средства вместе с перевозимым грузом не превышала установленной допустимой

массы. По своим характеристикам перевозимый груз (газ) находится в жидком состоянии, и при его перевозке следует руководствоваться требованиями п. 73 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 21.12.2020 г. № 2200 (далее – Правила перевозок грузов), согласно которому при перевозке груза наливом его масса определяется грузоотправителем и при приемке груза перевозчиком указывается грузоотправителем в транспортной накладной. По своим характеристикам перевозимый груз является подвижным грузом. Это не исключает возможность изменения нагрузки на оси транспортного средства во время движения (транспортировки) автоцистерны, так как центр тяжести массы груза может измениться ввиду нахождения в динамическом движении и при движении распределяется в зависимости от езды (набор скорости, торможение), а также от рельефа дороги.

Поскольку в соответствии с п. 73 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом не ограничивают нагрузки по осям при перевозке груза наливом, суд пришел к выводу о том, что в материалах дела отсутствуют объективные доказательства, подтверждающие движение на соответствующем участке автодороги тяжеловесного транспорта, принадлежащего перевозчику, с превышением допустимых осевых нагрузок и общей массы транспортного средства без специального разрешения.

Административный орган и суд первой инстанции указанные обстоятельства не выяснили, чем нарушили требования, предусмотренные ст. 24.1, 26.1 КоАП РФ о всестороннем, полном и объективном выяснении обстоятельств каждого дела и разрешении его в соответствии с законом.

Аналогичная позиция высказана в решениях Астраханского областного суда от 1 марта 2019 г. по делу № 7-163/2019 и Московского городского суда от 20 февраля 2019 г. по делу № 7-1750/2019.

Несоблюдение процессуальных требований является основанием для осво-

бождения перевозчика от ответственности. А именно, когда административное расследование проведено формально, а не фактически, дело рассмотрено с нарушением подведомственности (не по месту выявления правонарушения) и как следствие – признание судом доказательства по делу недопустимыми.

Калининградский областной суд при рассмотрении дела о привлечении перевозчика по ч. 1 ст. 12.21.1 КоАП РФ (решение 11 мая 2017 г. по делу № 7А-147/2017) установил, что по настоящему делу административное расследование фактически не проводилось. Действий, требующих значительных временных затрат, сотрудниками УГАДН по делу не совершено. Направление запроса об истребовании документов лицу, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, согласно ст. 28.7 КоАП РФ, основанием для проведения административного расследования не является. В силу ч. 1 ст. 29.5 КоАП РФ дело об административном правонарушении рассматривается по месту его совершения.

Так как административное расследование по настоящему делу фактически не проводилось, основания для рассмотрения дела по месту проведения расследования отсутствовали. Таким образом, постановление по делу об административном правонарушении вынесено неуполномоченным должностным лицом с нарушением территориальной подведомственности. Состоявшиеся по делу постановления на основании п. 3 ч. 1 ст. 30.7 КоАП РФ отменены, производство по делу об административном правонарушении в отношении перевозчика прекращено.

В тех случаях, когда допущены существенные нарушения процессуальных требований законодательства (дело рассмотрено в отсутствие гражданина (организации, ИП, должностного лица), не извещенного надлежащим образом), постановление по делу об административном правонарушении подлежит безусловной отмене.

Московский городской суд при рассмотрении дела о привлечении перевозчика к административной от-

ветственности, предусмотренной ч. 2 ст. 12.21.1 КоАП РФ (решение от 12 февраля 2020 г. по делу № 7-1812/2020), установил, что законный представитель перевозчика извещался только о составлении протокола об административном правонарушении. Данных о том, что он был также извещен о времени и месте рассмотрения дела, в материалах дела не имеется. В любом случае, назначение рассмотрения дела на то же время, что и время составления протокола, привело к невозможности надлежащего извещения законного представителя привлекаемого к ответственности юридического лица и его явке в административный орган.

Таким образом, установлено, что на момент рассмотрения дела по существу должностное лицо административного органа не располагало сведениями о надлежащем извещении лица, привлекаемого к административной ответственности, о времени и месте рассмотрения дела, а законный представитель перевозчика не был извещен должным образом о проведении процессуальных действий с его участием каким-либо способом, позволявшим контролировать получение им данной информации. Это является существенным нарушением процессуальных норм, установленных КоАП РФ, и не позволило всесторонне, полно и объективно рассмотреть данное дело. В связи с существенными нарушениями административным органом процессуальных требований КоАП РФ, выразившимися в ненадлежащем извещении привлекаемого лица о времени и месте рассмотрения дела, постановление административного органа и решение суда первой инстанции подлежат безусловной отмене.

Подобные выводы содержатся в решении Брянского областного суда от 18 сентября 2017 г. № 21-217/2017, в постановлении Второго кассационного суда общей юрисдикции от 9 января 2020 г. № 16-94/2020, в решении Свердловского областного суда от 29 ноября 2018 г. по делу № 72-1497/2018, решении Московского городского суда от 18 апреля 2019 г. по делу № 7-4187/2019. ➡

Судьбоносный поворот

Компания «ТКС» является одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» в категории свыше 10 до 50 транспортных средств. Хороший результат и повод для гордости. А гордиться есть чем: километры пройденных дорог, тонны доставленных грузов, сплоченная команда. О непростой профессии водителя, преодолении трудностей на пути к успеху и жизненных принципах, помогающих в работе, рассказал основатель и директор организации Павел Юрьевич Суслов.

Анна ИЛЬИНА

Упрямые факты

– В 2004 году мы начинали с одного автомобиля – старого поддержанного Mercedes-Benz 1838 LS. Вскоре купили еще две машины, взяли кредиты и продолжали работать. В 2008 г. приобрели уже новую технику, и к 2014-му в автопарке компании насчитывалось восемь единиц. Теперь их 21, среди которых самые старые 2012 года выпуска, а самые новые – прошлого.

Хоть я и люблю мерседесы, но наш подвижной состав состоит не только из них. Например, есть несколько МАНов, КАМАЗов, фордов (кстати, эта машина недавно признана лучшим грузовиком года).

В 2013 г. фирма «ТКС» вышла на следующий виток развития – было принято решение о начале работы на международном рынке. Для эксперимента был выбран соседний Казахстан. Там апробировали новые направления, оттачивали свои умения и навыки, а потом постепенно переключились на северное направление – Финляндию и Прибалтику.

Начиная с этого момента компания стала активно развиваться: обучался персонал, подбирались коллектив водителей, менеджеров по логистике, увеличивался штат, покупалась новая техника, нараба-

тывались прямые контракты с иностранными компаниями, с российскими экспортерами-импортерами. Количество заказов увеличилось.

В ТКС не стали распыляться, стараясь охватить больше разных направлений. Решили остановиться на одном, но проработать его серьезно: не вширь, что называется, а вглубь.

– Принцип у меня такой: сначала надо отладить дело, а потом двигаться дальше, – делится Павел Юрьевич. – А когда наладили, то поняли, что метаться смысла нет, лучшее – враг хорошего. Это устраивало всех: и меня как руководителя, и сотрудников, которые знали отра-

ботанные маршруты как свои пять пальцев.

Мог стать капитаном

В профессию Павла Юрьевича привела судьба. Хоть он и говорит, что получилось это случайно, но без происков фортуны не обошлось.

Сидели они с другом как-то на лавочке и рассуждали, куда поступать после школы. Выбирали между двумя вузами и специальностями – автомобильным транспортом и кораблестроением. Кинули монетку и... пошли в политех на автотранспортный. У друга не совпало, а вот у Павла – полностью. Сейчас,



Получение первых новых а/м «Форд», 2019 г.

спустя много лет, они встречаются с институтскими друзьями. И что же? Из 100 человек потока транспортом занимаются всего человек 15. Но Суслову повезло: мало того, что в яблочко угодил с выбором профессии, так еще и знания институтские оченьгодились.

– Я часто доставал свои тетрадки с записями лекций и занятий в первые годы работы, в них было много полезного, – признается он.

Родился будущий директор ТКС в Правдинске Нижегородской области (ныне – в черте г. Балахны), окончил среднюю школу, а затем – в 1985 г. Нижегородский политехнический институт им. А. А. Жданова (ныне – НГТУ им. Р. Е. Алексеева) по специальности «автомобили и автомобильное хозяйство». Потом два года служил в армии, по возвращении устроился на Балахнинский бумкомбинат водителем, где за три года стал начальником автотранспортного цеха (230 единиц техники, 300 сотрудников).

– В этой должности я проработал десять лет, – вспоминает П. Ю. Суслов. – Затем на этом же предприятии возглавил службу по организации автомобильных перевозок бумаги за границу, приобрел большой опыт и созрел для собственного дела. Сейчас я понимаю задним числом, что уже был готов расстаться с компанией и встать на собственные рельсы.

Я люблю эту профессию – все, что связано с транспортом. И я благодарен судьбе за такой поворот, потому что занимаюсь делом, которое мне по душе. Я стал ни от кого не зависеть, кроме себя, – своих рук, своей головы. Проиграл – сам виноват, победил – молодец. Мне это очень нравится, когда не надо ни на кого оглядываться.

Непростой бизнес

Нет, технически грузоперевозки – занятие несложное, но есть в нем и свои трудности. Работать приходится с людьми, и здесь большую роль играет человеческий фактор, который непредсказуем.

– От тебя не все зависит – есть водители, клиенты, другие участники дорожного движения, – рассказы-



Менеджеры и бухгалтерия ООО «ТКС» во главе с директором П. Ю. Сусловым

вает Павел Юрьевич. – Ты можешь строить планы, а они разобьются о какую-то мелочь, и вместо того, чтобы заработать деньги, ты их потратишь. В нашей профессии много субъективного, на которое нельзя влиять и контролировать тоже. Поэтому важно, чтобы люди были надежные. Как на нашем предприятии, где работают грамотные, добросовестные сотрудники.

Коллектив ТКС подбирался годами. Сейчас в нем 36 человек, из них 24 – водители и 12 – обслуживающий персонал. Костяк неизменный, люди годами трудятся, многие имеют награды АСМАП и Минтранса.

Есть сотрудники, которые проработали много лет и уже вышли на пенсию. Трудятся династиями и семьями: старший и младший братья, отец и сын...

Да, работа у водителей очень тяжелая. Это постоянный стресс и ответственность, они сильно устают, не каждый может такое выдержать. Здесь нужен закаленный характер. Молодые не спешат шоферить, но тем не менее в компанию «ТКС» устраиваются хорошие парни, которые влюблены в эту профессию. Силком сюда никого не заманишь. Приходит человек и садится на машину. За три месяца испытательного срока сразу понятно, какой человек, что он из себя представляет. Начальнику даже не обязательно вмешиваться. Коллеги сразу увидят

его, раскусят. Потому что это – их дом, они проводят большую часть жизни в кабине грузовика, на колесах.

– Я очень высоко ценю и уважаю профессию водителя, – признается Павел Юрьевич. – Случайные люди в ней не задерживаются долго, уходят. Дорога очень быстро расставляет все по местам. Дорогу не обманешь.



Вручение Почетной грамоты АСМАП водителю Павлу Марцеву

Принципы Суслова

– Принцип нашей компании – «Безопасность превыше всего». Нет ничего более ценного, чем человеческая жизнь, за ней – автомобиль и груз, а все остальное вторично, второстепенно. Поэтому когда я принимаю людей на работу, то сразу озвучиваю это правило и второе: «Мы никуда не торопимся». Если вы едете по дороге, не надо нестись сломя голову, спешить. В компанию вы пришли трудиться, никто не требует от вас героизма, подвигов. Работайте размеренно и аккуратно. Труд должен приносить удовольствие, удовлетворение. Надо отдохнуть – обращайтесь, не загоняйте себя. Если у вас есть вопросы – задавайте.

Поправка на санкции

Два последних года многим предприятиям дались нелегко. В той или иной степени это коснулось всех. Компания «ТКС» – не исключение.

– До июля мы продолжали поставки в Финляндию. Сейчас, к сожалению, вернулись на уровень 2013 г., санкции откатали нас на девять лет назад. То, что мы потратили на создание клиентской базы, отработанной логистики, – все потеряли. Было много планов: хотели поменять автомобили, чтобы все были новые, не старше 2018 г., сделать ре-

монт офиса, открыть авторемонтный бокс – пока это приостановлено. Опять вмешались субъективные факторы, поэтому свои цели приходится корректировать.

Сейчас компании заново приходится ориентироваться, находить новых клиентов, партнеров, на это требуется время. И, следуя своему давнему принципу, решили не распыляться, а сосредоточиться на одном: одна страна, одно направление и отработка этого направления, глубокая, вдумчивая. Пусть на каком-то этапе – себе в убыток, но с перспективой дельнейшего роста. Коллеги поехали в Турцию, Армению, Китай, Узбекистан, Таджикистан... ТКС снова выбрала Казахстан – закольцевали историю. Этой темой занимаются уже третий месяц.

– Мы представляем, какие проблемы нас ждут, но в будущее смотрим с оптимизмом. На это нужно время. Полгода-год.

Есть у перевозчиков еще и новый проект, который затеяли в 2021 г.: дифференцировали риски, связанные с международными перевозками, – занялись поставкой леса на бумкомбинат. Специально для этого закупили технику. Сейчас это направление хорошо показало себя.

Мимо ковида

В отличие от санкций, пандемия практически на компании не сказалась. Хотя люди болели, но соблюдали все меры санитарной безопасности: носили маски-перчатки, использовали антисептики, массовой эпидемии в коллективе не было.

– В экономическом плане нам помогла финансовая поддержка, которую оказало государство, за что ему большое спасибо.

Помощь была существенная. Во-первых, это субсидии в размере 12 тыс. рублей на человека, льготный кредит, который давался на заработную плату, чтобы люди не разбежались. Кредит, который государство дало на то, чтобы мы не снижали зарплату и не сокращали работников, нам простили, потому что мы не только не уменьшили количество сотрудников, но даже увеличили, и зарплату тоже повысили.

Да, время вносит свои коррективы, и не всегда в лучшую сторону, но настрой сотрудников и руководства ТКС импонирует.

– Мы справимся, потому что у нас сплоченный, грамотный коллектив профессионалов и мы умеем работать. Вместе мы преодолели не один кризис. Справимся и сейчас. 🚫



Вручение Почетной грамоты АСМАП водителю Сергею Черных

В гармонии с собой

В далекие времена сформировалось мнение о том, что женщина не может эффективно руководить, тем более возглавлять компанию. Так уж принято считать, что мужчина – глава семьи, рода, бизнеса, а женщина по своему предназначению должна быть хранительницей домашнего очага, семейных традиций, заботливой мамой и женой. По укоренившимся устоям, в жизни ей необходимо самореализоваться, занимаясь именно «женскими делами». Иными словами, руководство ей просто непосильно. Однако сегодня женщина-руководитель – не редкость. И чем более высокий пост она занимает, тем большее удивление вызывает это у общества. Уже многие представительницы прекрасной половины человечества смогли доказать окружающим, что могут справиться с работой не хуже любого мужчины. И вот очередной тому пример.

Алексей ЕГОРОВ

Сегодня героиней нашего рассказа стала Ю. И. Ткачева. Ей по роду своей деятельности удалось ощутить и понять, как могут в одном человеке ужиться и сочетаться такие качества, как строгость, требовательность, а порой и некоторая жесткость, присущие сильной половине человечества, с хрупкостью, мягкостью и добротой, которыми изначально женщину наделила природа.

Юлия Ивановна – генеральный директор ООО «Аврора» (г. Калининград) – зарекомендовала себя как мудрый руководитель, знающий и грамотный специалист, а еще как человек, имеющий активную жизненную позицию, обладающий целым спектром профессиональных и личностных качеств, знаниями и немалым опытом работы с людьми.

– Со времени окончания в 1994 году (с отличием) инженерно-экономического факультета Калининградского технического института довелось поработать и в государственных организациях, и в финансовой сфере.

Мое знакомство с отраслью автомобильных грузоперевозок началось в 2002 г. Заканчивался декретный отпуск, фирма, в которой трудилась, за этот период прекратила

существование. Знакомые, решившие заняться транспортом, попросили помочь с бухгалтерией. Затем в 2006 г. перешла работать в ООО «Аврора», на тот момент небольшую транспортную компанию с несколькими машинами. Сначала была главным бухгалтером, а потом уже стала директором.

По прошествии стольких лет работы с уверенностью могу сказать, что мне комфортно в транспортной отрасли и что я занимаюсь своим делом.

За годы работы приходилось сталкиваться со множеством моментов, невольно проверявших на профессионализм, выдержку, упорство, твердость характера. Пришлось пройти через непростую ситуацию с «областными» машинами, которая подтолкнула к обновлению автопарка, расширению маршрутов перевозок, появлению новых партнеров.

Затем была отмена действия постановления Правительства Российской Федерации о временном ввозе автомобильного транспорта без уплаты таможенных платежей. В технику тогда уже были вложены десятки тысяч евро. Но несмотря на все сложности наша компания продолжала работать, развиваться.

В 2021 г. организация была признана одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик

года» в категории свыше 50 транспортных средств.

Наш современный автопарк – большая, но не главная составляющая часть успеха компании. Основа любого бизнеса – люди. Именно поэтому в своей работе я делаю ставку прежде всего на своих сотрудников. Секрет один: нужно подбирать профессиональный коллектив независимо от того, женщины это или мужчины. Если человек нацелен на достижение общего результата, саморазвитие, успешное решение поставленных задач, то проблем



Ю. И. Ткачева в рабочем кабинете

в работе у нас не возникает. Думаю, что результат говорит сам за себя: большинство из тех, с кем мы начинали работать, до сих пор остаются в нашей компании. Основной критерий, предъявляемый ко всем, – умение трудиться. Также немаловажно, может ли человек найти себя в коллективе.

Наша жизнь не перестает устраивать нам проверки на прочность. В 2020 г. пришлось выучить новое слово – COVID. Однако даже в условиях закрытого на пандемию мира наше предприятие продолжало довольно интенсивно работать. Продукты, медикаменты, товары первой необходимости – все это грузы, которые перевозили наши машины. Несмотря на все ограничения, нам удалось сохранить коллектив, автопарк, не подвести ни одного своего заказчика, и, более того, появились новые партнеры.

Тогда казалось, что суровее проверки быть и не может. На первый план вышла забота о сохранении здоровья сотрудников, обеспечении их безопасности. Одновременно я строила планы по развитию компании после снятия ковидных ограни-



Ю. И. Ткачева на отдыхе

чений, вместе со всеми ждала полного открытия границ и увеличения грузопотока. Были заключены договоры на поставку техники, обсуждались новые европейские маршруты...

Однако человек всего лишь предполагает. Сегодня мы проходим новый тест – санкции. Границы для российских перевозчиков до сих пор закрыты, но уже по другой причине. Международные перевозки – одна из тех отраслей, которая первой и наиболее остро ощутила последствия введенных в отношении нашей страны санкций. В самом начале ограничительных мер машины компании «Аврора» с риском для груза, автомобилей и даже здоровья и жизни водителей худо-бедно доставляли товары. Но затем европейцы запретили въезд-выезд грузовиков. Многие устоявшиеся за многолетнюю работу маршруты сломались. Но торговля продолжается, в том числе и с так называемыми недружественными странами. Сейчас груз из-за границы везут, например, с помощью тех же прибалтов. Только стоит это в 2 – 2,5 раза дороже.

Когда прежняя схема ломается, должно быть создано что-то взамен. Сейчас – как никогда – для перевозчиков важна государственная поддержка. Нельзя перестроиться по мановению волшебной палочки. Огромное количество международных автоперевозчиков ездило в Европу и обратно. А теперь мы попали в ситуацию, когда у нас нет грузов, а значит нет работы. И что делать? Наши автомобили взяты в лизинг, так как на старых машинах в ЕС не поедешь. Нужно, чтобы они отвечали экологическим стандартам Евро-5 и -6. Получается, что люди на будущее покупали транспорт, на много лет заключали лизинговые контракты. А сейчас не могут зарабатывать.

В текущих условиях государство дотирует миллиарды рублей в авиаперевозки, в отличие от автомобильных – в виде различных мер

поддержки. А нам денег никто не дает, реальных мер и программ поддержки не создано, разве что предлагают взять очередной кредит. В нашей отрасли были задействованы десятки тысяч единиц транспорта. Это же люди, бизнес!

Сейчас на повестке вопрос выживаемости. В этом направлении большую работу проводит АСМАП, иницируя обращения в Правительство Российской Федерации, Минтранс, Минпромторг, всеми силами стараясь донести позицию перевозчиков и информацию о положении в отрасли до властей. В Ассоциации работают опытные люди, и они ищут решения, исходя из интересов международных автоперевозчиков. Однако никаких реально поддерживающих именно их мер пока не принято.

Сегодня наша работа с европейскими грузами возможна только с так называемыми перецепками. Кроме того, формируются новые транспортные коридоры, как, например, Европа – Турция – Азербайджан – Россия. Новые логистические цепочки – это ведь не только по карте прочерченный пунктир. Это значит, что необходимы компании, которые эти цепочки создадут. У них на это должны быть ресурсы, люди, транспорт. Поэтому так важно не погубить, а поддержать, сохранить пока еще существующую автотранспортную отрасль, чтобы потом не горевать на пепелище.

Руководить автотранспортным предприятием непросто. Решившись на этот шаг, человек отдает работе большую часть своего времени. Может, именно поэтому не все женщины хотят занимать руководящие посты, ведь на их хрупких плечах лежит немало семейных забот. Тут очень важен баланс между разными ролями в жизни. Когда я переступаю порог дома, я понимаю, что работа закончилась, вокруг меня любимые люди. Нужно уметь жить здесь и сейчас.

Мне кажется, невозможно быть в какой-то одной сфере жизни успешным. Карьера складывается удачно, когда она в гармонии с личной жизнью, увлечениями. ➡

Особенности использования турецких универсальных разрешений

Каждый автоперевозчик, работающий на турецком направлении, не понаслышке знает о трудностях, возникающих в связи с особенностями контроля требований разрешительной системы в Турции. Однако в текущем году выработано решение, которое должно облегчить жизнь как российским, так и турецким транспортным компаниям.

Департамент
организации перевозок АСМАП

Суть давней проблемы, для решения которой было сломано немало копий, заключается в следующем. Водитель загрузил товар в России и должен разгрузить его в Турции. Вроде бы все просто: двусторонняя перевозка. Но при въезде в Турцию выясняется, что покупателем груза является фирма из третьего государства. И хотя для всех очевидно, что товар будет выгружен в Турции, сотрудники таможенных органов все равно требуют у водителя разрешение на его перевозку в третью страну. Количество таких разрешений ограничено, да и доставить их водителю в нынешней ситуации – задача непростая. Вот и простаивает автопоезд неделями в ожидании нового разрешения, вместо того чтобы работать и приносить доход.

В мае 2022 г. на заседании российско-турецкой Смешанной комиссии по международным автомобильным перевозкам наша сторона в очередной раз подняла этот вопрос. И наконец-то взаимопонимание было достигнуто. Делегации выработали решение, которое должно снять проблемы, описанные выше, как у российских, так и у турецких перевозчиков. Стороны договорились об обмене так называемыми универсальными разрешениями, которые позволяют выполнить двустороннюю перевозку, а на обратном пути – перевозку в третью страну или наоборот.

Казалось бы, эту страницу уже можно перелистывать. Но нас ожидал неприятный сюрприз. В конце июля 2022 г. в АСМАП начали поступать сообщения от российских международных автомобильных перевозчиков о сложностях, с которыми они столкнулись при использовании этих разрешений.

После того, как транспортное средство ввезло груз из России в Турцию по универсальному разрешению, таможенные органы Турецкой Республики запрещали вывоз груза из Турции в Беларусь по этому же разрешению.

Ассоциация оперативно подключилась к решению этого вопроса. Благодаря тесным рабочим

контактам с сотрудниками генеральной дирекции регулирования транспортных услуг Министерства транспорта и инфраструктуры Турции этот барьер удалось довольно быстро устранить. Все задержанные российские автопоезда смогли продолжить перевозки.

Как выяснилось позже, создавшаяся ситуация была вызвана тем, что особенности использования новых универсальных разрешений не были отражены в информационной системе таможенных органов. После вмешательства транспортного ведомства Турции этот вопрос был решен.

Для того, чтобы исключить подобные инциденты в дальнейшем, мы обратились в Минтранс России с просьбой согласовать с турецкой стороной порядок использования универсальных разрешений. В ответ на обращение Минтранса России транспортное ведомство Турции подтвердило, что российскому автоперевозчику разрешено на основании одного турецкого универсального разрешения выполнить перевозку груза из России в Турцию с последующей перевозкой из Турции в третье государство и наоборот, перевозку из третьего государства в Турцию с последующей перевозкой из Турции в Россию. Контролирующие органы Турции проинформированы о достигнутой договоренности.

Уверены, что принятое решение позволит исключить потенциальные проблемы автоперевозчиков двух наших стран и положительно скажется на развитии международных автомобильных перевозок между Турцией и Россией. ➡



ТНВД и моторное масло – есть взаимосвязь!

Может ли моторное масло стать причиной выхода из строя топливного насоса высокого давления? Да. А последствия ударят по карману перевозчика.

Андрей ШИЛОВ
Фото автора

Казалось бы, как могут повлиять качество, характеристики, состояние моторного масла на работу топливного насоса высокого давления? Оказывается, между сма-

зочным материалом и главным агрегатом системы питания дизельных двигателей есть прямая взаимосвязь. Правда, проявляется она только лишь в отношении ТНВД, которые имеют так называемую комбинированную систему смазки, при которой детали привода смазы-

ваются моторным маслом, поступающим из системы смазки мотора, а прецизионная часть – дизельным топливом. Как показала практика, такие агрегаты демонстрируют довольно приличный ресурс, а самое главное – высокую надежность в сложных условиях эксплуатации техники.

К таким неубиваемым насосам высокого давления относится рядный, двухплунжерный агрегат типа CP2, входящий в состав электронно-управляемой системы питания Common Rail двигателей Ярославского моторного завода ЯМЗ 650. Они являются лицензированными

«клонами» французского дизеля dCi11, хорошо известного российским перевозчикам, а также ремонтникам по тягачам марки Renault. Транспортные компании, на балансе которых стоят такие машины, ценят их дизели за относительную простоту конструкции, неприхотливость, надежность, ремонтпригодность.

Отрадно, что все лучшие качества французского мотора dCi11 передались его русской копии – ЯМЗ 650. В различных модификациях он устанавливается на седельные тягачи МАЗ. Минские тягачи сегодня стали особенно популярными у транспортных компаний, выполняющих магистральные перевозки на длинном плече, а в ряде парков уже заменяют выходящие из эксплуатации машины европейского производства, поставки которых в Россию практически остановлены.

Аварийный сход с линии

Итак, каким образом моторное масло может повлиять на работоспособность рядного двухплунжерного насоса высокого давления типа CP2? Да очень просто. И вот пример тому из практики компании Diesel PRO, специализирующейся на ремонте агрегатов систем питания дизельных двигателей.

Дело было так. В мастерскую обратился владелец седельного тягача МАЗ (оснащен дизелем ЯМЗ 650) с просьбой отремонтировать топливный насос высокого давления, отказавший прямо в рейсе. Машина сошла с линии, что вынудило владельца оперативно искать возможность проведения ее ремонта, так как подменный тягача, который бы мог зацепить груженный полуприцеп и закрыть заказ на перевозку, не оказалось.

Вставший на трассе тягач был отбуксирован на ближайшую мультибрендовую станцию технического обслуживания. Ее мастера быстро установили виновника внезапной остановки мотора. Им оказался топливный насос. Агрегат был демон-



Из-за сработавшего моторного масла происходит ухудшение условий смазки насосных секций и заклинивание их штоков



На поверхности приводного вала топливного насоса имеется характерный налет смолистых отложений. Так проявляется работа агрегата на сработавшем моторном масле



Прочно осевшие на поверхности стаканчиков роликовых толкателей смолистые отложения стали причиной заклинивания элементов в корпусе насоса



Тарелка механизма привода плунжера треснула из-за высокой нагрузки, вызванной заклиниванием штока



Следы заклинивания стаканчиков роликовых толкателей в корпусе насоса. Деталь – в утиль



Если корпус насоса получил повреждения, то ремонт агрегата в большинстве случаев нерентабелен. Купить новый корпус невозможно

тирован и доставлен в специализированный сервисный центр для проведения его углубленной диагностики и ремонта. Собственно диагностика закончилась на попытке повернуть приводной вал насоса. Его невозможно было сдвинуть с места. Вал попросту заклинило!

Первый вопрос, который встал перед мастерами: в каком состоянии находится привод ТНВД, расположенный на моторе? И их опасения, увы, оказались не напрасны. Осмотр элементов привода ТНВД на предмет повреждения подтвердил их наличие. В итоге помимо ремонта насоса владелец машины вынужден был оплачивать покупку и замену шестерен его привода. Для выяснения причин выхода главного агрегата системы питания мотора из строя было принято решение произвести его полную разборку и дефектовку составляющих.

Обвиняется... моторное масло

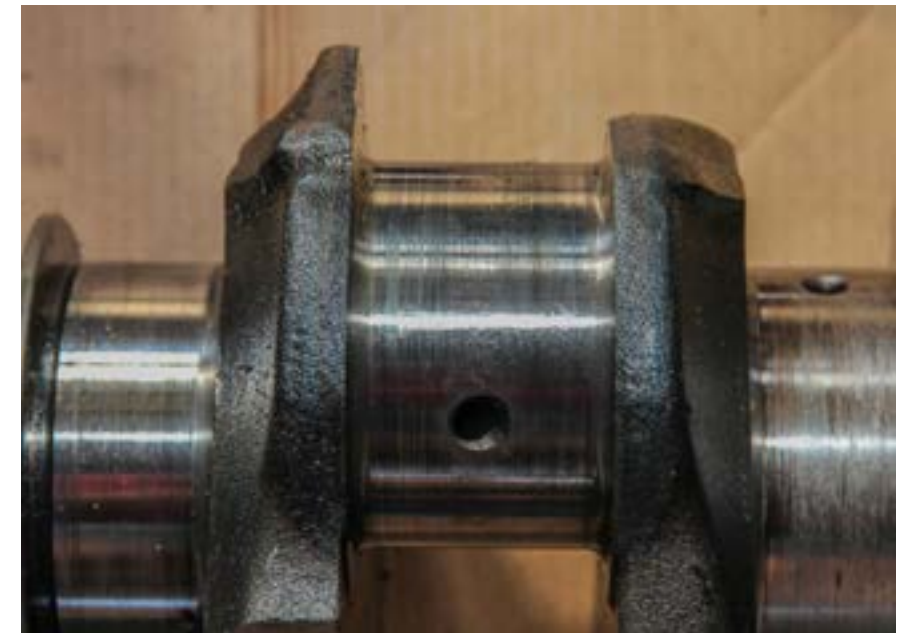
Теперь расскажем о том, как и почему преимущество агрегата, имеющего комбинированную систему смазки, стало его недостатком. Механизм привода, смазываемый моторным маслом, поступающим из системы смазки мотора, оказался обездвижен из-за большого количества смолистых отложений. Они не просто осели на подвижных деталях ТНВД и, в частности, стаканчиках толкателей, но и значительно уменьшили диаметр каналов, по которым смазка поступала в агрегат. По сути, смолы, нагар, лак, кокс настолько ухудшили смазку пар трения, что толкатели заклинило в корпусе. И это несмотря на то, что зазоры в сопряжении деталей – стаканчики толкателей/корпус насоса по меркам прецизионного оборудования можно назвать огромными.

Как такое могло произойти? Откуда взялись смолистые отложения? Первым делом причину мастера искали в несоблюдении перевозчиком интервалов замены моторного масла. Увы, техническое обслуживание машина проходила в строгом соответ-

ствии с установленным автозаконом регламентом. Обвинить моторное масло также не удалось. Оно хоть и было изготовлено на минеральной основе, но полностью соответствовало по качеству и вязкости требованиям производителя двигателя. Истинную причину нашли, разговаривая с водителем тягача.

Оказывается, в одном из рейсов, который пролегал через Уральский хребет, у груженой машины на затяжном подъеме произошел перегрев мотора. Его причина сейчас уже не важна – будь то забитые грязью радиаторы или неисправная вязкостная муфта привода вентилятора – главное, что мотор продолжительное время работал в критическом тепловом режиме. Именно это и стало отправной точкой в развитии событий, приведших к выходу из строя топливного насоса высокого давления.

Дело в том, что даже при относительно непродолжительном (30 – 40 минут) перегреве мотора происходит резкое снижение вязкости минерального моторно-



Сработавшее моторное масло не обеспечивает защиту пар трения шейки коленчатого вала/вкладышей. Часто износ настолько сильный, что шлифовка вала в ремонтный размер не позволяет его убрать и обеспечить требуемую геометрию поверхности

го масла, образование различных жирных кислот, на деталях ДВС интенсивно растут отложения высокотемпературного нагара, лака и кокса, происходит деградация

пакета присадок и основы масла. Если обратиться к статистическим данным, находящимся в открытом доступе, то ситуация станет еще более ясной. Как показывают данные лабораторных анализов проб смазочных материалов, отобранных из картеров моторов, работавших с перегревом, ресурс масла снижался на 30 % и более (в зависимости от величины температуры и времени работы ДВС в критических тепловых режимах).

А так как после перегрева мотора механик автопредприятия дал команду лишь на устранение причины, которая привела к нему (убедившись, что с ДВС все в порядке), и проигнорировал требование по сокращению срока службы моторного масла, то оно к концу регламентного срока наработки уже не обеспечивало защиту мотора и его чистоту. В итоге перед самым техническим обслуживанием дизель внезапно встал на дороге по причине отказа топливного насоса высокого давления.

Здесь важно отметить, что отказ насоса мог быть спровоцирован и недостаточным давлением масла в системе смазки (износ масляного насо-



Из-за отказа вязкостной муфты происходит нарушение теплового режима мотора и быстрое срабатывание моторного масла



Масло с деградировавшей основой и пакетом присадок быстро выводит из строя масляный насос

са), необоснованным затягиванием сроков регламентного ТО, попаданием в моторное масло охлаждающей жидкости. Такое происходит при пробое прокладки ГБЦ или нарушении герметичности теплообменника, коррозии стаканчиков, в которых установлены форсунки. Во всех этих случаях смазочный материал быстро утрачивает свои свойства и качества, происходит образование в системе смазки отложений, а то и сгустков, которые перекрывают масляные каналы и значительно ухудшают условия смазки пар трения ДВС и навесных агрегатов.

Что с ремонтом?

Чисто теоретически отремонтировать можно практически любой насос высокого давления. Все упирается в стоимость данного мероприятия и, соответственно, экономический смысл его проведения. В нашем случае из-за заклинивания толкателей был поврежден корпус ТНВД, что означает необходимость его замены. А это, в свою очередь, невозможно, так как детали нет в продаже, а заказать ее как отдельную

единицу из каталога невозможно. Ситуацию усугубило то, что повреждения получил и приводной вал, который также стоит довольно дорого.

Для тех, кто решит сэкономить и выберет путь ремонта ТНВД с при-

менением подержанных запасных частей от агрегата-донора, сообщаем: да, это возможно. Однако самостоятельно приобретать насос на «разборке» – все равно что играть в рулетку. Верный путь – обратиться в мастерские, которые имеют



При деградации пакета присадок моторного масла происходит выкрашивание металла в паре ролик/кулачок вала

собственный обменный фонд по агрегатам и могут, приняв в зачет неисправный насос, продать восстановленный. Покупка отремонтированного по всем правилам и с применением качественных запасных частей агрегата позволит не только существенно сэкономить средства, но и (что не менее важно) сократить до минимума время простоя техники в ремонте. В нашем случае, когда машина сошла с линии «под грузом», счет идет на часы.

О каких суммах идет речь? Стоимость восстановленного топливного насоса из обменного фонда составит около 65 тыс. рублей. Новый ТНВД оценивается сегодня примерно в 130 тыс. рублей. Экономия двукратная. Подчеркнем, что по ресурсу и надежности качественно отремонтированный топливный насос высокого давления ничем не уступит новому. А есть ли возможность еще больше снизить стоимость ремонта ТНВД, применив для этого запасные части альтернативного производства? Увы, нет. На рынке доступны только оригинальные компоненты, которые сегодня имеют довольно высокую стоимость.

Похожи, но не одинаковы

А теперь – внимание: несмотря на то, что у тягачей Renault и МАЗ практически идентичные моторы, у них есть одно очень важное отличие. И, как вы уже догадались, оно кроется в особенности устройства топливного насоса высокого давления. Конструктивно система питания моторов идентична, но при этом их ТНВД не взаимозаменяемы. Насос, который стоит на французских дизелях dCi11, конструктивно более сложен за счет наличия дополнительных элементов управления. Он даже продается под другим каталожным номером. Следовательно, если речь идет о приобретении агрегата на «разборке» или в магазине, важно знать, в чем это различие состоит.

Откроем профессиональный секрет: у версии, монтируемой на



Чтобы мотор не перегревался, необходимо следить за чистотой радиаторов и их техническим состоянием. При потере герметичности радиатор лучше заменить новым, а не ремонтировать с непредсказуемым результатом

французские моторы, от регулятора идет два провода, а у насоса для ярославского дизеля один провод, соответственно и управляющий сигнал от электронного блока идет по одному или двум проводам. Вот и вся хитрость!

Если же копнуть чуть глубже, то можно отметить, что при идентичной «архитектуре» у насоса, агрегируемого с ЯМЗ 650, свой оригинальный дозатор. Его цена составляет примерно 5 тыс. рублей, в то время как аналогичный узел для «француза» обойдется вдвое дороже. Это же касается и подкачивающей секции. Та, что стоит на ТНВД российского дизеля, стоит примерно 18 тыс. рублей. Это значительно дешевле аналогичной, которая смонтирована на насосе мотора, изготовленного в Европе.

Затронув тему особенностей системы питания дизелей ЯМЗ 650 и dCi11, хотелось бы осветить такой важный момент, как необходимость применения в системе охлаждения ДВС качественной охлаждающей

жидкости и замены специальных стаканчиков, в которые вставляются форсунки. Если ОЖ имеет низкое качество, то она рано или поздно станет причиной коррозионного разрушения данных элементов. А так как стаканчики запрессовываются в головку блока цилиндров и омываются антифризом, то он попадет в моторное масло и станет причиной выхода из строя ДВС и рассматриваемого нами ТНВД.

Как показывает практика, стаканчики выдерживают не более двух операций по монтажу/демонтажу форсунок. При этом операция по их замене предполагает демонтаж головки блока цилиндров, что не только трудоемко, но и дорого. Некоторые сервисные центры освоили обходную технологию замены стаканчиков форсунок, которая подразумевает применение специального инструмента, приспособлений и особого герметика. Стоит ли доверять ей – каждый решает сам. 🛑



Успешная династия

Новочеркасская компания «ХБ-Транс» трижды становилась одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» среди предприятий Южного и Северо-Кавказского федеральных округов (в категории свыше 1 до 10 транспортных средств). Руководит организацией семья Харыбиных, известная среди автомобильных перевозчиков Ростовской области как настоящая династия автотранспортников.

Евгения ШИЛОВА

ООО «ХБ-Транс» было образовано в июле 2006 г. Директором фирмы является Елена Владимировна Харыбина. Изначально она пришла в этот бизнес для того, чтобы помогать супругу Григорию Борисовичу, и за-

нималась контролем загрузки транспорта, логистикой, подготовкой документов для рейсов. Когда сын Борис получил высшее образование, он также подключился к семейному делу. Сегодня ему уже 31 год, и он взял на себя большинство функций, которые

ранее выполняла Е. В. Харыбина. «ХБ-Транс» названо именно по инициалам Бориса. Но задачей родителей было не подарить сыну хорошую «игрушку» в виде готового бизнеса, а научить его всему с самого начала.

Мы пообщались с Борисом о том, как строить успешную работу в семейном бизнесе и как найти свой путь.

– **Когда вы подключились к семейному делу?**

– Со второго курса университета я стал подрабатывать у отца на предприятии, сначала выполнял курьерские функции – развозил документы, потом мне поручали более серьезные задачи. К окончанию университета я уже полноценно работал в «ХБ-Транс». На работу ходил каждый день, как и все сотрудники, часто приезжал после окончания пар и

трудился до вечера. Мне нравилось познавать азы этой работы, хотелось во всем разобраться самостоятельно, тем более что поощрений мне никто не давал. И это правильно. Если хочешь успешно работать, то должен понимать, что ты делаешь, и вникать во все тонкости.

– **Какой вуз вы окончили и по какой специальности?**

– Я окончил Новочеркасский политехнический университет по специальности «автомобильное хозяйство». Через пару лет заочно получил еще одно высшее образование по специальности «государственное и муниципальное управление». Учился параллельно с работой. И я вам скажу, это не было сложно, потому что мне нравилась эта тема и специальность. Соответственно, я готовился к экзаменам не как большинство студентов, потому что надо, а с большим личным интересом, читал много дополнительной литературы. В общем, с удовольствием учился.

– **Первое образование вы получили по специальности «автомобильное хозяйство» именно потому, что планировали работать вместе с родителями? Помогло высшее образование в профильной сфере в дальнейшей работе или получилось, как часто говорят выпускникам: «Забудьте то, чему вас учили в вузе»?**

– На самом деле было давно понятно, куда поступать и зачем. Я с детства приезжал на велосипеде к отцу на предприятие. Пытался в чем-то помогать, крутился все время в гараже, переодевался в рабочую форму и старался участвовать в ремонте машин. Но я интересовался не только этим. Хотелось понять, как устроены и другие процессы.

Данная сфера деятельности мне действительно по душе. Не то чтобы у меня не было выбора – идти в другом направлении, я просто этого не хотел. Я на своем месте в этой жизни.

А насчет второй части вашего вопроса, по поводу того, помогло ли профильное образование, получилось, действительно, как с большинством студентов: теория очень сильно расходится с практикой. Благодаря учебе в университете у меня



Б. Г. Харыбин

расширился кругозор, я научился хорошо выстраивать коммуникацию с людьми, опять же, изучил теоретическую часть управления автохозяйством. Но если говорить о практической части... Да что говорить? Автомобили, которые там изучают, уже редко встретишь на дорогах...

– **Где же вы черпали знания?**

– Всему, что я умею, меня научили родители, руководители нашего предприятия. Я не вундеркинд, все знания в работе мне передали они. Мой отец Григорий Борисович сначала просто говорил, что делать, и не особенно объяснял, почему надо делать именно так. У него серьезный опыт в руководстве предприятием, и пренебрегать его мнением не стоило. Но когда я двадцатилетним парнем пришел в «ХБ-Транс», мне казалось, что многие моменты понимаю лучше. Иногда пытался спорить с отцом, доказывать свою позицию. Он меня слушал, и мы делали, как он говорил (смеется). А через несколько лет я понимал, что был неправ. Когда занимаешься делом с утра до вечера, нет времени на долгие объяснения, разговоры и доказательства – работать надо. Поэтому он часто говорит: «Ты сделай, а потом поймешь, почему нужно было сделать именно так».

– **Какие функции в «ХБ-Транс» сейчас выполняют ваши родители?**

– Мама Елена Владимировна уже, к счастью, может позволить себе заниматься семьей, ее функционал перешел ко мне. Григорий Борисович полностью в строю и мне очень помогает, в первую очередь с водителями. Любая организация по большей части держится на людях. Хорошего водителя сейчас найти не так просто, и мы своих сотрудников очень ценим. Побеседовать, наставить на путь истинный, выяснить причины изменения качества работы – это все прерогатива отца. Никто так не может общаться с людьми, как он. Григорий Борисович принимает на работу, он же и решает, кого уволить. Редко такое бывает, но если человеку не интересна эта сфера деятельности, если постоянно нарушаются правила или случаются другие провинности, то с ним прощаются без сожаления. Конечно, у каждого есть право на ошибку, это зависит от множества факторов, в них руководитель и разбирается. Ведь водители – это лицо организации, а нам репутация очень важна!

– **Как проходило ваше становление в организации? Родители подталкивали вас вперед, наверх? Было ощущение некой привилегированности?**

– Боже упаси! Наоборот. Ко мне всегда были самые завышенные тре-



О. А. Татарченко (справа) награждает Г. Б. Харибину как одного из победителей конкурса «Перевозчик года»

бования и никаких поблажек. Я все время учусь и стараюсь совершенствовать свои умения. Без ошибок, конечно, не бывает, но не ошибается тот, кто ничего не делает. Плюс от многих ошибок меня предостерегает отец. Когда мне было чуть больше двадцати лет, я часто говорил ему о дополнительной работе, чтобы у меня было больше обязанностей. В ответ я слышал: «Когда ты будешь готов и я это увижу, сам добавлю тебе полномочий». А кто еще научит и направит в жизни, как не самые близкие люди? Хотя на работе мы не отец с сыном, а начальник и подчиненный, никак иначе. На работу я прихожу зачастую раньше всех, а ухожу позже всех. Даже в голову не придет развернуться и уехать в середине дня просто потому, что я так захотел, поскольку я сын руководителя. Да, я сын, поэтому и ответственность на мне большая! Повторюсь, в «ХБ-Транс» мы коллеги. И никто на работе не скажет, что ко мне какое-то особенное отношение. Я отца действительно называю Григорием Борисовичем на предприятии. В течение рабочего дня не бывает, что мы ведем беседы о домашних делах и проблемах. Семейное остается за дверью офиса. После работы можно поговорить о своем, пожалуйста, но только когда все по бизнесу решено.

– **Дома такие же принципы? О работе на семейных мероприятиях не разговариваете?**

– А вот здесь наоборот (*смеется*)! «ХБ-Транс» занимает такую большую часть жизни, что дома без разговоров о работе не обходится. И не только на семейных торжествах, но и в будни. Мне часто звонят вечером по рабочим моментам, нужно решить какую-то проблему, поэтому тихие вечера бывают очень редко. Но это специфика работы.

– **Каким направлением вы занимаетесь в организации сейчас?**

– Я полностью веду международную и российскую логистику в компании, отвечаю за дебиторскую задолженность, частично – за документооборот. Иногда подключаюсь к поиску редких запчастей через Интернет. У нас у всех свои четкие и ясные обязанности, каждый знает свое дело.

– **Можно сказать, что вы специализируетесь на каких-то направлениях и занимаетесь перевозками определенных типов грузов?**

– В основном мы ездим в Турцию, Армению и Грузию, чаще всего перевозим стройматериалы. Конечно, мы не отказываемся от других направлений или грузов, но я взвешиваю тысячу раз, прежде чем отойти от накатанного пути. Обычно я знаю, что все правильно погружено, все идет по графику, водитель спокоен и я сплю спокойно... Если же взять груз с верхней загрузкой или на непроверенном направлении, то неизвестно, чем все может закончиться. У нас давно наработана хорошая репутация, «ХБ-

Транс» знают, уверены в качестве перевозки, в соблюдении сроков, в мастерстве водителей. На новом рынке нужно начинать этот путь с самого начала. Это трата времени и ресурсов, поэтому мы за проверенные направления и пути.

– **Вы хотели бы, чтобы ваш сын пошел по вашим стопам и тоже в какой-то момент пришел работать в «ХБ-Транс»?**

– Моему сыну Григорию Борисовичу сейчас только три года, поэтому говорить о его будущей профессии еще рано. Да, он интересуется машинами, но это еще совсем детское. Конечно, хочется, чтобы он продолжал наше дело, но я убежден, что каждый должен выбрать свой путь сам. Когда сын вырастет, моей задачей будет помочь ему определиться со своей дорогой, а не заставить работать в каком-то конкретном месте.

– **«ХБ-Транс» – действительный член АСМАП. Какую роль играет Ассоциация в вашем бизнесе?**

– Стать одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» очень престижно. Это показатель качества ведения бизнеса и говорит о том, что мы идем в правильном направлении, но при этом мы поставили высокую планку, которой теперь нужно соответствовать.

Если говорить о взаимоотношениях с филиалом Ассоциации по Южному и Северо-Кавказскому федеральным округам, то это постоянное взаимодействие. Подразделение во главе с его руководителем О. А. Татарченко постоянно оказывает нам поддержку, причем не только информационную, что очень важно, но и фактическую.

В частности, помогают решить вопросы с некоторыми заявками. Регулярно разъясняют нововведения в законодательстве. Оказали большую поддержку в период пандемии. Здесь, как и везде, все держится на людях, хорошем и сплоченном коллективе филиала. Всегда можно обратиться за помощью и получить реальную поддержку, а не просто разговоры и обещания. Здесь люди умеют делать свое дело! ➔



Объединяющая сила

Акционерное общество МП «Триак» из поселка Свень Брянской области стало одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» в категории свыше 10 до 50 транспортных средств. Возглавляет предприятие заслуженный работник транспорта РФ, член Правления Ассоциации А. И. Галаганов.

Юрий БОЛХОВИТИН,
правовой советник
генерального директора
ООО МП «Совтрансавто-Интер»

Акционерное общество международных перевозок «Триак» создано в 1997 г. На территории площадью в 1,3 га располагаются четырехэтажное административное здание ком-

пании, современный сервисный цех с полным комплексом услуг по техническому обслуживанию и ремонту грузовых автомобилей и автобусов, легковых автомашин и микроавтобусов, а также площадка для стоянки автопоездов. В коллективе трудятся 66 человек, 26 из которых осуществляют международные перевозки грузов. По результатам труда еже-

годно 90 % прибыли (за прошлый год – 100 %) идет на развитие производства. По итогам 2021 г. организация перечислила в бюджеты всех уровней 10,3 млн рублей налоговых отчислений. Посетивший в 2010 г. предприятие с рабочим визитом И. Е. Левитин, который на тот момент возглавлял Министерство транспорта Российской Фе-



АО МП «Триак»

дерации, дал его работе очень высокую оценку.

В настоящее время на перевозках грузов в АО задействовано 22 автопоезда. Эффективному использованию подвижного состава и безопасности на международных перевозках прежде всего способствует умелая организация всего производственного процесса, основанная на глубоких знаниях и огромном опыте руководителей компании, экспедиторов, а также ответственная работа водителей на линии.

Среди водителей-международников следует выделить передовиков, проработавших в фирме не один десяток лет: Виктора Рыбницкого и Александра Филимонова, награжденных нагрудным знаком Минтранса России «Почетный автотранспортник»; Вячеслава Борзыкина и Аркадия Лентичкого, награжденных нагрудным знаком «За безаварийную работу» I степени. Фотографии этих и других передовиков производства периодически вывешиваются на Доске почета предприятия.

Высокий коэффициент выпуска автомобилей на линию, влияющий на эффективность перевозочного процесса, обеспечивается и слаженной

работой ремонтной службы общества. До экономических санкций со стороны Евросоюза на базе сервисного цеха функционировала авторизо-



На награждении победителей конкурса «Перевозчик года»: генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин (справа) и генеральный директор АО МП «Триак» А. И. Галаганов (слева)



И. Е. Левитин во время посещения АО МП «Триак»

ванная станция «Мерседес-Бенц». В ремонте на «Триаке» одновременно могут находиться пять тягачей, 15 полуприцепов и несколько легковых автомашин. Устранение любой неисправности и профилактический

технический осмотр автопоездов с гарантией качества обеспечиваются командой высококвалифицированных специалистов под общим руководством главного инженера общества А. Л. Чувилина, которому была

объявлена благодарность министра транспорта РФ.

Спорт является еще одной объединяющей силой трудового коллектива. Во время обеденного перерыва значительная часть сотрудников играет в настольный теннис, волейбол или футбол, но больше других видов спорта привлекает хоккей. В свободное от рейсов время игра настоящих мужчин захватывает многих водителей-международников. Тренировки в ледовом дворце г. Брянска проходят дважды в неделю. Зимой заливается собственный каток. На нем проходят и соревнования с командой АО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг».

С закрытием европейских границ для российских международных автоперевозчиков наступил очередной кризис. Финансовое положение общества усугубилось и разбойным изъятием двух автопоездов с грузом вооруженными представителями ВСУ на территории Украины. Вместе с тем на протяжении более чем двадцати лет АО МП «Триак» пережило немало подобных экономических спадов. Сплоченный коллектив общества не сомневается, что под руководством опытных руководителей будет преодолен и нынешний. ➔



Передовик производства – водитель-международник В. Борзыкин делает голевую передачу партнеру в игре против команды АО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг»

«Синяя армада» снова на коне

Команда «КАМАЗ-мастер»
в очередной раз выиграла
ралли «Шелковый путь»



Второй год подряд любители ралли-рейдов убеждаются в том, что территория России изобилует огромным количеством разнообразных покрытий, которые высоко ценятся в мире автоспорта. Вихрем прошедшая в июле текущего года гонка «Шелковый путь» вновь преподнесла ее участникам многочисленные сюрпризы, а болельщикам – незабываемые впечатления и эмоции. Много здесь было в новинку: дебютантами, принявшими у себя соревнования такого масштаба, стали Республика Дагестан и Чеченская Республика, что придало дополнительный колорит марафону. Первые дни битвы «железных коней» и сильнейших спортсменов вошли в этап чемпионата нашей страны «Золото Кагана». Кроме того, впервые победителем в абсолютном зачете автомобилей на «Шелковом пути» стал экипаж, выступающий на грузовике, который, к слову, теперь является рекордсменом по количеству побед в этой гонке, однако не будем забегать вперед...

Кирилл СЕРГЕЕВ

Изначально марафон задумывался как трансконтинентальный ралли-рейд, объединяющий страны региона Великого шелкового пути. Впервые он состоялся в 2009 г. по инициативе президентов России, Казахстана и Туркменистана, впоследствии к числу его организаторов прибавились Китай и Монголия. Однако, как и годом ранее, в этот раз гонка проходила только по территории нашего государства, что лишь в очередной раз доказало высокий профессионализм устроителей мероприятия и продемонстрировало разнообразие ландшафта и природных красот России.

Участники проехали через Северный Кавказ, Чеченскую Республику и Республику Калмыкия, Волгоградскую, Липецкую и Тульскую области и другие регионы.

Какие только испытания ни выпали на долю смельчаков, решившихся поучаствовать в двенадцатом по счету издании марафона: многокилометровые степи и пустыни, пески, кусты и барханы пере-

мешались с бесчисленными трамплинами и кочками, по которым приходилось в буквальном смысле летать многотонным машинам. Неизведанные бездорожные трассы по красивейшим местам Северного Кавказа, приправленные 40-градусной жарой, оказались для экипажей суровой проверкой на прочность. Водные ловушки в виде глубоких бродов стали причиной схода некоторых участников, а огромное количество дорожек, заросших степной зеленью, спутывали карты многим штурманам. На некоторых спецчастках ямы встречались настолько часто, что даже не были прописаны в дорожной карте. Все это содержалось в меню гоночных дней «Шелкового пути», протяженность которого составила около 4 500 км.

Ралли-рейд стартовал 6 июля в Астрахани и триумфально завершился в российской столице через десять дней.

Заядлые болельщики, пристально следящие за борьбой, развернувшейся в грузовом зачете не только в рамках «Шелкового пути», но и на всемирно известном «Дакаре», уже привыкли к неуступчивому соперничеству команд «КАМАЗ-мастер» и «МАЗ-СПОРТавто». Белорусский коллектив во главе с действующим пилотом Сергеем Вязовичем с каждым годом все ярче демонстрирует заливхватскую прыть, подкрепленную высочайшей квалификацией экипажей и качеством техники. Так что в отсутствие европейских соперников в лице



Жерара де Роя, Алеша Лопраиса и прочих корифеев ралли-рейдов команде «КАМАЗ-мастер» скучать не пришлось.

На этот раз наша страна была представлена четырьмя экипажами «Синей армады» во главе с Дмитрием Сотниковым и Эдуардом Николаевым, которые выступили на новых спортивных грузовиках КАМАЗ-435091 семейства К5, ставших триумфаторами на предыдущем «Дакаре». Вызов бездорожью также бросили камазовцы Ан-



дрей Каргинов, пилотирующий проверенную временем модель КАМАЗ-43509, и Сергей Куприянов на газодизельном грузовике.

– Ралли «Дакар-2022», прошедшие в мае сборы в Астраханской области и волгоградская баха «Арчеда» дали команде много различных технических идей, которые активно претворяются в жизнь, – отметил заместитель директора по производству и развитию «КАМАЗ-мастер» Сергей Савостин. – У каждой машины на «Шелковом пути» своя программа испытаний, важно изучить и протестировать как можно большее количество инженерных решений.

Какие новшества останутся и будут внедрены в будущем, покажет маршрут от Астрахани до Москвы.

Таким образом, подготовка к «Шелковому пути» началась практически сразу после возвращения команды с «Дакара». Внесены конструктивные изменения в элементы систем двигателя: проведена работа над системами охлаждения наддувочного воздуха; изменена геометрия воздушных трасс для снижения влияния динамических перемещений на гибкие элементы в процессе движения автомобиля, что повышает надежность системы в це-

лом. Также проводились испытания с другим типом самого охладителя, что позволяет снизить вес системы на 15 кг и освободить пространство над мотором для оптимального размещения иных систем.

Изменения, направленные на повышение ресурса и надежности, коснулись и элементов системы перепуска отработавших газов. Внесены корректировки в тягово-динамические характеристики двигателя. Проведена работа по улучшению плавности хода подвески, совместно с этим осваиваются технологии собственного производства и привлекаются новые производители для изготовления различных деталей подвески. Ярким примером является успешная работа с отечественными спортивными пружинами.

Команда «Красных зубров» была представлена двумя экипажами, пилотами которых стали Сергей Вязович и Алексей Вишневский. Напомним, что от участия в «Дакаре-2022» белорусский коллектив был отстранен по политическим причинам. На «Шелковый путь» отправился спортивный вариант грузовика МАЗ-6440RR с капотной компоновкой. Эта модель является представителем уже четвертого поколения гоночных грузовиков МАЗ и впервые была представлена в 2018 г. Обе машины выполнены в соответствии с



регламентом Международной автомобильной федерации ФИА для гоночных грузовиков. Однако машины несколько отличаются друг от друга, в первую очередь подвеской и балансом автомобиля.

Участие в ралли «Шелковый путь» приняла и заводская команда «ГАЗ Рейд Спорт». Как отметил руководитель ее грузового направления Михаил Шкляев, на машинах, участвовавших в гонке, использовались стандартные узлы и агрегаты. Таким образом, новые инженерные и конструкторские решения ГАЗа тестируются в боевых условиях.



Каждый год команда плотно готовится к «Шелковому пути», внося изменения в автомобили. В этом году перед участием в ралли прошел тест новой коробки передач с кулачковым механизмом включения и прямозубыми шестернями. Такое нововведение позволяет быстрее переключать передачи.

Несмотря на всю сложность «Шелкового пути», до девятого этапа все его участники оставались в строю. Даже серьезные поломки, с которыми экипажам приходилось сталкиваться по ходу гонки, устранялись ими же на трассе самостоятельно.

Долгое время удерживающий лидерство в грузовом зачете экипаж Эдуарда Николаева неожиданно столкнулся с чередой проблем, среди которых оказались неисправность подвески и пробитый топливный бак. Кроме того, на одном из спецучастков был выбран неверный поворот, что добавило к маршруту почти восемь лишних километров (кстати, за ним ошибочно последовал и экипаж Андрея Каргинова). Однако фатальным для Николаева стало повреждение коробки переключения передач, что в итоге отбросило его экипаж на вторую строчку грузового зачета.

Успел побывать в лидерах и экипаж Андрея Каргинова, но и его машину не миновали неисправности.

На одном из этапов у его грузовика разлетелся передний карданный вал, который пробил масляный поддон двигателя. В результате полевой ремонт своими силами продлился до темноты, а значит – утрачено драгоценное время.

На маршруте Астрахань – Грозный три с половиной часа пришлось устранять неисправность под палящим солнцем и экипажу Сергея Куприянова: начала греться ступица переднего левого колеса. Потеря большого количества времени лишила экипажи возможности рассчитывать на победу в ралли.

На протяжении всей гонки большие проблемы, связанные с шинами, испытывали белорусские экипажи. В один из дней на грузовике Сергея Вязовича взорвались сразу три колеса. Не обошлось и без поломки задней части надстройки кузова, что сразу же сказалось на темпе МАЗа.

Около двух часов потратил на ремонт компрессора другой пилот «МАЗ-СПОРТавто» – Алексей Вишневский, к техническим проблемам добавились два разрушенных задних колеса. Но, как оказалось, это были еще цветочки. Ведь глубокий брод через реку Бузулук на девятом спецучастке оказался слишком коварным: грузовик Вишневого зашел в воду на относи-

тельно небольшой скорости, мотор получил гидроудар.

– Я побоялся забуксовать в этом бросе, на входе в него нажал газ и провалился, – рассказывает Алексей. – А поскольку воздушный фильтр расположен спереди, под капотом, то вся волна зашла в него, что перестал прокручиваться. У нас возникли технические проблемы еще до этого. На приводных шестернях ГРМ уже были отколоты некоторые зубцы, и мотор громко работал.

Таким образом, на финише «Шелкового пути» белорусская команда недосчиталась одного экипажа.

Водная ловушка могла стать последней и для коллектива «ГАЗ Рейд Спорт». К примеру, грузовик Алексея Хлебова на глазах у десятков зрителей буквально скрылся под толщей воды, на секунды превратившись в автомобиль-амфибию. С большим трудом выбрался на другую сторону речки Андрей Каргинов, а также Дмитрий Сотников – действующий победитель прошлогоднего ралли-рейда, хотя проблем с техникой не удалось избежать и ему. На втором этапе у его грузовика оборвался кардан, после чего машина встала в песке. Но экипажу удалось переломить ситуацию и он боролся, несмотря ни на



что. Такое рвение в итоге привело к желаемому результату – экипаж одержал свою четвертую победу в абсолюте. Серебро досталось Эдуарду Николаеву, бронза – Сергею Вязовичу.

Поздравляем российскую команду «КАМАЗ-мастер» с очередным триумфом и желаем нашим спортсменам крепкого здоровья, непоколебимой воли к победе и удачи в достижении новых вершин! 🏆





Непридуманная история

Проработав в международных перевозках более 25 лет, я до сих пор не перестаю

удивляться разнообразию ситуаций, возникающих в процессе транспортировки грузов.

В нашей фирме работают опытные менеджеры и диспетчеры, а также водители-

международники со стажем от 10 до 30 лет, проехавшие на своих тягачах всю Европу,

Россию и Центральную Азию. Но и у нас случаются оплошности, иногда даже на ровном

месте, точнее, на стандартном маршруте и с грузом, который возим уже много лет.

Хочу рассказать о ситуации, с которой компания «ЕС Транс» за последние 15 лет столкнулась

несколько раз в разных вариациях. И конечно же, все эти истории в нашей фирме случались

вечером в пятницу, когда всем хочется отдохнуть, но в нашей профессии это не всегда

возможно.

Светлана КОПТЕЛЕВА,
ответственная за международные
перевозки ООО «ЕС Транс»

Суть ее такова. Один отправитель (наш постоянный партнер) грузит две машины почти одинаковым товаром. Иногда получатель тоже один и тот же, но не всегда. В соответствии со статьей 8 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) водитель проверяет количество мест, маркировку и сверяет данные с ТСД. Все отлично, у него все совпало. Только вот практически невозможно догадаться, что документы, переданные ему грузо-отправителем, предназначены не для него, а для водителя соседней машины, которая загружается одновременно с ним. Причем товар схож как по весу, так и по наименованию.

Соответственно, машина номер два выходит с погрузки с аналогичной проблемой – груз не совпадает с тем, что зафиксировано в документах. Точнее, их просто перепутали и выдали водителям наоборот.

Последствия такой ошибки могут быть различными. Все зависит от того, в какой момент оплошность будет обнаружена, а также от того, едут машины вместе, по одному маршруту или отдельно.

Самый оптимальный вариант для перевозчика, когда после загрузки

транспортное средство заезжает на весы и водитель сообщает диспетчеру, что его вес с грузом не соответствует заявленному в ТСД. В этом случае можно еще раз перепроверить и при необходимости изменить документы. Но ведь весы есть далеко не везде, да и не входит в обязанности перевозчика взвешивание.

Поэтому следующий вариант, когда взвешивание осуществляется уже в приграничной зоне, например на белорусской таможне, становится худшим для перевозчика. В этом случае машина уже не может вернуться к отправителю для корректировки документов и неминуемо попадает под полный досмотр, на котором все товары из грузового отделения выгружаются, описываются, фотографируются и сверяются с ТСД. В такой ситуации, если тягачи идут рядом, вопрос еще можно решить оперативно. Хуже, если машины едут разными маршрутами. По результатам досмотра с большой долей вероятности будет возбуждено дело об административном правонарушении по статье о недостоверном декларировании.

Основываясь на таможенном законодательстве, а также на нашем опыте, можно сказать, что белорусские и российские таможенные органы действуют немного по-разному. В случае, когда фактический вес груза меньше заявленного в документах,

после досмотра и составления акта о таможенном досмотре машина может быть отпущена, если стоимость фактически перевозимого груза будет меньше или равна заявленной в ТСД, а водитель отделается легким испугом и оплатой стоимости погрузо-разгрузочных работ и услуг СВХ. Если же вес и стоимость фактически перевозимого груза окажутся выше заявленных в ТСД, то белорусы предложат внести на счет таможни депозит, равный 30 % от стоимости незадекларированного груза, либо оставить этот груз в качестве залога до решения суда. Российские же таможенные органы незадекларированный груз конфискуют (также до решения суда).

Есть еще один вариант, неприятный по своим последствиям для перевозчика: когда ошибка обнаруживается уже только на таможне назначения. В этом случае груз также попадает под полный досмотр, а перевозчик получает дело об АП по статье 16.1 КоАП РФ и, скорее всего, штраф в размере от 50 до 100 тыс. рублей с конфискацией товара или без таковой.

В заключение, конечно же, нужно пояснить: а как же избежать таких случаев? Думаю, уже понятно, что можно существенно снизить вероятность их наступления такими методами:

- привлекать к работе хорошо обученных, ответственных и опытных водителей;
- выдавать водителям четкие инструкции о том, что они обязаны не торопясь проверить маркировку груза, пересчитать количество грузовых мест и сверить эти данные с ТСД;
- если все же есть сомнения (новый отправитель, груз, маршрут), то лучше потратить немного времени и денег и произвести взвешивание грузевого транспортного средства.

Коллектив нашего АТП сталкивался со всеми вышеуказанными вариантами перепутанных документов, но опыт, смекалка, а также своевременные консультации с сотрудниками АСМАП помогли нам решить проблемы с наименьшими потерями денег, времени и позволили достойно выйти из этих сложных ситуаций. ➡



ЧИСТЫЙ ВОЗДУХ ДЛЯ ДВИГАТЕЛЯ

От качества фильтрации поступающего в цилиндры воздуха зависит ресурс мотора. Опираясь на опыт экспертов-практиков, выбираем оптимальный воздушный фильтр для транспортного средства.

Андрей ШИЛОВ
Фото автора

Сегодня на рынке Aftermarket наблюдается некоторый дефицит, а также отмечено резкое подорожание запасных частей и расходных материалов, предназначенных для

ремонта и обслуживания коммерческой техники. В результате этого у многих российских автопарков возникла необходимость поиска альтернативных комплектующих, которые не сильно уступали бы оригинальным по качеству, надежности и ресурсу, но при этом стоили заметно

дешевле «родных». В поисках оптимальных по соотношению «цена – качество» запасных частей механики и снабженцы изучают находящиеся в открытом доступе отзывы о продукции различных брендов, а также перенимают опыт своих коллег из транспортных компаний и сервисных центров.

Статистика по применению альтернативных компонентов, используемых при обслуживании и ремонте коммерческого транспорта, сегодня в прямом смысле на вес золота. Наибольшее доверие традиционно формируется по отношению к информации, поступающей от прак-

тиков, которые на своих транспортных средствах проводили тестирование различных автокомпонентов. На основании полученного опыта они отобрали запчасти брендов, зарекомендовавших себя наилучшим образом. Чтобы облегчить транспортным компаниям и ремонтным организациям задачу по поиску экспертной информации, грамотному подбору расходных материалов и запасных частей, которые необходимы для обслуживания и текущего ремонта тягачей и полуприцепов, открываем серию тематических статей. В них наши эксперты – перевозчики, механики сервисных центров и производители автокомпонентов будут высказывать свое мнение по поднимаемым вопросам.

Внимание – воздух!

Начнем с воздушных фильтров. Почему именно с них? Все просто: от качества фильтрации воздуха, попадающего в цилиндры двигателя, напрямую зависит ресурс ДВС и, соответственно, способность парка выполнять взятые перед партнерами обязательства по перевозкам грузов. Кроме того, продукция некоторых известных брендов, которую ранее охотно приобретали российские транспортники для обслуживания своих машин, сегодня поставляется на наш рынок в ограниченных объемах. Следовательно, западные лидеры пусть частично, но уже уступили место своим конкурентам, большинство из которых имеет производственные площадки в Азии и России и предлагает свою продукцию по более привлекательным ценам. А это уже само собой создает интригу.

С одной стороны, возникают вопросы: насколько сильно различаются по своим свойствам, качеству и характеристикам воздушные фильтры из разных ценовых групп и стоит ли переплачивать за топ-сегмент, если у него есть достойная альтернатива среднего ценового диапазона? Кроме того, на наших глазах происходит перераспределение сил и влияния игроков на свободном рынке комплектующих. Так, получив возможность увеличить объемы производ-



Металлическая сетка в нижней части фильтра сильно поражена коррозией. Машина выполняла перевозки в условиях повышенной влажности воздуха. У качественных фильтров обечайки, как правило, не корродируют



Трещина на корпусе воздушного фильтра открывает путь неочищенному воздуху во впускной тракт. Ремонт повреждения полимерными составами не всегда дает положительный результат



Система фильтрации с двумя элементами (основной и страховочный) дает наивысшие результаты по очистке воздуха, но только при условии, что характеристики фильтровальных штор обоих элементов соответствуют требованиям автопроизводителя



Соединительные манжеты впускного тракта со временем теряют эластичность и трескаются. На их состояние может оказывать негативное влияние моторное масло, которое забрасывает в тракт неисправный турбокомпрессор



Уплотнительные элементы обязаны сохранять форму и эластичность при любых температурах окружающего воздуха. При их чрезмерной деформации может происходить нарушение герметичности стыка и подсос неочищенного воздуха во впускной тракт

ства и поставки, еще вчера стоявшая во втором эшелоне фирма-производитель фильтров сегодня зарабатывает дополнительные средства, которые может потратить на модернизацию или закупку нового современного оборудования и тем самым еще больше укрепиться на занятых позициях. Словом, для одних актуальна задача удержать хоть какие-то позиции, а для других, как принято сегодня говорить, открывается окно новых возможностей.

Оригинал = качественный аналог

Разговор про выбор воздушных фильтров начнем с очевидных истин. Первое – автопроизводители не выпускают фильтры для своих тягачей, а закупают их у специализированных компаний, которые являются лидерами в данной отрасли. Об этом хорошо знают перевозчики, имеющие собственные ремонтные участки и своими силами выполняющие регламентное техническое обслуживание и ремонт транспортных средств. В этом легко убедиться, изучив маркировку фильтров, установленных на сборочном конвейере или на СТО официального дилера, при проведении технического обслуживания стоящей на гарантии машины.

Отметим, что часто оригинальные фильтры могут даже не иметь дублирующей маркировки автопроизводителя. И это не должно вызывать каких-либо вопросов, так как один и тот же фильтр может использоваться в машинах разных брендов. Это продиктовано, в частности, применением одних и тех же моделей моторов на тягачах разных марок.

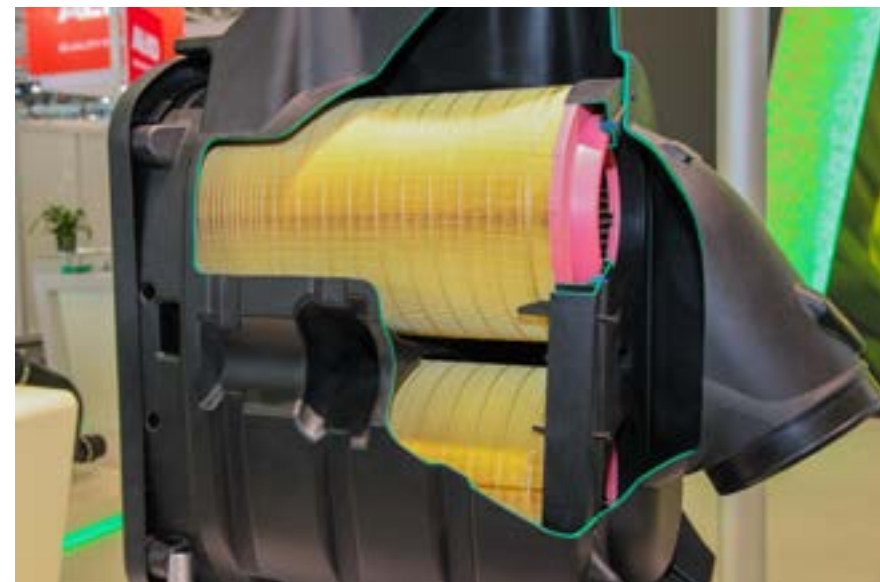
Идем дальше. В качестве оригинала может выступать не один, а два бренда фильтров. Как это объяснить? Дело в том, что любой автопроизводитель имеет небольшое число позиций комплектующих – основного и запасного поставщика. Делается это на тот случай, если у одного из них по какой-либо причине остановится производство, и он не сможет отгружать комплектующие на сборочный конвейер. За примерами далеко ходить не нужно. Еще совсем недавно

поставщиками воздушных фильтров сборочных конвейеров российских автопроизводителей были иностранцы. А сегодня их место заняли российские промышленники, которые были на вторых ролях. Остается надеяться, то отечественные производители фильтров уже не уступят свое место варягам.

Важно отметить: и основной, и запасной поставщик изготавливают фильтры, которые целиком и полностью отвечают требованиям автопроизводителя. Из этого следует, что оригинальный фильтр – это тот, который прошел все испытания и получил допуск на конвейер. А таких может быть и два, и четыре. И все они могут быть от разных фирм. Каждый производитель фильтров стремится попасть в пул поставщиков и отправляет в заводскую лабораторию лучшие образцы своей продукции. Те, кто успешно сдал все экзамены, но по ряду причин не попал на сборочный конвейер, уходят на свободный рынок запасных частей. Вот на их продукцию и нужно обращать внимание, чтобы максимально сэкономить и при этом получить запасные части/расходные материалы высокого качества.

Интервал ТО – во главу угла

А если производитель фильтров не является поставщиком сборочного конвейера и не имеет заключения от автозавода об успешном прохождении испытаний? Его продукцию также можно рассматривать для закупок и обслуживания техники. Противники такого решения оперируют тем, что для изготовления фильтров может использоваться фильтровальная бумага, имеющая меньшую, чем у оригинального фильтра, грязеемкость и, соответственно, ресурс при прочих равных условиях. Спорить с ними мы не станем. А приведем пример того, как в данном случае поступают механики автопредприятий, которые делают ставку на альтернативные запасные части, не имеющие допуск автопроизводителя. Они уменьшают интервал работы фильтров, проводя их превентивную заме-



Если компоновка не позволяет использовать один фильтр большого диаметра, то конструкторы могут применить тандемную схему с двумя фильтрами меньшего размера. Такая же компоновка используется и при схеме «основной/страховочный фильтр»



Устройство предварительной очистки воздуха от крупных частиц грязи, представляющее собой аппарат, меняющий направление воздушного потока, позволяет существенно снизить нагрузку на воздушный фильтр и продлить его ресурс



Максимум внимания при обслуживании машин необходимо уделять стыкам элементов впускного тракта. Через неплотности происходит подсос пыли

ну, например, на 50 % от установленного изготовителем срока.

Давайте разберемся, насколько это правильно. Для магистральных тягачей, работающих на длинном плече, ряд официальных дилеров европейских марок транспортных средств в гарантийный период задает интервал ТО, равный 80 тыс. км.

Тем самым автопроизводитель стремится достичь минимальных эксплуатационных расходов и себестоимости владения техникой. Нужно выглядеть лучше своих конкурентов, чтобы твоя продукция пользовалась спросом. Но, как показывает практика, сразу после схода машины с гарантии и при переходе под крыло

собственной ремонтной службы автопредприятия или переводе на договор с мультибрендовой СТО интервал ТО снижается до 60 или даже до 40 тыс. км. Это продиктовано, в частности, тем, что даже качественное моторное масло, изготовленное на базовых маслах третьей группы (гидрокрекинг) и современном пакете присадок, нередко теряет свои свойства задолго до достижения наработки 80 тыс. км, тем более если транспортное средство заправляется топливом несоответствующего класса качества. Скажем больше: независимые экспертизы, проводимые производителями смазочных материалов на тягачах, работающих на междугородних и международных маршрутах, показывают, что переключение предела показателей кислотного и щелочного числа (читай – сигнал к выбраковке/срабатыванию масла) нередко происходит уже на пробегах, близких к 60 тыс. км.

Что из этого следует? А то, что грязеемкость воздушного фильтра должна гарантировать его наработку, равную реальным в практике 60 или даже 40 тыс. км. Следовательно,

но, нельзя без достаточных оснований утверждать, что более дешевый фильтр не годится для обслуживания машины.

Особо подчеркнем, что мы говорили только о параметре грязеемкости. Что касается тонкости фильтрации, то она обязана соответствовать нор-

мам, установленным производителем техники.

Слово экспертам

Нашими главными экспертами в статьях, посвященных выбору альтернативных запасных частей и расходных материалов, будут предста-

вители транспортных компаний, а также независимых ремонтных организаций, которые не имеют заинтересованности в том, чтобы прославлять одних участников рынка и критиковать других без видимых на то причин. Даем им слово. ➔

МНЕНИЕ

АНДРЕЙ ПОПОВ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР СЕРВИСНОГО ЦЕНТРА «ГРУЗОВИК СЕРВИС»:

– Для нашего сервисного центра, который несет ответственность за техническое состояние подвижного состава транспортной компании (является одним из подразделений фирмы), важно обеспечить надежную и безотказную работу машин в любых условиях эксплуатации. Неслучайно мы особо ответственно подходим к вопросу выбора запасных частей и расходных материалов, которые необходимы для ремонта и обслуживания техники. Это касается и воздушных фильтров – важных расходных материалов для регламентного обслуживания тягачей.

В своей практике мы используем только продукцию проверенных нами брендов. В первую очередь речь идет о таких известных марках, как Mann-Filter, Mahle, Hengst, а также более доступных по цене их конкурентах, например Donaldson, и ряда других. Отмечу, что, несмотря на некоторый ажиотаж, возникший на рынке автокомпонентов, и рост стоимости запасных частей, острого дефицита (когда из продажи полностью исчезают определенные группы товаров) по воздушным фильтрам не наблюдается. На складах наших поставщиков имеются все необходимые нам модели воздушных фильтров, и, судя по заверениям партнеров, в обозримом будущем их нехватки не будет. А если дефицит и возникнет, то только по отдельным брендам, которые тут же будут замещены их прямыми конкурентами. Например, обслуживая седельные тягачи собственного парка (речь идет о машинах марок Mercedes-Benz, DAF, Renault), мы применяем аналоги из каталога Donaldson, заменяя ими существенно подорожавшие фильтры Mann-Filter, которые использовались до недавнего времени.

Что касается стоимости воздушных фильтров и запасных частей в целом... Здесь наблюдается повышение цены, которое по некоторым позициям достигает до 100 % и более. Но при грамотном подходе и наличии опыта/статистики расходы всегда можно оптимизировать за счет замены одних компонентов другими, причем более доступными по цене. При этом важно придерживаться некоторых принципов, в частности: если есть сомнения в качестве новых/неизвестных (по практике) фильтров, то лучше сократить интервал их наработки. Тем самым можно избежать многих проблем, связанных, например, с преждевременным засорением фильтров.

Скажу больше: для российских условий эксплуатации тех же седельных тягачей, работающих на среднем и длинном плече перевозок, оптимальным, на мой взгляд, является интервал технического обслуживания, равный 40 тыс. км. Даже если фильтровальная штора будет изготовлена из материала (специальная фильтровальная

бумага), имеющего меньшую, чем требуется, грязеемкость (а именно данный параметр определяет ресурс фильтра), то на 40 тыс. км пробега фильтра (среднего ценового диапазона) должно гарантированно хватить.

Что касается программы импортозамещения и продукции отечественных изготовителей фильтров, то мы с удовольствием приобретем воздушные фильтры российского производства для проведения их тестирования на тягачах своего парка. Предлагать отечественные фильтры клиентам нашего сервисного центра мы сможем только после того, как убедимся в достойном качестве продукции. Надеюсь, что это будет именно так, а не иначе. Более низкая (по сравнению с импортными аналогами) стоимость расходных материалов российского производства непременно даст возможность снизить итоговую стоимость обслуживания машин. Это важно в первую очередь для небольших транспортных компаний, которые сегодня оказались в крайне тяжелом финансовом положении и вынуждены в прямом смысле слова считать каждую копейку.

Также отмечу, что выбор качественного воздушного фильтра – это, безусловно, очень важный момент при обслуживании любого тягача. Но не менее важно, чтобы механики, выполняющие регламентное ТО, в обязательном порядке каждый раз проверяли герметичность впускного тракта. Если в его сочленениях обнаружатся трещины, разрывы соединительных гофр и т. д., это станет причиной подсоса неочищенного воздуха и приведет к ускоренному износу цилиндро-поршневой группы. В этом случае обвинять фильтр в том, что он стал причиной преждевременного выхода из строя ДВС, неправильно.

Добавлю, у многих современных тягачей имеется специальный датчик, который отслеживает противодавление в системе впуска и позволяет вовремя заметить засорение фильтра и произвести его замену. Тем самым исключается как повреждение самого фильтра вследствие разрыва его шторы или деформации, так и проникновение неочищенного воздуха в мотор. Благо у большинства транспортных средств корпус воздушного фильтра расположен в открытом доступе, а сама процедура замены фильтра занимает считанные минуты. Необходимо следить за исправностью этого датчика и при необходимости восстановить работу данной системы, если она была нарушена. Это поможет сберечь мотор и сократить стоимость владения машиной.

МНЕНИЕ

ВЛАДИМИР МОЧАЛКИН, НАЧАЛЬНИК АРМ АО «СОВТРАНСАВТОЭКСПЕДИЦИЯ»:

– Для обслуживания стоящих на балансе нашего автопредприятия седельных тягачей мы всегда применяли, применяем и будем применять только проверенные временем воздушные фильтры от именитых европейских производителей. Речь идет прежде всего о таких брендах, как Mann-Filter, Mahle, Hengst, которые являются поставщиками сборочных конвейеров ведущих производителей коммерческой техники, а также сильными игроками независимого рынка запасных частей.

Несмотря на структурные изменения, которые наблюдаются на рынке Aftermarket, на данный момент мы не заметили дефицита по нужным нам моделям воздушных фильтров. Следовательно, будем приобретать их, как и ранее. Скажу больше: поставщики запасных частей, с которыми мы работаем многие годы, уже скорректировали логистику доставки товаров и не видят препятствий в завозе продукции вышеуказанных брендов на наш рынок. А после утверждения Правительством Российской Федерации перечня товаров, которые можно будет ввозить на территорию страны по правилам параллельного импорта, риск возникновения дефицита запасных частей заметно снизился.

Что касается стоимости расходных материалов и запасных частей, в частности фильтров, то здесь я вынужден констатировать факт – она выросла. Но опять-таки, мы готовы мириться с изменениями прайса поставщиков, так как от качества фильтрации поступающего в цилиндры воздуха зависит ресурс двигателя. Мы не имеем права рисковать техникой. Следовательно, несмотря на подорожание автокомпонентов, сделаем все возможное, чтобы изыскать средства на покупку качественных фильтров, в том числе перечисленных мной выше брендов.

Само собой разумеется, если устраивающие нас по характеристикам расходные материалы по какой-либо причине станут недоступными, то мы будем присматриваться к альтернативным вариантам от иных производителей, в том числе российских. Надеюсь, что программа импортозамещения в России, которая сейчас особенно активно набирает обороты, даст положительный результат в короткие сроки, и у нас появится возможность приобретать запасные части и расходные материалы отечественного производства, качество которых будет сопоставимо с лучшими зарубежными образцами.

Что почитать? Что посмотреть?

ЛИТЕРАТУРА

СЕРГЕЙ ТАРМАШЕВ.
«НАСЛЕДИЕ»

Жанр: Героическая фантастика

Дата написания: 2010

Объем: 770 страниц

Описание: Чудовищная генетическая катастрофа, началом которой послужило повсеместное и фактически неконтролируемое распространение ГМО в наши дни, захлестнула мир. В считанные годы она погрузила цивилизацию в пучину хаоса. Под воздействием трансгенов Земля быстро превращается в ядовитую бесплодную пустыню. Последние клочки почвы заняты токсичными сорняками, некогда чистый воздух наполнен смертельно опасной пылью и канцерогенами, миллиарды людей превратились в уродливых инвалидов.

На исходе третьего века черной летописи человечества мало кто верит, что миф, предрекший гибель всего живого, оставил реальный шанс на спасение. Русский ученый делает гениальное открытие: монастырское надгробие в Москве и таинственная могила в окрестностях Лос-Анджелеса скрывают артефакты, которые помогут найти драгоценное «Наследие». Собрав остатки техники, топлива и оружия, люди снаряжают экспедицию. Их миссия невыполнима: окружающая среда заражена, опасные земные твари всегда голодны, а мутанты яростно мстят тем, кто еще сохранил свой генотип чистым. Кому достанутся драгоценные артефакты? Сумеет ли человечество использовать свой последний шанс?

ОЛЬГА САВЕЛЬЕВА. «ЛЕГЧЕ! КАК НАЙТИ БАЛАНС В ЖИЗНИ, ЕСЛИ ВСЕ ИДЕТ НЕ ПО ПЛАНУ»

Жанр: Саморазвитие

Дата написания: 2022

Объем: 170 страниц

Описание: В новом сборнике рассказов «Легче! Как найти баланс в жизни, если все идет не по плану» популярный автор Ольга Савельева делится самым личным и сокровенным. Если жизнь рушится в один момент, как найти в себе силы пережить это? Что делает нас по-настоящему счастливыми? Как понять других и принять себя? Ярко, образно и честно автор описывает сложные моменты в жизни. Проживая вместе с читателями каждый из них, она вдохновляет искать светлые моменты в любой ситуации, ведь оптимизм, любовь и надежда – это те суперспособности, которые дремлют в глубине каждого из нас.

ЮЛИЯ ШУТОВА.
«ДАО ЕВСЕЯ КОЗЛОВА»

Жанр: Исторические приключения

Дата написания: 2020

Объем: 190 страниц

Описание: Старая тетрадь из потертого чемодана. Дневник петроградского обывателя. Он начал записывать в первые дни Великой войны, а закончил в последний год Великой империи. Он встречал людей, чьи имена остались в истории, но даже не подозревал об этом. Его имя осталось никому не известным. Калейдоскоп столичной жизни времен Первой мировой глазами очевидца: спиритические сеансы и стачки, рестораны и кинематограф, баронессы и биржевые маклеры, поэты и буддийские монахи, сыщики и шпионы...



КИНО

«ВЕРШИНА МИРА И ГОРНОЕ БЕЗУМИЕ»

Страна: Россия

Режиссер: Сурен Цормудян

Продолжительность: 321 минута

Описание: Горы – это не только красиво. Это еще и геология. А с тех пор как появились люди, это еще и альпинизм, гонки за первенство, трагедии, политика и детективные истории. Также речь пойдет о наиболее известной катастрофе на Эвересте, произошедшей в 1996 г. Гора Эверест – всего лишь вершина всей этой многослойной истории.



«ВОЗДУХ»

Жанр: Драма

Страна: Россия

Режиссер: Алексей Герман – младший

Актерский состав: Анастасия Талызина, Аглая Тарасова, Кристина Лапшина

Описание: Вторая мировая война. В СССР идут тяжелые бои. Немецкая армия наступает. В смешанный авиационный полк прибывает подразделение девушек-летчиц. Все они еще юные, необстрелянные и не совсем понимают пока, что такое война. Они одни из первых девушек-летчиц на фронте. Многие к ним еще не привыкли, как не привыкли вообще к войне. Девушкам приходится трудно в мужском мире, но они день за днем доказывают, что они не хуже мужчин.

Женя – талантливая летчица со сложной судьбой, многое пережившая, научилась не привязываться к людям, чтобы потом не страдать от боли утраты. Она боится своих чувств и старается сдерживать их. Единственное, чего хочет Женя, – хорошо летать и побеждать противника. Ей бы хотелось слиться с воздухом, с ветром, с самолетом в одно целое. В череде воздушных боев девушки воюют все лучше и лучше. Но многие в полку гибнут. Жене трудно даются дружба и любовь, в небе, в бою она чувствует себя больше на своем месте. Вскоре она становится лучшим летчиком полка, хотя вокруг нее остается все меньше живых. Женя взрослеет и готовится вступить в свой последний бой.



МОЦАРТ «ДОН ЖУАН». ГЕНЕРАЛЬНАЯ РЕПЕТИЦИЯ

Жанр: Драма

Страна: Россия

Режиссер: Дмитрий Крымов

Актерский состав: Евгений Цыганов, Тагир Рахимов, Александр Морозов

Продолжительность: 170 минут

Описание: Спектакль о том, что для человека театра нет зазора между реальностями. Репетиция – это то, что происходит в голове permanently, вне зависимости от его воли.





ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

АКТЫ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

РЕШЕНИЕ СОВЕТА ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 19.05.2022 № 87

«О КАТЕГОРИИ ТОВАРОВ, КОТОРЫЕ МОГУТ БЫТЬ ЗАЯВЛЕНЫ К ВЫПУСКУ ДО ПОДАЧИ ДЕКЛАРАЦИИ НА ТОВАРЫ»

К выпуску до подачи декларации на товары в соответствии с таможенной процедурой выпуска для внутреннего потребления могут быть заявлены товары, включенные в перечни товаров, ввозимых в целях реализации мер, направленных на повышение устойчивости экономик государств – членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС)

Установлено, что в целях реализации пункта 1.4 перечня мер по повышению устойчивости экономик государств – членов ЕАЭС, включая обеспечение макроэкономической стабильности, утвержденного распоряжением Совета Евразийской экономической комиссии от 17.03.2022 № 12, к выпуску до подачи декларации на товары в соответствии с таможенной процедурой выпуска для внутреннего потребления могут быть заявлены товары, включенные в перечни согласно приложениям № 2, 4 – 9 к Решению Совета Евразийской экономической комиссии от 17.03.2022 № 37 и ввезенные на таможенную территорию Евразийского экономического союза лицами, указанными в соответствующих подтверждениях целевого назначения ввозимых товаров, предусмотренных подпунктами 7.1.40, 7.1.42 – 7.1.47 пункта 7 Решения Комиссии Таможенного союза от 27.11.2009 № 130.

Вступило в силу 19.06.2022.

РЕШЕНИЕ СОВЕТА ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 19.05.2022 № 86

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА «О БЕЗОПАСНОСТИ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ» (ТР ТС 018/2011)»

Уточнены особенности проведения оценки соответствия транспортного средства (шасси) требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)»

Установлено, что изготовители продукции, зарегистрированные на территории государства – члена ЕАЭС, не являющегося договаривающейся стороной Соглашения о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудо-

вания и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний (заключено в г. Женеве 20.03.1958), при проведении оценки соответствия транспортного средства (шасси), относящегося к типу транспортного средства (шасси), ранее не проходившего оценку соответствия требованиям технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)», до 31 декабря 2023 г. включительно имеют право применять упрощенные процедуры, предусмотренные пунктом 35 указанного технического регламента.

Вступило в силу 09.07.2022.

РЕШЕНИЕ СОВЕТА ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 21.06.2022 № 103

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ В ПУНКТ 3 РЕШЕНИЯ КОМИССИИ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА ОТ 9 ДЕКАБРЯ 2011 Г. № 877»

В 2022 г. проведение планового контроля безопасности колесных транспортных средств может быть перенесено

Установлено, что в случае наступления в 2022 г. срока проведения планового контроля, предусмотренного пунктами 46 и 47 технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)», по заявлению заявителя орган по сертификации вправе принять решение о переносе проведения такого контроля на срок до 12 месяцев при наличии подтверждения неизменности технологического процесса производства сертифицированной продукции и технической документации на продукцию.

Вступило в силу 02.07.2022.

РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 14.06.2022 № 92

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В РЕШЕНИЕ КОМИССИИ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА ОТ 9 ДЕКАБРЯ 2011 Г. № 877»

До 31 января 2023 г. включительно допускается не оснащать устройством или системой вызова экстренных оперативных служб транспортные средства (шасси) категорий М1, М2, М3, N1, N2 и N3

Документ распространяется на транспортные средства, которые изготовлены на таможенной территории ЕАЭС и в отношении которых действуют одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси).

Указанные транспортные средства (шасси) должны быть дооснащены устройством или системой вызова экс-

тренных оперативных служб изготовителем транспортного средства (шасси) до 31 декабря 2023 г.
Вступило в силу 16.07.2022.

РЕКОМЕНДАЦИЯ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 07.06.2022 № 23

«ОБ ОБЩИХ ПОДХОДАХ К ВОПРОСАМ ЦИФРОВОЙ ЛОГИСТИКИ В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ»

Государствам – членам ЕАЭС предложены меры по развитию цифровых технологий в сфере транспорта

При осуществлении сотрудничества по вопросам цифровой логистики рекомендуется руководствоваться, в частности, следующими общими подходами:

- обеспечение приоритетного развития евразийских транспортных коридоров и маршрутов;
- сопряжение процесса развития цифровой логистики в рамках ЕАЭС;
- координация осуществления мероприятий, реализуемых государствами – членами ЕАЭС в соответствии со своим законодательством в сфере транспорта, и мероприятий, реализуемых в рамках формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС;
- обеспечение в рамках ЕАЭС совместимости транспортных информационных систем и сервисов на основе применения международных стандартов;
- отказ от использования в сфере транспорта документов на бумажном носителе, переход к электронному обмену данными в сфере транспорта.

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 11.06.2022 № 161-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ»

Уточнены полномочия по рассмотрению дел о нарушениях правил движения тяжеловесного и крупногабаритного транспорта

В частности, Ространснадзор наделен полномочиями по рассмотрению дел об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 12.21.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, в том числе, в случаях фиксации таких административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи. Одновременно указанные правонарушения исключены из статьи 23.3 КоАП РФ, содержащей перечень административных правонарушений, дела о которых рассматриваются органами внутренних дел (полицией).

Вступил в силу 11.06.2022, за исключением пунктов 2 и 3 статьи 1, вступающих в силу 01.01.2023.



Комментарий АСМАП:

Федеральным законом от 15.04.2022 г. № 92-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» были внесены поправки в Федеральный закон от 24.07.1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» и в Федеральный закон от 8.11.2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», предусматривающие возможность движения тяжеловесного транспортного средства, масса которого с грузом или без груза и (или) нагрузка на ось или группу осей не более чем на 10 % превышает допустимую массу и (или) допустимую нагрузку на ось или группу осей без специального разрешения.

Данное положение распространяется также на тяжеловесные транспортные средства, осуществляющие перевозку делимых грузов. Принятие указанной нормы стало результатом многолетней работы АСМАП, направленной на решение проблем автомобильных перевозчиков, связанных с проведением весогабаритного контроля, в том числе на автоматических пунктах, а также с перевозками грузов в контейнерах.

Для полноценного применения данной нормы, введенной Федеральным законом от 15.04.2022 г. № 92-ФЗ (исключение штрафных санкций до 10 %), было необходимо принятие соответствующих поправок в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. Такие поправки были приняты Федеральным законом от 11.06.2022 г. № 161-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях».

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 11.06.2022 № 156-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «О ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ И ИНДИВИДУАЛЬНЫХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ» И ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «УСТАВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ГОРОДСКОГО НАЗЕМНОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА»

В связи с установлением запрета на осуществление пассажирских перевозок лицами, имеющими судимость, внесены изменения в акты, закрепляющие требования к указанной деятельности

Федеральным законом установлена необходимость предоставления в регистрирующий орган физическим лицом, регистрируемым в качестве индивидуального предпринимателя (ИП), а также ИП при внесении изменений в сведения о нем, содержащиеся в ЕГРИП, справки о наличии (отсутствии) судимости и (или) факта уголовного



преследования либо о прекращении уголовного преследования по реабилитирующим основаниям, в случае, если данное физическое лицо (ИП) намерено осуществлять вид предпринимательской деятельности, включенный в перечень, который утверждается Правительством Российской Федерации, в сфере перевозки пассажиров и багажа легковыми такси, автобусами, трамваями, троллейбусами и подвижным составом внеуличного транспорта.

Также Федеральным законом не допускается государственная регистрация в качестве ИП физического лица, которое намерено осуществлять перевозки пассажиров и багажа легковыми такси, автобусами, трамваями, троллейбусами и подвижным составом внеуличного транспорта, в случае, если данное физическое лицо имеет неснятую или непогашенную судимость за совершение преступлений, указанных в статье 328.1 «Ограничения на занятие трудовой деятельностью, непосредственно связанной с управлением легковыми такси, автобусами, трамваями, троллейбусами и подвижным составом внеуличного транспорта при осуществлении перевозок пассажиров и багажа» Трудового кодекса Российской Федерации, либо подвергается уголовному преследованию за эти преступления.

Кроме того, документом внесены изменения в Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в части допуска отдельных категорий лиц к управлению общественным транспортом и осуществлению пассажирских перевозок.

Вступает в силу с 01.03.2023, за исключением пункта 3 статьи 1, вступающего в силу 01.09.2023.

**ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 28.06.2022 № 190-ФЗ
«О ПРИЗНАНИИ УТРАТИВШИМ СИЛУ
ПУНКТА 2 СТАТЬИ 22 ФЕДЕРАЛЬНОГО
ЗАКОНА «ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ
ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»
И ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ
ЗАКОН «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»**

Федеральным законом установлены категории иностранных физлиц, на которых не распространяется предусмотренная законодательством обязанность по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) в течение 90 дней со дня их въезда в Российскую Федерацию

В случае, если в указанный период, но не позднее 31 декабря 2022 г., такими лицами причинен вред, потерпевшие имеют право на получение компенсационных выплат в счет возмещения вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу.

Данные положения применяются к правоотношениям, возникшим в период с 24 февраля по 31 декабря 2022 г.

Освобождение от обязанности по страхованию гражданской ответственности прекращается с 1 января 2023 г.

Вступил в силу 28.06.2022.

**ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 14.07.2022 № 313-ФЗ
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ
ЗАКОН «О ТАМОЖЕННОМ РЕГУЛИРОВАНИИ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
И О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ
ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ»**

Мобильным группам таможенных органов предоставлено право осуществлять контроль за ввозом и перевозкой товаров автомобильными транспортными средствами технически допустимой максимальной массой 3,5 тонны и более на всей территории Российской Федерации вне зон таможенного контроля, без привлечения сотрудников ДПС

Установлено, что самостоятельно таможенные органы вправе останавливать автомобильные транспортные средства, в том числе в специально обозначенных местах, на территории Российской Федерации с соблюдением правил и требований по обеспечению безопасности дорожного движения. Время таможенного контроля, осуществляемого мобильной группой в форме проверки таможенных, иных документов и (или) сведений, вне зон таможенного контроля не должно превышать два часа с момента останова до момента вручения водителю акта об остановке. До вручения такого акта водитель, автомобильное транспортное средство и находящиеся в нем товары должны оставаться в месте остановки.

Внесенными изменениями уточняется порядок действий уполномоченных должностных лиц таможенных органов в случае принятия решения о проведении таможенного досмотра автомобильного транспортного средства и (или) находящихся в нем товаров, владельцев складов временного хранения в случае помещения автомобильного транспортного средства на территорию склада временного хранения или иное место, являющееся зоной таможенного контроля, а также лиц, управляющих автомобильными транспортными средствами.

Вступает в силу 13.10.2022.

Комментарий АСМАП:

Федеральный закон определяет порядок проверки документов, помещения товаров и транспортных средств на склады временного хранения для проведения таможенного досмотра, фиксации результатов таможенного контроля, возмещения расходов, связанных с нахождением товаров и транспортных средств на СВХ, сроки проверки документов и проведения таможенного досмотра.

**АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 31.05.2022 № 995**

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ОКАЗАНИЯ
УСЛУГ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПРОЕЗДА
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПО ПЛАТНЫМ
АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ ОБЩЕГО
ПОЛЬЗОВАНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО
ЗНАЧЕНИЯ, ПЛАТНЫМ УЧАСТКАМ ТАКИХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, О ВНЕСЕНИИ
ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 30 ЯНВАРЯ 2016 Г. № 47 И ПРИЗНАНИИ
УТРАТИВШИМИ СИЛУ НЕКОТОРЫХ
АКТОВ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ»**

С 1 сентября 2022 г. применяются актуализированные правила оказания услуг по организации проезда транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, платным участкам таких автомобильных дорог

Определяется порядок организации проезда по платной автомобильной дороге, права и обязанности оператора и пользователя при проезде по платной автомобильной дороге.

Признается утратившим силу постановление Правительства Российской Федерации от 19 января 2010 г. № 18.

Кроме того, изменениями, внесенными в методику расчета платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, платным участкам таких автомобильных дорог, утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации от 30.01.2016 № 47, установлено, что размер платы за проезд может дифференцироваться для различных категорий транспортных средств, в том числе, в зависимости от:

- направления движения;
- выбранного пользователем способа регистрации проезда (посредством внесения денежных средств наличным или безналичным расчетом непосредственно при совершении проезда, посредством использования электронного средства регистрации проезда, эмитированного различными операторами (в зависимости от оператора), посредством считывания государственного регистрационного знака транспортного средства, иным образом);
- в случае организации системы взимания платы «свободный поток» дополнительно в зависимости от выбранного пользователем способа оплаты за оказанную услугу проезда (предоплатный или постоплатный способ оплаты проезда).

Вступило в силу 01.09.2022.



**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 15.06.2022 № 1082
«ОБ УСТАНОВЛЕНИИ СЛУЧАЯ, ПРИ КОТОРОМ
ТОВАРЫ МОГУТ ПРИБЫВАТЬ В РОССИЙСКУЮ
ФЕДЕРАЦИЮ И УБЫВАТЬ ИЗ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ В МЕСТЕ, НЕ ЯВЛЯЮЩЕМСЯ
МЕСТОМ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ
В СООТВЕТСТВИИ С ТАМОЖЕННЫМ
КОДЕКСОМ ЕВРАЗИЙСКОГО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА»**

Определен временный порядок перемещения товаров на период проведения реконструкции многостороннего автомобильного пункта пропуска «Кани-Курган» (Амурская область)

Установлено, что прибытие и убытие товаров (за исключением животных), ввозимых и вывозимых автомобильным транспортом через пункт пропуска «Кани-Курган», допускается на участке, расположенном в Амурской области, Благовещенский район, Гродековский сельсовет, в случае если одновременно соблюдаются следующие условия:

- отсутствие возможности размещения товаров и транспортных средств, на которых они перемещаются, в зоне таможенного контроля, созданной в пункте пропуска «Кани-Курган», вследствие ее фактической занятости иными товарами и транспортными средствами либо необходимость при проведении таможенного контроля применения таможенного осмотра, таможенного досмотра и (или) мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля;
 - представление перевозчиком в таможенный орган, осуществляющий таможенный контроль в пункте пропуска «Кани-Курган», документов и сведений, предусмотренных статьями 89 и 92 Таможенного кодекса ЕАЭС;
 - проведение пограничного контроля в пункте пропуска «Кани-Курган».
- Вступило в силу 18.07.2022.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 22.06.2022 № 1123
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОЛОЖЕНИЕ
О ФЕДЕРАЛЬНОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ
КОНТРОЛЕ (НАДЗОРЕ) ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ
ТРЕБОВАНИЙ, УСТАНОВЛЕННЫХ
ТЕХНИЧЕСКИМИ РЕГЛАМЕНТАМИ
В ОТНОШЕНИИ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ (ШАССИ) И КОМПОНЕНТОВ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ШАССИ),
НАХОДЯЩИХСЯ В ОБРАЩЕНИИ (ДО НАЧАЛА
ИХ ЭКСПЛУАТАЦИИ), АВТОМОБИЛЬНОГО
БЕНЗИНА, ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА,
СУДОВОГО ТОПЛИВА И МАЗУТА,
ИЛИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ,
ПОДЛЕЖАЩИХ ПРИМЕНЕНИЮ ДО ДНЯ
ВСТУПЛЕНИЯ В СИЛУ ТЕХНИЧЕСКИХ
РЕГЛАМЕНТОВ В СООТВЕТСТВИИ
С ФЕДЕРАЛЬНЫМ ЗАКОНОМ**



**«О ТЕХНИЧЕСКОМ РЕГУЛИРОВАНИИ»,
В ОТНОШЕНИИ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ЭНЕРГИИ
В ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ СЕТЯХ ОБЩЕГО
НАЗНАЧЕНИЯ ПЕРЕМЕННОГО ТРЕХФАЗНОГО
И ОДНОФАЗНОГО ТОКА ЧАСТОТОЙ 50 ГЦ»**

С 1 сентября 2022 г. вступил в силу актуализированный порядок организации и осуществления госконтроля (надзора) за соблюдением требований в отношении колесных транспортных средств, автомобильного бензина, дизельного, судового топлива и мазута, электроэнергии в электрических сетях общего назначения переменного трехфазного и однофазного тока частотой 50 Гц

Порядок приведен в соответствие с Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.12.2021 г. № 2425 «Об утверждении единого перечня продукции, подлежащей обязательной сертификации, и единого перечня продукции, подлежащей декларированию соответствия, внесении изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2020 г. № 2467 и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации».

Вступило в силу 01.09.2022.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 20.06.2022 № 1105
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 18 СЕНТЯБРЯ 2021 Г. № 1576»**

Внесены дополнения в перечень мест, через которые допускается прибытие и убытие товаров на период проведения реконструкции многостороннего автомобильного пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации «Верхний Ларс» (Республика Северная Осетия – Алания)

Также установлено, что указанный порядок применяется, в том числе, до завершения (но не позднее 31 декабря 2023 г.) мероприятий по увеличению пределов данного многостороннего автомобильного пункта пропуска.

Вступило в силу 20.06.2022.

Комментарий АСМАП:

Во Владикавказе создан центр организации дорожного движения, он станет основой управляющей структуры для транспорта через «Верхний Ларс». С помощью средств видеオフィксации по въезжающим в республику автомобильным транспортным средствам будет собираться информация, которую передадут в таможенную, пограничную службы и ГИБДД. После этого с соблюдением очереди будет организована колонна транспорта в том количестве, которое не создаст пробки на Военно-Грузинской дороге, и далее в сопровождении сотрудников автоинспекции ее направят к пункту пропуска. Пока это будет делаться

в полуавтоматическом режиме, а после завершения строительства дороги в объезд Владикавказа, с предусмотренной там парковкой, а также по завершении реконструкции на пункте пропуска «Верхний Ларс» – налажена автоматическая работа.

После завершения всех работ в полной мере начнет действовать электронная очередь.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 13.07.2022 № 1245
«О МЕРАХ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ПОДПУНКТА
7.1.47 ПУНКТА 7 РЕШЕНИЯ КОМИССИИ
ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА ОТ 27 НОЯБРЯ 2009 Г.
№ 130»**

На Министерство транспорта Российской Федерации возложены полномочия по подтверждению целевого назначения товаров транспортной отрасли

Установлено, что в день выдачи подтверждений их копии направляются в ФТС России посредством системы межведомственного электронного документооборота.

Вступило в силу 22.07.2022.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 15.07.2022 № 1269
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРАВИЛА
ПРИМЕНЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ
В ОТНОШЕНИИ ОТДЕЛЬНЫХ КОЛЕСНЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
И ПРОВЕДЕНИЯ ОЦЕНКИ ИХ СООТВЕТСТВИЯ»**

Правительство Российской Федерации временно отменило требование об оснащении ввозимых в Российскую Федерацию транспортных средств системами вызова экстренных оперативных служб

В соответствии с решением Совета Евразийской экономической комиссии от 15.04.2022 г. № 77 «О внесении изменения в Решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877» внесены поправки в Правила применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств и проведения оценки их соответствия, утвержденные Постановлением Правительства Российской Федерации от 12.05.2022 г. № 855.

Вступило в силу 18.07.2022.

**НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ
ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ
ВЛАСТИ**

**ПРИКАЗ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 06.04.2022 № 121
«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПЕРЕЧНЯ ДОКУМЕНТОВ,
ПРЕДСТАВЛЯЕМЫХ
В ЦЕЛЯХ АТТЕСТАЦИИ СИЛ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
В ОРГАН АТТЕСТАЦИИ СУБЪЕКТОМ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ,
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ
В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ, ОРГАНИЗАЦИЕЙ,
ПРЕТЕНДУЮЩЕЙ НА АККРЕДИТАЦИЮ
ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ОЦЕНКИ УЯЗВИМОСТИ
ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ, ПОДРАЗДЕЛЕНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ ИЛИ ОРГАНИЗАЦИЕЙ,
ПРЕТЕНДУЮЩЕЙ НА АККРЕДИТАЦИЮ
В КАЧЕСТВЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, ФОРМЫ
ЗАКЛЮЧЕНИЯ ОРГАНА АТТЕСТАЦИИ
ОБ ОТСУТСТВИИ У ЛИЦА, ПРИНИМАЕМОГО
НА РАБОТУ, НЕПОСРЕДСТВЕННО СВЯЗАННУЮ
С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ, ИЛИ ВЫПОЛНЯЮЩЕГО
ТАКУЮ РАБОТУ, ОГРАНИЧЕНИЙ НА ЕЕ
ВЫПОЛНЕНИЕ И ПОРЯДКА ВЕДЕНИЯ
ДОКУМЕНТОВ ПО УЧЕТУ ВЫДАННЫХ
ЗАКЛЮЧЕНИЙ ОБ ОТСУТСТВИИ
У ЛИЦА, ПРИНИМАЕМОГО НА РАБОТУ,
НЕПОСРЕДСТВЕННО СВЯЗАННУЮ
С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ, ИЛИ ВЫПОЛНЯЮЩЕГО
ТАКУЮ РАБОТУ, ОГРАНИЧЕНИЙ НА ЕЕ
ВЫПОЛНЕНИЕ»**
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
01.06.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 68700

С 1 сентября 2022 г. устанавливается новый Перечень документов, представляемых в целях аттестации сил обеспечения транспортной безопасности

Документы представляются субъектом транспортной инфраструктуры, специализированной организацией в области обеспечения транспортной безопасности, организацией, претендующей на аккредитацию для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, подразделением транспортной безопасности или организацией, претендующей на аккредитацию в качестве подразделения транспортной безопасности.

Предусмотрены форма заключения органа аттестации об отсутствии у лица, принимаемого на работу, непосред-



ственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющую такую работу, ограничений на ее выполнение и порядок ведения документов по учету выданных заключений.

Признан утратившим силу аналогичный Приказ Минтранса России от 28.08.2020 г. № 333.

Вступил в силу 01.09.2022.

**ПРИКАЗ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 11.04.2022 № 127
«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ВЫДАЧИ
СПЕЦИАЛЬНОГО РАЗРЕШЕНИЯ
НА ДВИЖЕНИЕ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ
ДОРОГАМ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА,
ОСУЩЕСТВЛЯЮЩЕГО ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ
ГРУЗОВ»**
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
02.06.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 68704

С 1 сентября 2022 г. применяется актуализированный порядок выдачи специального разрешения на перевозку опасных грузов автомобильным транспортом

Специальное разрешение выдается на срок не более одного года.

Определены порядок направления заявления о выдаче специального разрешения, перечень прилагаемых к нему документов, порядок их рассмотрения, правила согласования маршрутов транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов, порядок оформления и выдачи разрешения.

В приложении приведена форма специального разрешения.

Признается утратившим силу приказ Минтранса России от 12.08.2020 г. № 304.

Вступил в силу 01.09.2022.

**ПРИКАЗ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 05.05.2022 № 166
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ТРЕБОВАНИЯ
К ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЕ
ОПЕРАТОРА ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА,
УТВЕРЖДЕННЫЕ ПРИКАЗОМ МИНТРАНСА
РОССИИ ОТ 9 ИЮЛЯ 2020 Г. № 232»**
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
01.06.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 68678

Внесены изменения в требования к производственно-технической базе оператора технического осмотра

Изменения касаются, в частности, зданий, используемых для пункта технического осмотра, платформенных подъемников под колеса, осмотровых канав, диагностических линий.

Документ дополнен приложением к требованиям – «Средства технического диагностирования, размещаемые на диагностических линиях, в том числе на передвижных диагностических линиях».

Вступил в силу 12.06.2022.



РАСПОРЯЖЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 04.08.2022 № АК-198-Р

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ОФИЦИАЛЬНЫХ
РАЗЪЯСНЕНИЙ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ
ТРЕБОВАНИЙ, УСТАНОВЛЕННЫХ ПУНКТАМИ
2, 4, 16 И 18, ПОРЯДКА ВЫДАЧИ КАРТОЧЕК
(КАРТ), ИСПОЛЪЗУЕМЫХ
В ЦИФРОВЫХ КОНТРОЛЬНЫХ УСТРОЙСТВАХ,
УСТАНОВЛИВАЕМЫХ НА ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВАХ, УТВЕРЖДЕННОГО ПРИКАЗОМ
МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ ОТ 23 ОКТЯБРЯ 2020 Г. № 435»**

Разъяснены отдельные положения Порядка выдачи карточек (карт), используемых в цифровых контрольных устройствах, устанавливаемых на транспортных средствах

В частности, в случае если карта водителя транспортного средства, допущенного к осуществлению международных автомобильных перевозок и оснащенного контрольным устройством, соответствующим требованиям Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки от 1 июля 1970 г. (ЕСТР), не находится в распоряжении водителя в связи с отсутствием технической возможности ее выдачи (отсутствием компонентов для изготовления), водитель вправе использовать распечатки контрольного устройства, заполняемые в соответствии с ЕСТР, включая приложение и добавления к нему, при осуществлении внутрироссийских перевозок.

Действует с 04.08.2022.

Комментарий АСМАП:

Данное распоряжение подготовлено с целью обеспечения бесперебойного выполнения внутрироссийских перевозок транспортными средствами, оснащенными контрольными устройствами, соответствующими требованиям ЕСТР, в условиях дефицита электронных компонентов для производства карт водителя.

Предусматривается возможность водителя использовать распечатки контрольного устройства, заполняемые в соответствии с ЕСТР, включая приложение и добавления к нему, при осуществлении внутрироссийских перевозок в ситуации, когда технической возможности выдачи карт нет.

Примеры заполнения распечаток тахографа приведены на сайте ФБУ «Росавтотранс».

ИНФОРМАЦИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

«О СОГЛАСОВАНИИ ПРОГРАММ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

К 1 сентября 2022 г. основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий должны быть приведены в соответствие с новыми Примерными программами и направлены на согласование в Государственную инспекцию безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации

Обращается внимание на то, что одним из лицензионных требований к лицензиату при осуществлении образовательной деятельности является наличие разработанных и утвержденных организацией, осуществляющей образовательную деятельность, образовательных программ.

Программы профессионального обучения водителей должны быть согласованы с ГИБДД МВД России. Контрольным (надзорным) органом также будет оцениваться соблюдение согласования образовательной программы.

ИНФОРМАЦИЯ МИНФИНА РОССИИ «О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ЭТИЛОВОГО СПИРТА В БОЧКАХ ИЛИ ЕВРОКУБКАХ»

Даны разъяснения о перевозке этилового спирта автомобильным транспортом, в том числе в целях экспорта

В настоящее время по общим правилам перевозки этилового спирта автомобильным транспортом, в том числе для экспорта, осуществляются транспортными средствами организаций, оборудованными опломбированными данной организацией емкостями (цистернами) и (или) снаряженными прицепом (полуприцепом) с такими емкостями (цистернами) и находящимися в собственности, хозяйственном ведении или оперативном управлении таких организаций, и только при условии оснащения этих транспортных средств оборудованием для учета объема перевозок этилового спирта и специальными техническими средствами регистрации в автоматическом режиме движения, опломбированными федеральным органом по контролю и надзору, которые обеспечивают передачу данных о перемещении этих транспортных средств по территории Российской Федерации, в том числе данных о текущем местоположении, пройденном маршруте, времени и местах стоянок, по спутниковым навигационным системам в единую государственную автоматизированную информационную систему учета объемов производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции, за исключением перевозок этилового спирта, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита.

Все имеющиеся требования к перевозкам этилового спирта являются мерами контроля за перевозками этилового спирта.

Одновременно отмечается, что в настоящее время законодательство о государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции не содержит требований к перевозкам этилового спирта, в том числе в целях экспорта, осуществляемых железнодорожным или морским транспортом.

ИНФОРМАЦИЯ МВД РОССИИ «ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ РАЗЪЯСНЯЕТ ВОПРОСЫ ДОПУСКА К УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ ВОДИТЕЛЕЙ С ИНОСТРАННЫМИ УДОСТОВЕРЕНИЯМИ»

Рассмотрены вопросы о признании действительности иностранных национальных водительских удостоверений для управления транспортными средствами на территории Российской Федерации

Разъясняется, что не ограничивается действие иностранных водительских удостоверений, в том числе выданных в государствах, не являющихся совместно с Российской Федерацией участниками международных договоров в области обеспечения безопасности дорожного движения. Подобных ограничений не существует как для тех, кто имел российское гражданство при получении иностранного водительского удостоверения, так и для тех, кто приобрел его после оформления документа.

Управление транспортными средствами лицами, имеющими иностранные или международные водительские удостоверения при осуществлении трудовой или иной деятельности, связанной с управлением транспортными средствами, не допускается. Исключения определены для граждан государств, законодательство которых закрепляет использование русского языка в качестве официального.

ИНФОРМАЦИЯ ФСТ РОССИИ «О НАПРАВЛЕНИИ РАЗЪЯСНЕНИЙ»

Разъяснены особенности возбуждения дел по статье 16.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях «Несоблюдение запретов и (или) ограничений на ввоз товаров на таможенную территорию Евразийского экономического союза или в Российскую Федерацию и (или) вывоз товаров с таможенной территории Евразийского экономического союза или из Российской Федерации» в условиях введения санкций

В частности, перед тем как будет принято решение о возбуждении дел данной категории, должно быть установлено, в числе прочего: каким именно актом Правительства Российской Федерации введен запрет (или ограничение); отнесены ли товары к соответствующим перечням; распространяются ли на данные товары исключения, предусмотренные актами Правительства Российской



Федерации; имеются ли внешнеторговый договор, иной договор, например, розничной купли-продажи и т. д., транспортные (перевозочные) документы, путевые листы, позволяющие определить отправителя, получателя и перевозчика товаров, маршрут следования, проведены ли их анализ и оценка.

При этом должны учитываться даты вступления в силу актов Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, даты принятия (утверждения) уполномоченными государственными органами соответствующих порядков выдачи разрешений на вывоз товаров, а также фактическая возможность лиц получить разрешение, обращения лиц за получением разрешения либо разъяснений, дату и время принятия товаров к перевозке и их фактического вывоза с территории Российской Федерации перевозчиком, даты и время регистрации таможенной декларации.

Также должна быть дана объективная оценка обстоятельствам транспортировки товаров – позволяют ли транспортные (перевозочные) документы перевозчику самостоятельно отнести товары к соответствующим перечням, имел ли он возможность узнать о запретах и ограничениях.

Должно быть принято во внимание то, что в настоящее время утверждены не все порядки выдачи разрешительных документов уполномоченными государственными органами, практика выдачи сертификатов СТ-1 различная. После начала действия данных порядков следует устанавливать, имелась ли у лица (отправителя, декларанта) реальная возможность получить разрешение (разъяснение, консультацию) на вывоз либо отказаться от перевозки.

В условиях введения санкций, учитывая важность обеспечения оборота товаров, необходимых для экономической безопасности государства, в целях снятия административных барьеров и очагов напряжения рекомендуется меры обеспечения в виде изъятия или ареста предмета правонарушения применять только в исключительных случаях. При этом необходимо учитывать статус лица, деловую репутацию, социальную значимость, наличие производства, количество рабочих мест, совершало ли ранее лицо правонарушения и другое.

При привлечении лиц к административной ответственности производство по делу должно осуществляться максимально оперативно, включая определение судьбы товаров.

ИНФОРМАЦИЯ МИНФИНА РОССИИ «ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ТАРИФНЫХ ЛЬГОТ В ВИДЕ ОСВОБОЖДЕНИЯ ОТ УПЛАТЫ ВВОЗНЫХ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН И УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА»

Разъяснена процедура освобождения от уплаты ввозных таможенных пошлин и утилизационного сбора магистральных тягачей (не старше трех-пяти лет)

Сообщается, в частности, что предложения государств – членов ЕАЭС о предоставлении тарифных льгот



вносятся в Евразийскую экономическую комиссию органом государственной власти государства – члена ЕАЭС, уполномоченным в соответствии с законодательством этого государства на взаимодействие с ЕЭК.

Формирование позиции российской стороны к заседаниям ЕЭК по вопросам предоставления тарифных льгот производится в порядке, установленном Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.12.2009 г. № 1166, через подкомиссию по таможенно-тарифному и нетарифному регулированию, защитным мерам во внешней торговле Правительственной комиссии по экономическому развитию и интеграции, обеспечение деятельности которой возложено на Минэкономразвития России.

Предложения по установлению тарифной льготы в виде освобождения от уплаты ввозных таможенных пошлин рассматриваются подкомиссией на основании рассмотренных в установленном порядке федеральными органами исполнительной власти обращений предприятий, организаций, отраслевых ассоциаций и союзов, министерств и ведомств, субъектов Российской Федерации, других заинтересованных лиц.

Для установления тарифной льготы заинтересованному лицу необходимо обратиться в подкомиссию по форме, размещенной на официальном сайте Минэкономразвития России www.economy.gov.ru в разделе «Внешнеэкономическая деятельность» (подраздел «Таможенно-тарифное регулирование»), с предоставлением соответствующего финансово-экономического обоснования, подтверждающего целесообразность реализации предложений по установлению тарифной льготы в виде освобождения от уплаты ввозных таможенных пошлин.

ИНФОРМАЦИЯ ФНС РОССИИ

«О ПРЕКРАЩЕНИИ ИСЧИСЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В СЛУЧАЕ ГИБЕЛИ ЗАСТРАХОВАННОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА»

Разъяснено, какие документы могут подтверждать гибель застрахованного транспортного средства для целей прекращения исчисления транспортного налога

В соответствии с законодательством страхователь (выгодоприобретатель) вправе отказаться от своих прав на застрахованное транспортное средство в пользу страховщика в целях получения от него страховой выплаты в размере полной страховой суммы.

В таком случае в качестве основания для прекращения исчисления транспортного налога могут представляться:

- договор страхования;
- соглашение об отказе от права собственности на транспортное средство в пользу страховщика и выплате страхового возмещения;
- экспертное заключение, в котором содержится вывод о гибели транспортного средства;
- акт приема-передачи оставшихся частей транспортно-го средства.

ИНФОРМАЦИЯ МИНПРОСВЕЩЕНИЯ РОССИИ «О РАССМОТРЕНИИ ОБРАЩЕНИЯ»

Даны разъяснения по вопросу о примерных программах профессионального обучения водителей транспортных средств

С 1 сентября 2022 г. со вступлением в силу Приказа Минпросвещения России от 08.11.2021 № 808 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» утрачивают силу приказы Минобрнауки России «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» от 26.12.2013 г. № 1408 и от 12.05.2015 г. № 486.

В этой связи сообщается, в частности:

- об отличии новых примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий от действующих в настоящее время;
- каким образом будут завершать обучение в автошколе обучающиеся, которые начали обучение до момента вступления в действие приказа Минпросвещения России от 08.11.2021 г. № 808.

ИНФОРМАЦИЯ МИНЦИФРЫ РОССИИ ОТ 27.04.2022 № 27-01-24/38693

В ПРИЛОЖЕНИИ «ГОСУСЛУГИ АВТО» ПОЯВИЛСЯ СЕРВИС «ЕВРОПРОТОКОЛ ОНЛАЙН»

Минцифры России запустило сервис «Европротокол онлайн» в мобильном приложении «Госуслуги Авто»

С его помощью автомобилисты могут оформить извещение о дорожно-транспортном происшествии без вызова сотрудника полиции и заполнения бумажных бланков.

Разъясняется, какие действия необходимы, чтобы оформить электронный европротокол, о суммах возмещения и других возможностях сервиса оформления электронного извещения о дорожно-транспортном происшествии.



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

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

Телефоны:

8-40153-33-106 (служба бронирования)

8-40153-33-100 (администратор гостиницы)

8-40153-33-111 (администратор спортивного комплекса)

Факс:

8-40153-33-153

E-mail: info@hotelolimp.ru

УЧЕБНО-КОНСУЛЬТАЦИОННЫЕ ЦЕНТРЫ

АССОЦИАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ (АСМАП)

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

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Москва

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

Брянск

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

Смоленск

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

Смоленск

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

Белгород

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

СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Санкт-Петербург

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

Великий Новгород

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

Псков

«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»
180007, г. Псков, Ольгинская набережная, д. 9а, пом. 18
(ЧУ ДПО «Учебный центр «ЗНАНИЯ»)
(8112) 44-12-21, (4832) 68-70-74, znaniye.pskov@bk.ru,
briansksentr.asmap2010@yandex.ru, http://uke-asmap32.ru

Калининград

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

Светлогорск

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

ПРИВОЛЖСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Нижний Новгород

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

Киров

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

Набережные Челны

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

Саратов

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

Самара

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

Тольятти

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

Уфа

«Академия АСМАП»
450059, Республика Башкортостан, г. Уфа, ул. Рихарда Зорге,
д. 15, корп. 1, оф. 102 (АНО ДПО «ТрансСейфти»)
(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»)
(8452) 20-92-46, (927) 223-61-41, 127-51-55, 277-16-17,
(988) 243-11-31, asmap-saratov@mail.ru, www.ukc-asmap64.ru

Краснодар

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

Волгоград

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

СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Черкесск

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

Махачкала

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

Республика Северная Осетия – Алания

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

УРАЛЬСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Екатеринбург

«Уральский учебно-консультационный центр
Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
620100, г. Екатеринбург, Сибирский тракт, д. 31а,
Сибирский тракт, д. 57
(343) 287-02-54, (912) 603-87-00, 254-64-07
2546407@mail.ru
http://www.ekb-uke.asmap.ru

Тюмень

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

Челябинск

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

СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Омск

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

Новосибирск

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

Барнаул

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Улан-Удэ

«Учебно-консультационный центр Ассоциации
международных автомобильных перевозчиков»
670013, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ,
ул. Жердева, д. 8а, стр. 10
(3012) 37-93-47, 41-08-04, 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-Григоревича, д. 7, пом. 409
(3022) 55-44-50, (914) 495-89-16, 489-80-43, 355702@mail.ru
http://www.chita-uke.asmap.ru

Благовещенск

«Академия АСМАП»
675000, Амурская область, г. Благовещенск,
ул. Пионерская, д. 150 (УКК «Амуравтотранс»)
(495) 917-80-12 (доб. 352, 355, 356), (4162) 23-14-89
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