

МАДП

2

166/2023

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls



С Днем Победы!





*Уважаемые коллеги, дорогие ветераны!
Примите самые теплые поздравления
с Днем Победы!*

*Величие и святость этого события неподвластны
времени. Память о воинах-победителях,
мужественно сражавшихся на фронтах, о тех, кто
ковал победу в тылу, объединяет разные поколения
граждан нашей страны. Сегодня это единение дает
нам силы противостоять любым угрозам
и вызовам, помогает преодолевать трудности
и идти вперед.*

*Желаем вам, уважаемые коллеги и ветераны,
доброе здоровья, душевного тепла, счастья
и благополучия! Пусть вас обходят стороной печали
и невзгоды, а забота и теплота сердец окружающих
людей согревают ваш жизненный путь!*

Президент АСМАП

Е. С. Москвичев

Генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин



СОДЕРЖАНИЕ

ПОЗДРАВЛЯЕМ! <i>Автор: А. Новичкова</i>	2	ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК На пути к устранению заторов <i>Ситуация на границах с Азербайджаном, Грузией и Китаем</i> <i>Автор: Департамент организации перевозок АСМАП</i>	38
РЕГИОНЫ Принимаем новые вызовы <i>Авторы: А. Новичкова, А. Егоров</i>	5	СТРАХОВАНИЕ Подводные камни в страховании: советы специалиста <i>Автор: А. Новичкова</i>	40
Курс на Восток <i>Автор: Е. Приморская</i>	8	ПАМЯТЬ Предприятия мечты <i>Автор: А. Новичкова</i>	42
Время показать характер <i>Авторы: А. Новичкова, А. Ларионов</i>	11	ЧЕЛОВЕК И БИЗНЕС Сохраняя оптимизм <i>Автор: В. Заводцов</i>	46
Новые возможности на фоне ограничений <i>Авторы: А. Новичкова, А. Антонов</i>	14	ЭКОНОМИКА Инновации финансового рынка <i>Авторы: О. Бровкина, А. Фофанова</i>	48
На стыке Европы и Азии <i>Авторы: А. Новичкова, А. Салаутин</i>	17	ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ Неслучайные эпизоды <i>Авторы: Н. Зайцев</i>	49
Секрет успеха – в новых направлениях <i>Автор: А. Мараховская</i>	20	РЕМЗОНА Снижаем затраты на ремонт топливной аппаратуры <i>Автор: Д. Боровицкий</i>	50
Осваивая новые направления <i>Автор: И. Черняков</i>	23	НА ДОСУГЕ Что почитать? Что посмотреть? <i>Автор: А. Новичкова</i>	56
ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК Особенности перевозок: Грузия, Иран, Казахстан, Китай, Турция <i>Автор: Департамент организации перевозок АСМАП</i>	26	НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА Обзор законодательства <i>Автор: Юридическое управление АСМАП</i>	58
ПАМЯТЬ Реаниматоры «железных коней» <i>Автор: А. Новичкова</i>	30		
РЕГИОНЫ Дорога длиной в 30 лет <i>Автор: В. Алешковский</i>	34		

МАП

«Международные автомобильные перевозки»
№ 2, 2023 год

Регистрационное свидетельство № 015455

Учредитель и издатель –
Ассоциация международных
автомобильных перевозчиков
(АСМАП)

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

Корректор: Татьяна БАТАШЕВА

Дизайн и верстка: Татьяна КОРЕЦ

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

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

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

Подписано в печать 28.04.2023 г.

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

Поздравляем!



Л. В. Федоренко

С приходом долгожданной весны наступает новая светлая пора. Все вокруг оживает, пробуждаясь от крепкого зимнего сна. Первые весенние именинники – юбиляры, родившиеся в марте и апреле текущего года, принимают поздравления!

В первую очередь поздравляем наших прекрасных дам:



Е. Ю. Строганова

Ларису Витальевну Федоренко,
директора ООО «Сириус» (г. Уссурийск);

Елену Юрьевну Строганову,
директора ООО «ВИП Транс» (г. Смоленск);

Аллу Анатольевну Шабанову,
бухгалтера филиала АСМАП по Калининградской области.



А. А. Шабанова

Сердечно поздравляем с 70-летием
и желаем крепкого здоровья
Сергею Дмитриевичу Сафонову,
директору ООО «Ф.Транзит» (г. Смоленск).

Большого личного счастья и удачи во всем по случаю
65-летия желаем

Александру Валентиновичу Шерякову,
директору ООО «Алеся» (г. Ивангород);

Сергею Алексеевичу Климовичу,
главному специалисту управления административно-хозяйственной деятельности АСМАП.



С. Д. Сафонов

Тепло поздравляем с 60-летием и желаем бодрости духа
и неиссякаемой энергии

Дмитрию Кузьмичу Елтареву,
индивидуальному предпринимателю (г. Калининград);

Василию Васильевичу Заводцову,
индивидуальному предпринимателю (г. Брянск).



А. В. Шеряков

Всего самого доброго в честь 55-летия желаем
Сергею Александровичу Портнову,
генеральному директору ЗАО «Норд Транс Авто»
(г. Санкт-Петербург).

Удачи во всех начинаниях по случаю 50-летия желаем

Юрию Ильичу Гутюму,
генеральному директору ООО «Грузовозов»
(Калининградская область);



С. А. Климович

Андрею Альфредовичу Янсону,
директору ООО «АВВА» (г. Псков);



С. А. Портнов

Олегу Владимировичу Смирнову,
индивидуальному предпринимателю (г. Великие Луки);
Сергею Леонидовичу Селиванову,
генеральному директору ООО «МАРС»
(Смоленская область);

Сергею Владимировичу Бураго,
заместителю генерального директора
ООО «РустаЛогистик» (г. Москва).



О. В. Смирнов

Три десятка лет прошло с момента образования
ИП Завьялов Виктор Александрович (г. Ярославль);
АО «Санкт-Транс» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Юрий Васильевич Силаев).

Четверть века назад началась история организаций –
членов АСМАП:

ООО «Беатриче» (г. Калининград,
директор – Олег Юрьевич Киселев);

ИП Елтарев Дмитрий Кузьмич (г. Калининград);
ООО «ИНТЕР-ТРАССА» (г. Калининград,
генеральный директор –

Лариса Михайловна Стародубцева);

ООО «Контейнерный транзит» (г. Санкт-Петербург,
директор – Илья Маркович Романов);

АО МП «Триах» (Брянская область,
генеральный директор – Александр Иванович Галаганов);

ООО «МТК ДимМакс-НП» (г. Москва,
генеральный директор – Александр Витальевич Онокало);

АО «НОРД ВИЛ» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Павел Александрович Суворов);

ООО «РЛМ-КАРГО» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Олег Анатольевич Ложечко);

ЗАО «Стройторгсервис» (г. Смоленск,
директор – Юрий Николаевич Тихонов);

ООО «ТРАНС ТЭП» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Андрей Сергеевич Пономаренко).



С. В. Бураго

Минуло два десятилетия со дня организации

ООО «АВТОДОМ» (г. Смоленск,
директор – Ольга Сергеевна Белова);

ООО «ВИНЕС-ТРАНС» (Ростовская область,
директор – Василий Владимирович Сокира);

ООО «Дизель Транс Торг» (Брянская область,
генеральный директор –

Александр Александрович Медведков);

ИП Демкин Владимир Григорьевич (Московская область);
ООО «ЛенТрансАгентство» (г. Санкт-Петербург,
 генеральный директор – Леонид Иванович Тищенко);
ООО МП «Совтрансавто-Восток» (Брянская область,
 директор – Александр Николаевич Ильющенко);
ООО МП «Совтрансавто-Десна» (Брянская область,
 директор – Алексей Иванович Шатый);
ООО «Транском» (Смоленская область,
 директор – Павел Николаевич Барановский);
ООО «Юнитранс» (Брянская область,
 директор – Николай Александрович Никишин);
ИП Чижов Олег Михайлович (г. Псков).

Пятнадцать лет назад было положено начало работе компаний:

ООО «ВАНСОН» (Московская область,
 генеральный директор – Иван Сергеевич Полтавцев);
ИП Гельметдинов Равиль Наильевич
 (Республика Татарстан);
ООО «РекароТранс» (Смоленская область,
 директор – Андрей Григорьевич Энтин);
**ООО «Совместное русско-немецкое предприятие
 «ХАЗЕНКАМП-ГРМ»** (г. Санкт-Петербург,
 генеральный директор – Павел Викентьевич Россо);
ООО «Стюд» (г. Санкт-Петербург,
 генеральный директор – Алексей Васильевич Цыбизов);
ООО «ТИГЕРТРАНС» (Республика Дагестан,
 генеральный директор –
 Хажабанд Макагомедович Хажабандов).

Юбилейный – десятый – год у следующих организаций:

ООО «АТЛ-транс» (г. Ижевск,
 директор – Михаил Юрьевич Ревякин);
ООО «Виватранс» и ООО «Оптитранс»
 (Смоленская область,
 директор – Сергей Васильевич Каток);
ООО «Транскаскарь» (г. Смоленск,
 директор – Антон Валерьевич Кузин).

От имени членов АСМАП Администрация Ассоциации сердечно поздравляет юбиляров и желает им крепкого здоровья, успехов во всем и хорошего настроения!



Принимая новые вызовы

В первый день весны в культурно-деловом центре «Геркулес» состоялось региональное собрание членов АСМАП в Калининградской области.

Александра НОВИЧКОВА,
 Алексей ЕГОРОВ

Традиционно региональные мероприятия Ассоциации вызывают большой интерес и живой отклик у представителей местных автотранспортных предприятий. Для участия в региональном собрании было зарегистрировано более 140 перевозчиков – членов АСМАП.

В собрании приняли участие президент Ассоциации Е. С. Москвичев, генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин, заместители министра развития инфраструктуры Калининградской области А. О. Беликова и министра экономического развития, промышленности и торговли области А. И. Иванов, руководитель Департамента регионального

развития и персонала Ассоциации В. Е. Фильченков, представители партнеров мероприятия.

С приветственным словом к присутствующим обратился Е. С. Москвичев. Он поблагодарил калининградских перевозчиков за эффективную работу даже в нынешних непростых условиях и призвал проявлять активность при обсуждении наиболее актуальных вопросов с учетом специфики региона.

Заместитель министра развития инфраструктуры Калининградской области А. О. Беликова в своем обращении к участникам собрания отметила весомую роль местных международных перевозчиков для экономики Калининградской области и страны в целом.

С отчетом о работе филиала Ассоциации по КО за 2022 г., задачах на 2023 г. и своем участии в работе Правления АСМАП выступил член Правления Ассоциации, генеральный директор ООО «Сталена» С. А. Гоз. Он отметил, что количество организаций – членов Ассоциации в Калининградской области составляет более 190 организаций с численностью подвижного состава около 2 700 единиц. Доля автопоез-

дов стандарта Евро-5 составляет свыше 65 %.

В прошлом году деятельность филиала была направлена на минимизацию последствий введения санкций, крайне негативно отразившихся на работе калининградских автотранспортных предприятий, и оказание им практической помощи в условиях беспрецедентного санкционного давления. Для этого решался ряд задач по основным направлениям. В частности, проводилась работа с



Член Правления АСМАП, генеральный директор ООО «Сталена» С. А. Гоз

региональными органами власти и контрольно-надзорными органами для выработки мер по максимальному смягчению на региональном уровне негативной ситуации, сложившейся в отрасли международных автоперевозок. Кроме того, осуществлялось сотрудничество с руководством Калининградской областной таможни и начальником таможенного поста на МАПП «Чернышевское» по вопросу осуществления пропуска максимально возможного количества грузовых транспортных средств. Для исключения случаев приостановки допусков к международным автоперевозкам и оперативного реагирования на возникающие проблемы филиал взаимодействовал с руководством МУГАДН по Калининградской области. Немаловажной была и совместная деятельность с организациями – членами АСМАП по всем вопросам осуществления международных автоперевозок в условиях санкций.

В результате был решен ряд важных проблем. Так, не были введены весенние ограничения на региональных и межмуниципальных дорогах Калининградской области.

На паромной линии Балтийск – Усть-Луга выделены постоянные рейсы для перевозки только грузовых транспортных средств. Первое такое мероприятие было проведено в октябре 2022 г. Паром «Генерал Чернышевский» в ходе двух рейсов перевез 402 грузовых ТС из порта Усть-Луга в порт Балтийск, и про-

блема с месячной очередью на тот момент была решена. За январь – февраль 2023 г. были выполнены два рейса с вывозом только грузового подвижного состава.

При содействии правительства области решен вопрос с руководством ПАО «Аэрофлот» в Калининградской области о льготной цене на авиабилеты из аэропорта Храброво в аэропорт Пулковое и обратно – для водителей-международников, убывающих в порт Усть-Луга. При средней стоимости билета 7 000 рублей льготный тариф составляет 3 500 рублей.

Созданы необходимые бытовые условия для водителей при возникновении длительных простоев на МАПП «Чернышевское».

Принято участие в подготовке распоряжения правительства Калининградской области «О выделении денежных средств». Филиал неоднократно обращался в правительство области по вопросу снижения ставки транспортного налога на грузовые транспортные средства с мощностью двигателя свыше 250 л. с. В результате удалось добиться не прямого снижения ставки транспортного налога, а данного распоряжения.

В условия и порядок предоставления займов субъектам малого и среднего предпринимательства, осуществляемых «Центром поддержки предпринимательства Калининградской области», в рамках антикризисных мер внесен отдельный пункт – «Покупка транспортных

средств». При этом можно приобрести как новый, так и подержанный подвижной состав. Центр предоставляет денежные средства на срок до семи лет под процентную ставку 2 % годовых на весь срок пользования займом.

Решен вопрос о прикомандировании дополнительных сотрудников таможни на МАПП «Чернышевское» для ускорения оформления грузовых ТС. Благодаря этому на тот период очереди при нормальной работе литовской стороны отсутствовали.

Взаимодействие с руководством МУГАДН по Калининградской области позволило оперативно переоформить допуск к МАП транспортным средствам, переданным от арендаторов собственникам, в связи с запретом на проезд по территории Литвы арендованных автомобилей.

В результате работы, проведенной АСМАП по подготовке Постановления Правительства РФ от 25.10.2022 № 1897 «Об утверждении Правил предоставления в 2022 году субсидий из федерального бюджета в целях компенсации ущерба, причиненного российским международным автомобильным перевозчикам вследствие незаконного изъятия транспортных средств и грузов на территориях дружественных иностранных государств при осуществлении международных автомобильных перевозок», перевозчик Калининградской области получил государственную

субсидию в полном размере, покрывающем причиненный ему ущерб в связи с конфискацией автопоезда с грузом на территории Украины.

Председатель Регионального совета Ассоциации в КО, генеральный директор ООО «Регул-Авто» А. Н. Виниченко ознакомил участников собрания с работой членов Совета.

С учетом имеющихся у калининградских международных автоперевозчиков специфических проблем обсуждение докладов было достаточно активным и эмоциональным.

Руководители АСМАП ответили на интересующие членов Ассоциации вопросы, рассказали об уже решенных проблемах и возможностях решения остающихся.

После обсуждения участники собрания перешли к выдвижению кандидата в президенты Ассоциации на следующий пятилетний период, кандидата в члены Правления от КО и избранию членов Регионального совета.

К моменту проведения собрания в филиал поступило единственное заявление о выдвижении кандидатом в президенты АСМАП на период 2023 – 2028 гг. – от действующего президента Ассоциации Е. С. Москвичева. Он довел до присутствующих основные положения своей предвыборной программы, акцентировав внимание на основных узловых проблемах и новых вызовах, которые стоят перед отраслью, обозначил целевые задачи Ассоциации на ближайшие пять лет. В программе были представлены конкретные меры для достижения обозначенных задач.

По итогам заинтересованного обсуждения программы Е. С. Москвичев был выдвинут перевозчиками Калининградской области кандидатом в президенты АСМАП.

Генеральный директор ООО «Сталена» С. А. Гоз был выдвинут кандидатом в члены Правления Ассоциации.

Региональный совет членов АСМАП в Калининградской об-

ласти избран в составе восьми человек.

Далее состоялась церемония награждения руководителей предприятий – членов Ассоциации.

За вклад в развитие международных автомобильных перевозок Почетными грамотами Ассоциации награждены: О. В. Вербицкая, директор ООО «АвтоВек»; И. А. Виниченко, финансовый директор ООО «Регул-Авто»; Р. В. Лапин, директор ООО НПП «Коллизей»; С. В. Панченко, генеральный директор ООО «МИТ ТРАНС». Благодарственными письмами Министерства развития инфраструктуры Калининградской области награждены: Р. Н. Акчуринов, генеральный директор ООО «АР-ТРАНС»; М. Б. Денисова, генеральный директор ООО «Еврокрук»; В. Г. Дрынкин, исполнительный директор ООО «Сталена»; С. В. Пашенко, генеральный директор ООО «БИГ КАР».

Для перевозчиков была организована выставка «АСМАП-Балтик-2023». Перед присутствующими с презентацией новой модели КАМАЗа выступил руководитель отдела продаж автомобилей ООО «Автоцентр Кардан» официального дилера ПАО «КАМАЗ» А. А. Сафьян. 🚫



Президент АСМАП Е. С. Москвичев (слева) и директор ООО НПП «Коллизей» Р. В. Лапин (справа)



Президент АСМАП Е. С. Москвичев (слева) и генеральный директор ООО «МИТ ТРАНС» С. В. Пашенко (справа)



Обсуждение проблем перевозчиков



Заместитель министра экономического развития, промышленности и торговли Калининградской области А. И. Иванов (слева) и генеральный директор ООО «Еврокрук» М. Б. Денисова (справа)

Курс на Восток

Во Владивостоке состоялось региональное собрание членов АСМАП в Дальневосточном федеральном округе. Данное мероприятие стало знаковым, поскольку повесткой дня предусматривалось не только обсуждение актуальных вопросов деятельности автоперевозчиков в условиях глобального кризиса, но и выдвижение кандидатур на должность президента Ассоциации, члена Правления, избрание Регионального совета, срок полномочий которых в этом году истекает.

Елена ПРИМОРСКАЯ
Фото автора

На мероприятие, которое прошло в том числе по видео-конференц-связи, собрались руководство и члены Ассоциации, представители власти, бизнеса, общественных организаций и взаимодействующих структур.

Генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин обратился к присутствующим с приветственным словом, отметив, что в этот непростой период такие встречи особенно важны для выработки единых решений.

Аналогичной точки зрения придерживается заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства

Приморского края А. Л. Малиновский. Он заметил, что на этой авторитетной площадке собрались представители власти и бизнеса, совместная работа которых позволит добиться видимых результатов в развитии рынка международных автомобильных перевозок.

С докладом о работе Дальневосточного представительства Ассоциации за 2022 г. и о задачах на 2023 г. выступил его руководитель С. В. Ремизов. Он сообщил, что в сравнении с предыдущим периодом количество действующих членов АСМАП в регионе осталось на прежнем уровне – 71. Они осуществляли рейсы через МАПП «Пограничный», на который приходится 42 % от общего объема, ДАПП «Полтавка», МАПП «Краскино» и ДАПП «Турий Рог». В связи с тем, что в минувшем году китайские автоперевозчики не работали, весь объем груза пришелся на российские предприятия. При этом за год он увеличился более чем в два раза. Это обусловлено снижением антиковидных мер китайской стороной и перенаправлением потоков грузов с Европы на Восток.

В связи с возросшей нагрузкой на пункты пропуска особенно остро встал вопрос об увеличении их пропускной способности. Во взаимодействии с Дальневосточным таможенным управлением была достигнута договоренность о ежедневном пропуске в МАПП «Краскино» 70 транспортных средств с последующим увеличением. Кроме этого, регулярно велась работа с перевозчиками по вопросам порядка и схемы прохождения границы. К сожалению, эти меры носят лишь временный характер. Ограниченная пропускная способность пунктов пропуска приводит к скоплению огромных очередей, особенно в предпраздничный

период, когда простои автотранспорта как на нашей, так и на китайской стороне составляют от пяти дней и более. Единственный выход из сложившейся ситуации – реконструкция старых и строительство новых пунктов пропуска.

Согласно последней информации Министерства транспорта Российской Федерации, планируемые сроки завершения строительства ДАПП «Марково» (деятельность которого временно приостановлена) – IV квартал 2023 г., МАПП «Краскино», «Пограничный» и ДАПП «Турий Рог» – IV квартал 2024 г., МАПП «Забайкальск» и ДАПП «Полтавка» – IV квартал 2026 г.

В своем выступлении С. В. Ремизов обозначил и такую острую проблему, как строительство дорог, ведущих к автомобильным переходам.

– *Задача Дальневосточного представительства АСМАП на предстоящий период остается прежней. Это взаимодействие с Правительством Приморского края по ускорению реконструкции автомобильных дорог, входящих в состав международных транспортных коридоров, – заключил он.*

Эти же проблемы поднял в своем выступлении и член Правления, председатель Регионального совета Ассоциации в Дальневосточном федеральном округе В. М. Марты-



Президиум регионального собрания

ненко. Он также уделил внимание особенностям грузовых перевозок на территории Китая и их развитию, квотированию разрешений КНР по грузовым и пассажирским перевозкам.

Подводя итоги своей деятельности в Правлении, он уделил внимание его эффективному взаимодействию с органами исполнительной и законодательной власти, транспортного надзора, представителями таможенного и пограничного управлений, ГИБДД и уполномоченными по защите прав предпринимателей.

– *У меня большой опыт работы в АСМАП, – сказал В. М. Мартыненко. – Впервые я познакомился с*

Ассоциацией в 1987 г., когда Правительство поручило Министерству автомобильного транспорта заниматься организацией пунктов пропуска. В Приморье эту роль отвели ДВТУ («Приморавтотранс»). Тогда АСМАП представляла собой отдел. Настоящее, глобальное развитие Ассоциация получила благодаря Ю. С. Сухину (президенту АСМАП в 1990 – 2009 гг.) и Е. С. Москвичеву (президенту Ассоциации с 2009 г. по настоящее время). Они сумели создать и сплотить команду настоящих профессионалов и единомышленников, которые и сегодня трудятся на благо Ассоциации. Я бы посоветовал всем автоперевозчикам находиться в рядах АСМАП. Это дает не только преференции и помощь в решении вопросов, но и объединяет, что крайне важно в наше сложное, нестабильное время.

Со своей стороны А. Н. Курушин выразил искреннюю признательность В. М. Мартыненко за многолетний плодотворный труд. Более двадцати лет он достойно представлял регион сначала в Совете Ассоциации, а потом в Правлении, активно отстаивая интересы перевозчиков Дальнего Востока.

Состоялось обсуждение актуальных проблем дальневосточных международных автоперевозчиков. Перед собравшимися выступил член Регионального совета АСМАП в



Генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин (в центре) и его заместители А. А. Лохов (справа) и Е. В. Антипов (слева) приняли участие в собрании по видео-конференц-связи



Участники регионального собрания

ДФО, генеральный директор ЗАО «Фаворит-Сервис» А. В. Иванченко. Он рассказал об активной работе членов Совета в регионе. В частности, именно по их инициативе проводятся ревизии региональных дорог, входящих в транспортные коридоры, на краевых совещаниях поднимаются вопросы о необходимости соблюдения сроков сдачи в эксплуатацию новых пунктов пропуска.

Генеральный директор ООО «Фишка Транс», член Регионального совета АСМАП в ДФО А. В. Ананко предложил подготовить коллективное обращение перевозчиков в Дальневосточное таможенное управление, чтобы в очередной раз рассмотреть вопрос об увеличении пропускной способности, а также создать всех пассажирских автомобильных перевозчиков региона для выработки единой политики в сфере деятельности.

После дискуссии присутствующие перешли к рассмотрению ключевой темы – выдвижению кандидата в президенты Ассоциации, кандидатов в члены Правления на следующие пять лет и формированию Регионального совета членов АСМАП в ДФО.

Руководитель представительства Ассоциации С. В. Ремизов сообщил о поступившем заявлении кандидата в президенты АСМАП на период 2023 – 2028 гг. – от действующего президента Ассоциации Е. С. Москвичева.

Основные положения его предвыборной программы были доведены до участников собрания А. Н. Курушиным. Особое внимание генеральный директор АСМАП уделил оценке результатов выполнения программных целей и намеченных действий за предыдущие пять лет, ключевым проблемам и новым вызовам, стоящим перед отраслью. Были представлены основные целевые задачи Ассоциации на новый пятилетний период.

Представители организаций – членов АСМАП единогласно проголосовали за выдвижение Е. С. Москвичева кандидатом в президенты



С. В. Ремизов (справа) награжден Почетной грамотой Союза автотранспортников Приморского края

Ассоциации от Дальневосточного федерального округа.

В едином мнении сошлись и в выборе кандидата в члены Правления АСМАП – директора ООО «АТП «Приморье» В. Н. Косарева. Региональный совет Ассоциации в ДФО был избран в составе семи человек.



Руководитель Дальневосточного представительства АСМАП С. В. Ремизов (слева) и водитель ООО «ММАП» В. А. Бутковский

Представитель машиностроительного завода BONUM выступил с презентацией о деятельности своего предприятия, рассказал о выгодных предложениях и сервисе.

Торжественной и заключительной частью мероприятия стала процедура награждения.

За достигнутые успехи в работе и безупречный труд Почетной грамотой АСМАП награждена А. А. Голубова, специалист по кадрам ООО «Примтрансавто». Почетным дипломом и нагрудным знаком Международного союза автомобильного транспорта награжден В. А. Бутковский, водитель ООО «ММАП». За многолетнюю добросовестную работу, высокий профессионализм и вклад в развитие международных автоперевозок Благодарность губернатора Приморского края вручена А. В. Иванченко, генеральному директору ЗАО «Фаворит-Сервис». Почетную грамоту Союза автотранспортников Приморского края за многолетний добросовестный труд в работе АСМАП, поддержку авторитета Российского автотранспортного союза и в связи с 30-летием Дальневосточного представительства Ассоциации вручили его руководителю С. В. Ремизову. ➔



Время показать характер

В середине марта 2023 года в конференц-зале Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (г. Москва) прошло региональное собрание членов АСМАП в Центральном федеральном округе. Мероприятие традиционно привлекло внимание большинства перевозчиков – членов Ассоциации, которые приняли активное участие в обсуждении самых актуальных вопросов, а также с интересом выслушали выступления.

Александра НОВИЧКОВА,
Александр ЛАРИОНОВ
Фото Вадима ВОЛОДИНА

До начала работы собрания перевозчики активно общались как между собой, так и с представителями партнеров мероприятия. Для них была организована выставка «АСМАП-Центр-Трак-2023», которую осмотрели президент Ассоциации Е. С. Москвичев, генеральный

директор А. Н. Курушин, руководители и сотрудники организаций – членов Ассоциации, приглашенные. Открыл региональное собрание руководитель представительства АСМАП в ЦФО А. С. Ларионов.

Президент Ассоциации Е. С. Москвичев обратился к перевозчикам со вступительным словом, в котором подчеркнул, что для представителей отрасли настало время показать характер в преодолении создавших-

ся беспрецедентных сложностей. В частности, за счет переориентации грузопотоков на восточные направления. Он отметил, что к 2025 г. организациям – членам АСМАП необходимо нарастить количество рейсов не менее чем до 800 тыс. (на данный момент осуществляется около 200 тыс. поездок в дружественные страны и 100 тыс. – транзитных).

Отчет о работе представительства Ассоциации в ЦФО в 2022 г., сопоро-



Доклад руководителя представительства АСМАП в ЦФО А. С. Ларионова

вождаемый презентацией, представил его руководитель А. С. Ларионов. В своем выступлении он привел некоторые статистические данные, в том числе относительно качественного состава транспортных средств у предприятий – членов АСМАП в Центральном регионе. Доля автопарка, соответствующая высоким экологическим нормам Евро-5 и -6, сохраняется на должном уровне и даже поднялась с 84,3 % в 2021 г. до 85,2 % в 2022-м.

В условиях санкционного давления российские перевозчики начали более активно участвовать в развитии альтернативных направлений. Возросло количество рейсов в Турцию, Иран, Азербайджан, Армению и Грузию. Отмечен заметный рост объемов перевозок и на китайском направлении. Роль предприятий ЦФО в этом процессе весьма существенна: в 2022 г. выдача им турецких разрешений возросла на 32 %, азербайджанских – почти в шесть раз, грузинских – в четыре раза, иранских – в 13 раз.

После вступления в силу Постановления Совета министров Республики Беларусь от 22 апреля 2022 г. № 247 «О перемещении транспортных средств» с должностными лицами Брестской таможни обсуждался порядок осуществления перегрузки-переемки транспортных средств. По этому вопросу постоянно проводилось консультирование перевозчиков региона, которые активно участвовали в доставке европейских грузов после перегрузки-переемки на

приграничных складах временного хранения в Беларуси и России.

В прошлом году активно велась работа с Администрацией Смоленской области, которая принесла определенные положительные результаты. Так, были продлены льготы по транспортному налогу для налогоплательщиков, осуществляющих международные автоперевозки, до 2024 г. Снижение транспортного налога на подвижной состав Евро-4 составляет 25 %, Евро-5 – 30 %, Евро-6 – 40 %.

С началом СВО на территории Украины были задержаны транспортные средства и грузы российских перевозчиков. Водители удерживались более месяца. Только благодаря усилиям АСМАП с подключением различных органов власти удалось вернуть 49 водителей. В этом процессе принимали



Перевозчики ЦФО приняли участие в прениях

активное участие представители Ассоциации в Брянске и Бресте (А. П. Терехов и А. В. Костылюк соответственно).

В апреле 2022 г. в ответ на просьбу президента смоленской Торгово-промышленной палаты была оказана помощь в доставке гуманитарных грузов, собранных организациями и отдельными гражданами города-героя Смоленска жителям ДНР и ЛНР. Произведена загрузка гуманитарной помощи на автомашину, выделенную ООО «Грин Лайн». Кроме этого, финансовую поддержку оказывали предприятия «Совтрансавто-Смоленск», «ВестТрансЛайн», «Эстера», «Неста», «Вега Транс», «РУСЛАЙН», «ТЕЛС Карго Лайн» и «НЕОТРЕЙД».

В связи с ведением Советом Евросоюза санкций, предусматривающих запрет на выполнение перевозок российскими автотранспортными компаниями по территории стран ЕС, в Брянской и Московской областях были созданы штабы по разработке оптимальных логистических маршрутов для импорта и экспорта региональной продукции, а также по содействию в организации грузовых автоперевозок. В их состав вошли сотрудники представительства АСМАП в ЦФО.

Член Правления Ассоциации, руководитель группы компаний ООО «Транзит» А. В. Николенко проинформировал присутствующих о работе членов Правления Ассоциации от Центрального федерального округа.



Свою предвыборную программу представил кандидат в президенты АСМАП Е. С. Москвичев

О деятельности Регионального совета АСМАП в ЦФО сообщил его председатель, индивидуальный предприниматель И. В. Богданов.

Заслушав доклады, участники собрания обсудили проблемные вопросы отрасли.

Основной темой собрания стало рассмотрение заявления и программы кандидата в президенты Ассоциации на период 2023 – 2028 гг. Руководитель представительства А. С. Ларионов сообщил перевозчикам о единственном поступившем заявлении кандидата – от Е. С. Москвичева. Присутствующие с интересом заслушали его предвыборную программу. В своем выступлении он рассказал о достижении целей, поставленных на предыдущий период (2018 – 2023 гг.), новых вызовах и основных проблемах в работе российского международного

автотранспорта, задачах, которые необходимо решить в ближайшие пять лет, ответил на вопросы пере-



Перевозчики ЦФО проголосовали за выдвижение кандидатом в президенты АСМАП Е. С. Москвичева

возчиков. Программа вызвала заинтересованный отклик у присутствующих. После ее обсуждения Е. С. Москвичев был выдвинут кандидатом в президенты Ассоциации на 2023 – 2028 гг.

Состоялось выдвижение кандидатов в члены Правления АСМАП от ЦФО и избрание членов Регионального совета. Кандидатами в члены Правления выдвинуты индивидуальный предприниматель И. В. Богданов (Московская область), генеральный директор ОАО «Жуковкаагротранс» В. В. Латышев (Брянская область), руководитель группы компаний ООО «Транзит» А. В. Николенко (г. Смоленск), ди-

ректор ООО «АДЖЕНС» Д. С. Суханов (Московская область).

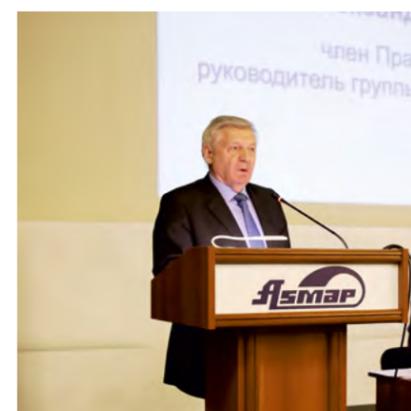
Региональный совет АСМАП в ЦФО был избран в составе 11 человек.

В ходе регионального собрания президент Ассоциации Е. С. Москвичев наградил Почетными грамотами АСМАП Е. Ю. Строганову, директора ООО «ВИП Транс» (г. Смоленск) и В. Г. Пчелко, генерального директора ООО «ТЕЛС КАРГО ЛАЙН» (Смоленская область).

В завершение мероприятия об услугах и продукции для перевозчиков в своих выступлениях рассказали М. П. Никин, учредитель холдинга «ИНФОРКОМ», и А. А. Романов, руководитель направления дирекции корпоративного страхования ООО СК «Сбербанк Страхование».



Президент АСМАП Е. С. Москвичев (слева) и генеральный директор ООО «ТЕЛС КАРГО ЛАЙН» В. Г. Пчелко



Член Правления АСМАП, руководитель группы компаний ООО «Транзит» А. В. Николенко

Новые возможности на фоне ограничений

Региональное собрание членов АСМАП в Сибирском федеральном округе состоялось 21 марта 2023 года в г. Новосибирске в конференц-зале гостиницы «AZIMUT отель Сибирь».

Александра НОВИЧКОВА,
Анатолий АНТОНОВ

В собрании приняли участие заместитель генерального директора Ассоциации А. А. Лохов, уполномоченный по защите прав предпринимателей в Новосибирской области Н. Е. Мамулат, врио заместителя начальника МТУ Ространснадзора по СФО Н. В. Семенов, директор Новосибирского филиала ФГКУ Ространстрой А. В. Сирчук, по видео-конференц-связи – заместитель генерального директора АСМАП Е. В. Антипов и руководители струк-

турных подразделений Администрации Ассоциации.

С приветственным словом к присутствующим обратился заместитель генерального директора АСМАП А. А. Лохов.

– В последние годы российские международные автоперевозчики столкнулись с целым комплексом новых вызовов, связанных с глобальными ограничениями и изменениями в сфере внешней торговли, – сказал он. – Но даже в таких тяжелых условиях вы находили возможность продолжать свою профессиональную деятельность. В результате сложив-

шейся ситуации произошла существенная переориентация грузопотоков с европейского направления на южное и восточное. Однако следует отметить, что наряду с возникшими сложностями появились и новые возможности для осуществления перевозок на перспективных маршрутах. С января текущего года после окончательного снятия ограничений, связанных с пандемией, открылся Китай.

Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Новосибирской области Н. Е. Мамулат, выступая со вступительным словом, отметил эффективное сотрудничество с филиалом АСМАП по СФО, направленное на защиту интересов местных перевозчиков. За значительный вклад в социально-экономическое развитие Новосибирской области он вручил Почетную грамоту губернатора региона коллективу подразделения Ассоциации.

Руководитель филиала АСМАП по СФО А. А. Антонов выступил с докладом «Состояние международных автомобильных перевозок в Сибирском федеральном округе, пути развития в 2023 г.».

В последние годы основными направлениями МАП в СФО являются китайское (около 70 %) и монгольское (около 20 %). Кроме того, сибирские организации активно осуществляют перевозки грузов в Казахстан и Узбекистан.

В начале 2022 г. монгольская сторона сняла все ковидные ограничения, и в настоящее время ситуация с МАП на этом направлении нормализовалась. Основными пунктами пропуска на российско-монгольской границе являются МАПП «Кяхта» и «Ташанта». По итогам прошлого года импорт гру-

зов, оформленных на первом из них, увеличился более чем в два раза, а экспорт вырос на 36 %.

В настоящее время активно обсуждаются перевозки по маршрутам, подпадающим под действие Российско-китайско-монгольского соглашения о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автодорог от 2017 г. В рамках проекта предполагается осуществление такого рода перевозок по двум транспортным коридорам: АНЗ (Урумчи – Ташанта – Новосибирск) и АН4 (Тяньцзинь – Улан-Батор – Кяхта – Улан-Удэ). Сейчас по этому маршруту доставляют грузы из КНР в основном монгольские перевозчики, а также белорусские предприятия. Российские же компании пока недостаточно активны. Однако на сегодняшний день созданы все условия для начала работы по этому маршруту. Более того, Международный союз автомобильного транспорта готов оказать поддержку и сопровождение в организации перевозок в/из Китая транзитом через Монголию с использованием книжек МДП.

В течение 2022 г. филиал занимался решением проблем, связанных с перевозками из КНР через МАПП «Забайкальск». Учитывая, что около 70 % объема МАП в СФО приходится на китайское направление, оно остается главным в работе. После частичного снятия в январе 2022 г. китайской стороной запрета на перевозки грузов неоднократно проводились консультации с Министерством планирования и развития Забайкальского края, Читинским филиалом ФГКУ Ространстрой, руководством Читинской таможни по обеспечению беспрепятственного проезда ТС к пункту пропуска и оформлению грузов и ТС на пункте пропуска.

Ожидается, что проблемы с пересечением границы на российских пунктах пропуска будут решены со вступлением в действие с 1 сентября 2023 г. Федерального закона от 17 февраля 2023 г. № 24-ФЗ. В подготовке законопроекта приняла активное участие АСМАП. По ини-



Заместитель генерального директора АСМАП А. А. Лохов озвучил предвыборную программу кандидата в президенты Ассоциации Е. С. Москвичева

циативе Ассоциации в него включен ряд поправок, которые наиболее полно отражают интересы перевозчиков.

Значительные усилия прилагаются для решения вопроса, связанного с оформлением многоразовых китайских виз для водителей категории С. Перевозчики по-прежнему вынуждены пользоваться услугами посредников для оформления водительских виз, переплачивая за это. Для того чтобы многоразовые китайские визы могли получать водители всех российских регионов, с китайской стороны согласован проект протокола о внесении изменений в статью 13 Соглашения между правительствами РФ и КНР об облегчении поездок граждан от 22 марта 2013 г.

В связи с тем, что внесение изменений в соглашение – длительный процесс, Минтранс России по просьбе АСМАП обратился в МИД России по вопросу проведения с китайской стороной переговоров относительно выдачи виз профессиональным водителям во всех консульских учреждениях КНР. В настоящее время этот вопрос прорабатывается МИД России.

В соответствии с повесткой дня регионального собрания член Правления Ассоциации от СФО

Н. А. Кондратьев доложил о деятельности в Правлении за прошедшие пять лет. Председатель Регионального совета АСМАП в СФО А. В. Голубев проинформировал участников о работе совета.

Представители предприятий – членов АСМАП, органов власти и контрольно-надзорных органов обсудили вопросы, затронутые в выступлениях, обменялись мнениями о ситуации, сложившейся на рынке международных автомобильных перевозок в регионе.

После дискуссии участники собрания перешли к основным вопросам – выдвижению кандидата в президенты АСМАП, кандидата в члены Правления Ассоциации и формированию Регионального совета членов АСМАП в СФО.

Рассмотрено единственное заявление от кандидата в президенты Ассоциации на период 2023 – 2028 гг., поступившее в филиал АСМАП, – Е. С. Москвичева. Его предвыборную программу озвучил заместитель генерального директора Ассоциации А. А. Лохов.

В выступлении были освещены результаты деятельности АСМАП по достижению стоящих перед ней целей за предыдущий период (2018 – 2023 гг.) и задачи, которые необходимо решить в ближайшие



Президиум регионального собрания



Представители организаций – членов АСМАП по рекомендации Регионального совета выдвинули кандидатом в члены Правления от СФО Н. А. Кондратьева, генерального директора ООО Фирма «Никалид» (г. Иркутск).

Региональный совет АСМАП в СФО избран в составе шести человек.

Состоялась церемония награждения руководителей организаций – членов АСМАП. Заместитель генерального

директора Ассоциации от Сибирского федерального округа.



Участники регионального собрания



Заместитель генерального директора АСМАП А. А. Лохов (слева) и директор ООО «МАМОНТ» С. Г. Дорохова



Руководитель филиала АСМАП по СФО А. А. Антонов (справа) и индивидуальный предприниматель А. С. Темников (слева)

директора Ассоциации А. А. Лохов вручил Почетные грамоты АСМАП за вклад в развитие международных автомобильных перевозок В. В. Максименко, директору ООО «Даль-Транс» (г. Омск), С. Г. Дороховой, директору ООО «МАМОНТ» (г. Новосибирск). За вклад в обеспечение транспортного обслуживания, многолетний добросовестный труд Почетной грамотой Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области награжден Е. А. Арцемович, водитель-экспедитор ИП Темников А. С. (г. Новосибирск).

Перед участниками собрания с презентацией продукции и услуг выступил представитель партнера мероприятия – ООО «СибТрак-Скан».



На стыке Европы и Азии

В Екатеринбурге (конференц-зал «Ельцин Центра») 23 марта 2023 года прошло региональное собрание членов АСМАП в Уральском федеральном округе.

Александра НОВИЧКОВА,
Александр САЛАУТИН

В собрании приняли участие генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин и руководители структурных подразделений администрации Ассоциации (по видеоконференц-связи), заместитель генерального директора А. А. Лохов, представители органов власти, контролирующих органов, общественных профессиональных объединений.

Региональное собрание вел руководитель филиала АСМАП по УФО А. М. Салаутин.

Во вступительном слове А. Н. Курушин отметил, что Урал является специфическим регионом, поскольку местные перевозчики до недавнего времени выполняли рейсы как

в страны Западной Европы, так и в государства, расположенные в Азии. В данный момент возможности по их осуществлению ограничены применением перецепки/перегрузки товара, поэтому необходимо развивать перевозки в страны юго-восточной Азии. Однако на это направление переориентирован и транспорт организаций из других российских регионов.

– Рынок безграничен, поэтому нам с вами необходимо понимать, ка-

ким образом будет развиваться отрасль международных автоперевозок и в целом по России, и по вашему региону, в каком направлении двигаться и какие проблемные вопросы перевозчиков Уральского округа необходимо решить в первую очередь, – сказал А. Н. Курушин.

Обращаясь к присутствующим, президент Уральской торгово-промышленной палаты А. А. Беседин подчеркнул, что в нынешние непро-



С приветственным словом к участникам собрания по видео-конференц-связи обратился генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин

стые времена крайне важно оставаться сплоченными, для того чтобы голос представителей такой значимой отрасли, как международные автоперевозки, был слышен на тех площадках, где принимаются важные решения.

– *Объединение перевозчиков под знаменем АСМАП является образцовым по умению донести свои проблемы в самые сложные моменты. Уральская торгово-промышленная палата эффективно сотрудничает с филиалом Ассоциации по УФО. Во взаимодействии с уполномоченным по защите прав предпринимателей в Свердловской области и представителями бизнес-сообщества нам удалось решить многие вопросы,* – заключил А. А. Беседин.

Об эффективном сотрудничестве с филиалом АСМАП по УФО заявил и заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области Д. А. Бруснянин. В частности, он отметил совместную работу по содействию развитию и приведению в нормативное состояние автоматических систем весового и габаритного контроля (АПВГК) на региональных дорогах, активное участие уральских перевозчиков – членов АСМАП в оперативной доставке тыловых и гуманитарных грузов в ДНР и ЛНР, а также принятие закона Свердловской области о предоставлении им льгот по транспортному налогу.

В ходе собрания были заслушаны отчеты: А. М. Салаутин по итогам работы возглавляемого им филиала за 2022 г. и о задачах на 2023 г.; члена Правления Ассоциации Ю. Д. Ступака; председателя Регионального совета АСМАП в УФО С. М. Белянина.

В своем докладе руководитель филиала АСМАП по УФО проинформировал о том, что с марта 2022 г. основными направлениями перевозок внешнеэкономических грузов для уральских предприятий стали Азербайджан (транзит), Армения, Грузия, Турция, Казахстан, Узбекистан, Китай и Монголия. Небольшое количество рейсов в 2022 г. и в 2023-м совершено в/из Ирана. В прошлом году объем выдачи турецких разрешений возрос в пять раз, грузинских – более чем в три раза,

азербайджанских – в 18 раз. Причем ранее азербайджанское направление не было популярным у уральских транспортных компаний.

В условиях действия санкционных ограничений и проведения СВО филиалом АСМАП по УФО были приняты меры по устранению проблем и обеспечению устойчивой работы перевозчиков региона. По состоянию на 24 февраля 2022 г. в странах дальнего зарубежья находилось 68 автопоездов уральских компаний, в том числе в Италии, Нидерландах, Германии, Польше, Латвии, Литве, Эстонии. Со многими из перевозчиков (а в отдельных случаях – и с водителями) была установлена ежедневная связь и выработывались предложения по действиям при выводе подвижного состава с территории стран ЕС к установленному сроку. В результате все автопоезда были своевременно возвращены на территорию России или Беларуси.

Продолжено продуктивное взаимодействие филиала с региональными органами власти, профессиональными союзами и объединениями. Благодаря этому, в частности, были решены проблемы, связанные с оформлением китайских виз типа «С» для водителей уральских перевозчиков. На сегодняшний день перевозчики регионов, входящих в консульский округ ГК КНР в Екатеринбурге, при представлении документов через филиал получают ноту

МИД РФ из представительства в г. Барнауле, что позволяет оформить визу для водителя без приглашений с китайской стороны.

Проведена работа по внесению изменений в закон Свердловской области о транспортном налоге и предложении о снижении применяемых критериев для получения льготы по транспортному налогу для МАП и продления действия льготы на 2023 – 2024 гг. После ряда мероприятий соответствующий документ был подписан.

В обсуждении отчетов приняли участие руководители организаций – членов АСМАП, заместитель министра международных и внешнеэкономических связей Свердловской области О. С. Александрин, исполнительный вице-президент Свердловского областного Союза промышленников и предпринимателей О. Г. Мошкарев и другие.

Основным вопросом регионального собрания было рассмотрение заявления кандидата в президенты АСМАП Е. С. Москвичева. Заслушана его предвыборная программа «Обеспечение устойчивого функционирования отечественной отрасли международных автомобильных перевозок в новых условиях», которую представил А. А. Лохов. В программе отражены результаты реализации программных целей, установленных на период 2018 – 2023 гг., уделено внимание ключевым вызовам и про-



Руководитель филиала АСМАП по УФО А. М. Салаутин выступил с отчетным докладом



Заместитель генерального директора АСМАП А. А. Лохов представил предвыборную программу кандидата в президенты Ассоциации Е. С. Москвичева

блемам в секторе международных автоперевозок, перечислены задачи и приоритетные направления деятельности АСМАП на следующие пять лет.

По итогам обсуждения программы Е. С. Москвичев был выдвинут кандидатом в президенты АСМАП от членов Ассоциации Уральского федерального округа.

По предложениям перевозчиков и рекомендациям Регионального совета кандидатом в члены Правления АСМАП от УФО выдвинут индивидуальный предприниматель Д. В. Симаков. Региональный совет членов Ассоциации в УФО избран в составе семи человек.

Председатель Регионального совета АСМАП в УФО С. М. Белянин проинформировал участников собрания о рекомендации Регионального совета – принять в действительные члены АСМАП четыре организации.

За вклад в развитие международных автомобильных перевозок Почетными грамотами АСМАП награждены директор ООО «Глобал-ТрансАвто» (г. Екатеринбург) А. В. Тарасенко и директор ООО «Бриг Логистик» (г. Курган) С. А. Нечаев.

За достигнутые успехи и многолетнюю добросовестную работу на транспорте нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России» Министерством транспорта-

Российской Федерации награжден водитель-экспедитор АО «Лорри» (г. Екатеринбург) В. Н. Панарин. Почетными дипломами и нагрудными знаками Международного союза автомобильного транспорта награждены водители-экспедиторы АО «Лорри» О. Жестков и О. Парамонов.

Почетные грамоты Межрегионального территориального управления Ространснадзора по УФО за вклад в развитие МАП в УФО вручены индивидуальным предпринимателям С. В. Ламанову (г. Челябинск) и Д. В. Симакову (г. Екатеринбург).



Почетной грамотой МТУ Ространснадзора по УФО награжден индивидуальный предприниматель Д. В. Симаков (справа)



Нагрудный знак «Почетный работник транспорта России» вручен водителю-экспедитору АО «Лорри» В. Н. Панарину (слева)

Кроме этого, А. М. Салаутин вручил диплом и сертификат на бесплатное обучение водителя в Уральском УКЦ АСМАП индивидуальному предпринимателю В. И. Боярченко – победителю конкурса «Перевозчик года Уральского федерального округа», проводимого филиалом более десяти лет.

На выставке, организованной для участников собрания, были представлены образцы автомобильных тягачей китайского производства, после чего желающие приняли участие в экскурсии на Свердловскую киностудию. 📍

Секрет успеха – в новых направлениях

В Ростове-на-Дону 28 марта этого года состоялось региональное собрание членов АСМАП в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах, которое проходило в историческом парке «Россия – Моя история».

Ася МАРАХОВСКАЯ

В собрании приняли участие генеральный директор Ассоциации А. Н. Курушин и руководители структурных подразделений администрации АСМАП (по видеоконференц-связи), заместитель генерального директора Ассоциации Е. В. Антипов, представители Южного и Северо-Кавказского таможенных управлений, Торгово-промышленной палаты Ростовской области.

С приветственным словом выступил А. Н. Курушин. Он отметил, что транспортные компании Юга России тяготеют к перевозкам в страны юго-восточной Азии, поэтому в ближайшее время необходимо развивать данное направление, оперативно решая возникающие на этом пути сложности.

В ходе регионального собрания был представлен отчет о работе филиала АСМАП по ЮиСКФО и его



Генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин (справа) и его заместитель А. А. Лохов приняли участие в собрании по видеоконференц-связи

будущих перспективах, который озвучил руководитель подразделения О. А. Татарченко.

По состоянию на 31 декабря 2022 г. в филиале было зарегистрировано 112 действительных членов Ассоциации. Кроме того, еще 439 предприятий заключили договоры с АСМАП. Парк транспортных средств членов Ассоциации в регионе к концу прошлого года составил

внушительный объем более чем в 11 тыс. единиц.

В 2022 г. Юг России пополнился десятью новыми членами АСМАП. Сейчас наибольшее количество членов Ассоциации региона насчитывается в Республике Дагестан (68 предприятий), в Ростовской области (33 компании), в Краснодарском крае (10 фирм), в Крыму



Президиум регионального собрания

(4 организации), в Ставрополье (5 предприятий).

Прирост количества подвижного состава у них в 2022 г. составил 3 %. Практически треть парка – автопоезда экологического класса Евро-5. Объем грузов, перевозимых через пункты пропуска в регионе деятельности Южного и Северо-Кавказского таможенных управлений, значительно вырос. Показатели экспорта увеличились на 14 % (с 4 711 тыс. т до 5 374 тыс. т). Объемы импорта выросли более чем в два раза (с 2 640 тыс. т до 5 630 тыс. т).

За последние пять лет отмечается рост выдачи иностранных разрешений. В 2022 г. перевозчики региона использовали их на 6 % больше, чем годом ранее. Значительно увеличилось количество выданных азербайджанских, грузинских, турецких разрешений, вырос запрос на иранские разрешения.

В связи с невозможностью выполнять перевозки на запад Европы весь поток транспорта в 2022 г. был перенаправлен на южное направление. Однако здесь возникают новые проблемы. Перевозчики столкнулись с многочасовыми простоями на границе при въезде из Ирана в Азербайджан через пункт пропуска «Астара». Простой при пересечении границы могут достигать семи-десяти суток. Недобросовестные предприниматели пользуются ситуацией и продают топливо российским водителям по завышенным ценам. Кроме того, в Иране перевозчики сталкиваются с ограничением заправки топливом по льготной цене, а заправляться автомобили могут лишь на определенных АЗС.

Несмотря на сложности и изменения логистики в прошлом году, объем перевозимых грузов на иранском направлении увеличился. На этот год предварительный обмен разрешениями с иранской стороной составил 2 000 бланков. В 2023 г. объем перевозок грузов транзитом через территорию Ирана будет только расти. Это касается российской экспортной продукции и товаров, следующих в Россию из Индии, Пакистана, Афганистана. Сейчас АСМАП прорабатывает варианты решения существующих проблем с проездом российских

грузовиков по территории Ирана, а также информирует Минтранс России. Обсуждаются проблемные моменты и с иранской стороной.

В 2022 г. перевозчики ЮиСКФО продолжили использовать книжки МДП. Допуск к процедуре МДП сейчас имеют 87 предприятий, в 2022 г. допуск получили еще шесть организаций. Книжки МДП в прошлом году получали 60 предприятий из 87. Постепенное снятие ограничений на границе с Китаем открывает перед системой МДП новые возможности и перспективы. Маршруты перевозок проходят по территориям Турции, Ирана, Узбекистана, Туркменистана, Монголии.

Филиал АСМАП по ЮиСКФО продолжает вести работу с органами власти, направленную на недопущение повышения транспортного налога и его снижение. Например, в прошлом году в Республике Дагестан ставка транспортного налога была уменьшена с 50 до 43 рублей.

Кроме того, поднимаются вопросы развития дорожной инфраструктуры и организации мест для стоянки большегрузных транспортных средств и отдыха водителей. Перевозчики информируют об открытии пунктов автоматического контроля и взвешивания. В настоящее время в регионе действует 19 таких пунктов и еще 16 работают в тестовом режиме.

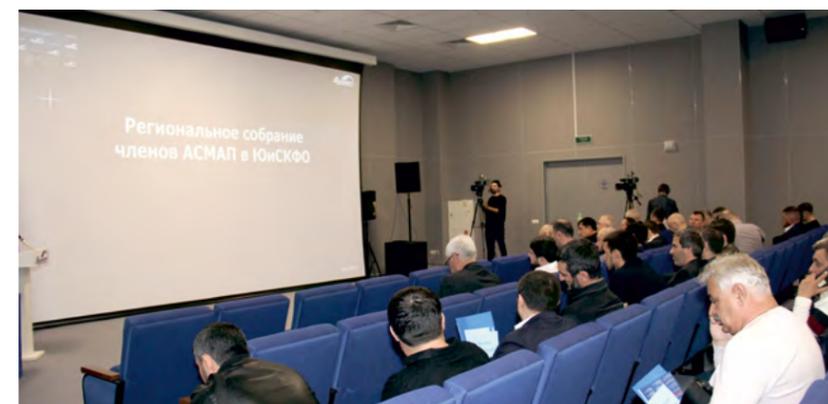
На протяжении года представители филиала и перевозчики обсуждали правомерную практику контролирующих органов УГАДН. В аналогичных слушаниях также принимали участие представители АСМАП в

г. Махачкале и г. Симферополе. Высказывались предложения о совершенствовании надзорной деятельности в сфере транспорта.

Благодаря эффективному взаимодействию филиала с Южным и Северо-Кавказским таможенными управлениями поднимались вопросы по совершенствованию портов и пунктов пропуска в Дагестане. В 2022 г. было открыто движение грузовых транспортных средств через МАПП «Тагиркент-Казмаляр», МАПП «Ново-Филия» был переведен на круглосуточный режим. Филиал проводит мониторинг ситуации на иранском направлении и на МАПП «Астара». Представитель АСМАП в г. Владикавказе также выезжал на пункт пропуска «Верхний Ларс».

В июле 2022 г. филиал Ассоциации по ЮиСКФО организовал встречу перевозчиков региона с представителями Торгово-промышленной палаты Ростовской области, на которой обсуждался вопрос экспорта и импорта товаров из Республики Иран. В результате несколько транспортных компаний приняли решение работать на этом направлении.

Представитель АСМАП в г. Махачкале по обращению министерства транспорта и дорожного хозяйства РД в 2022 г. организовал привлечение транспортных средств международных перевозчиков для доставки гуманитарного груза, собранного жителями Дагестана, в город Армянск. Всего было отправлено 150 т груза, 5 автомобилей предоставили члены Ассоциации. Среди них «Юг-Транс», «СПД-ТРАНС», «Лайнер» и другие.



Участники собрания

Перевозчики – члены АСМАП готовы участвовать в доставке грузов для строительства и гуманитарной помощи в ЛНР и ДНР. Списки организаций, желающих работать по этим направлениям, были направлены в министерство транспорта Ростовской области.

Предприятия Юга России доставляли грузы в новые субъекты Российской Федерации. Кроме того, была организована доставка гуманитарной помощи детям в Луганск и подарочных наборов для военнослужащих к Новому году. Филиал способствовал обмену российских и украинских водителей после начала СВО. В апреле 2022 г. был организован сбор и доставка украинских водителей из Республики Дагестан, Краснодарского края и Ростовской области на российско-латвийскую границу. Оказывалась конституционная помощь предприятиям, транспортные средства которых конфисковали на территории Украины. В результате такого содействия действительный член АСМАП ООО «Транс-Форест» получило государственную субсидию в размере 5 млн рублей в качестве компенсации за конфискованный транспорт.

В 2023 г. филиал продолжит работу, направленную на организацию перевозок по новым направлениям, будет представлять интересы перевозчиков в структурах при органах власти, контрольно-надзорных органах и в общественных организациях.

О деятельности в Правлении и работе Регионального совета АСМАП в ЮиСКФО за прошедшие пять лет доложил член Правления, председатель Регионального совета Ассоциации С. А. Алейников.

Выслушав сообщения, представители предприятий – членов АСМАП обсудили вопросы, затронутые в выступлениях, обменялись мнениями о ситуации, сложившейся на рынке международных автомобильных перевозок в регионе.

Далее участники собрания перешли к рассмотрению основных вопросов повестки дня – выдвижению кандидата в президенты АСМАП, кандидата в члены Правления Ас-



Предвыборную программу кандидата в президенты АСМАП Е. С. Москвичева представил заместитель генерального директора Ассоциации Е. В. Антипов

социации и формированию Регионального совета членов АСМАП в ЮиСКФО.

Заместитель генерального директора Ассоциации Е. В. Антипов озвучил программу единственного кандидата в президенты АСМАП – Е. С. Москвичева «Обеспечение устойчивого функционирования отечественной отрасли международных автомобильных перевозок в новых условиях». В программе была дана оценка результатов выполнения программных целей, запланированных на период 2018 – 2023 гг., обозначены новые вызовы и предложения по решению проблем российского международного автотранспорта, указаны задачи и приоритетные направления деятельности АСМАП на новый пятилетний период.

Программа вызвала большой интерес у собравшихся. По итогам обсуждения участники собрания

единогласно проголосовали за выдвижение Е. С. Москвичева кандидатом в президенты Ассоциации от Южного и Северо-Кавказского федеральных округов.

По рекомендации Регионального совета кандидатом в члены Правления от ЮиСКФО был выдвинут С. А. Алейников, директор ООО «Выбор Интранс» (г. Новочеркасск). Региональный совет членов АСМАП в ЮиСКФО избран в составе шести человек.

В торжественной обстановке представителю Ассоциации в г. Махачкале Г. М. Гадисову был вручен Знак отличия АСМАП «За вклад в развитие международных автомобильных перевозок».

После окончания работы собрания для перевозчиков была организована экскурсионная программа по мультимедийной выставке «Россия, XX век». ➔



Выступление в прениях

Осваивая новые направления

В конференц-зале отеля Airportcity Plaza (г. Санкт-Петербург) 29 марта 2023 года было проведено региональное собрание членов АСМАП в Северо-Западном федеральном округе. Мероприятие традиционно привлекло внимание большинства перевозчиков – членов Ассоциации, которые приняли активное участие в обсуждении самых актуальных вопросов в нынешних реалиях, а также с интересом выслушали выступления докладчиков.

Илья ЧЕРНЯКОВ

В собрании приняли участие президент АСМАП Е. С. Москвичев, генеральный директор Ассоциации А. Н. Курушин, уполномоченные по защите прав предпринимателей в Санкт-Петербурге, Ленинградской и Псковской областях, представители Северо-Западного таможенного управления, Торгово-промышленных палат Санкт-Петербурга, Ленинградской и Псковской областей, предприятий – членов АСМАП в СЗФО, партнеров мероприятия.

Президент Ассоциации Е. С. Москвичев и уполномоченный по защите прав предпринимателей Ленинградской области Е. А. Рулева обратились с приветственными словами к присутствующим и пожелали им плодотворной и успешной работы.

С отчетом о работе филиала АСМАП по СЗФО за 2022 г. выступил его руководитель В. А. Алешковский. Он отметил, что прошлый год стал одним из самых сложных для международных автомобильных перевозок. В наибольшей степени организации испытали негативные последствия от введения Европейским союзом антироссийских мер, особенно в части пятого пакета санкций, которым установлен запрет для российских компаний осу-

ществлять рейсы по территории ЕС. Это, конечно, отразилось на состоянии рынка.

По предварительным данным объем перевозок грузов автомобильным транспортом между Россией и иностранными государствами в 2022 г. составил 22,9 млн т и по сравнению с 2021 г. снизился на 35 %. Уменьшение объема импортных перевозок составило 28 %, экспортных – 40 %.

В отчете было отмечено, что отечественные предприятия не могут напрямую приобретать технику у европейских производителей, а поставляемые по параллельному импорту в Россию тягачи и полу-

прицепы практически недоступны из-за своей высокой цены. Однако китайские производители все активнее выходят на наш рынок.

В условиях санкционного давления российские перевозчики начали чаще участвовать в развитии альтернативных направлений. Возросли объемы перевозок в сообщении с Турцией, Ираном, Азербайджаном, Арменией и Грузией. Наблюдается заметный рост и на китайском направлении.

В увеличении товаропотока с этими странами приняли участие и перевозчики Северо-Западного федерального округа. В частности, в прошлом году по сравнению ➔



Президиум регионального собрания

с предыдущим выдача турецких разрешений возросла в 2,7 раза, грузинских – почти в 3 раза, азербайджанских – в 9 раз. Перевозчики региона начали осваивать иранское направление. Кроме того, северо-западные транспортные компании активно участвовали в доставке европейских грузов после перецепки/перегрузки на приграничных складах временного хранения в России и Беларуси.

В 2022 г. международные автомобильные перевозчики были вынуждены искать новых партнеров, менять логистику, постоянно держать руку на пульсе в условиях динамично меняющегося законодательства.

Одним из ключевых направлений в деятельности АСМАП стала разработка ответных мер к автоперевозчикам иностранных государств, применивших санкции против России. Эта огромная и тяжелая работа привела к принятию Постановления Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2022 г. № 1728. Можно без преувеличения сказать, что

в основном это заслуга нашей Ассоциации.

Среди важнейших частей работы филиала в 2022 г. стало оказание помощи перевозчикам, чьи водители и транспортные средства были незаконно задержаны властями Украины. Сотрудники филиала приняли участие в сборе и доставке на границу для обмена водителей украинских транспортных компаний. В результате все они несколькими группами были доставлены на Родину.

Благодаря работе, проделанной Ассоциацией, на возмещение ущерба от изъятия на территории Украины транспортных средств и грузов Правительством РФ были выделены субсидии. Следующий этап этой работы, в котором филиал принял участие, был направлен на помощь в получении перевозчиками этих средств.

Еще до опубликования соответствующего постановления правительства филиал начал информировать пострадавших перевозчиков региона о необходимости готовить документы для получения

субсидии. Из 65 российских организаций, ставших участниками отбора на получение субсидии, четыре компании из СЗФО, у которых были незаконно изъяты шесть тягачей и семь полуприцепов с грузом.

После выступления руководителя филиала АСМАП по СЗФО член Правления Ассоциации, директор ООО «Виктория-В» В. Б. Семенов проинформировал присутствующих о деятельности членов Правления, представляющих Северо-Западный федеральный округ, за пять лет.

Затем председатель Регионального совета Ассоциации в СЗФО, директор ООО «Транс-Груп СПб» А. Г. Шанин ознакомил участников собрания с работой членов Регионального совета за период 2018 – 2023 гг.

Заслушав отчеты, представители организаций – членов Ассоциации приняли участие в их обсуждении, в ходе которого высказали свои предложения и пожелания филиалу и администрации АСМАП. В частности, директор ООО «Транс-Сервис» В. С. Лесников сообщил, что принятие Постановления Правительства РФ № 1728, безусловно, помогло российским перевозчикам, но отметил, что существуют проблемы при его реализации.

Генеральный директор компании «Шемет-Транс» К. В. Чиникайло, которая также является директором ООО «ТРИО-ТРАНС», рассказала собравшимся об оказанной Ассоциацией помощи ее предприятиям по получению государственной субсидии за утрату транспортных средств и грузов на территории Украины.

Генеральный директор ООО «Нордленд» Е. Н. Турутина отметила острые вопросы, связанные с принятием программ поддержки по обновлению автопарка, по снижению налоговой и административной нагрузки, предоставлению субсидий автоперевозчикам по лизинговым платежам.

Член Правления Ассоциации, генеральный директор ООО «Выборг-Транс» В. И. Парасюк довел информацию о проблеме, вызванной



В ходе собрания президент АСМАП Е. С. Москвичев ответил на вопросы перевозчиков

нехваткой водителей, в том числе по причине ухода в иностранные компании.

После обсуждения докладов участники собрания перешли к выдвижению кандидата в президенты Ассоциации на следующий пятилетний период, кандидатов в члены

Правления от СЗФО и избранию членов Регионального совета. Как доложил В. А. Алешковский, к моменту проведения собрания в филиал поступило единственное заявление о выдвижении кандидатом в президенты Ассоциации Е. С. Москвичева. В своем выступлении Евгений Сергеевич Москвичев довел до присутствующих основные положения предвыборной программы, акцентировав внимание на узловых проблемах и новых вызовах, которые стоят перед отраслью, обозначил целевые задачи Ассоциации на ближайшие пять лет, рассказал о конкретных мерах для достижения обозначенных целей и ответил на вопросы перевозчиков.

Обсудив выступление, перевозчики Северо-Запада проголосовали за выдвижение Е. С. Москвичева кандидатом в президенты Ассоциации на 2023 – 2028 гг. от Северо-Западного федерального округа.

Генеральный директор ООО «Выборг-Транс» В. И. Парасюк, директор ООО «Виктория-В» В. Б. Семенов и директор ООО «Транс-Груп СПб» А. Г. Шанин были выдвинуты



Президент АСМАП Е. С. Москвичев (слева) и индивидуальный предприниматель О. В. Смирнов (справа)



Президент АСМАП Е. С. Москвичев (слева) и директор ООО «АВВА» А. А. Янсон (справа)

кандидатами в члены Правления Ассоциации от СЗФО.

Избран Региональный совет Ассоциации в СЗФО в составе 12 человек.

В ходе мероприятия президент АСМАП Е. С. Москвичев наградил руководителей организаций – членов Ассоциации Почетными грамотами АСМАП: индивидуального предпринимателя О. В. Смирнова и директора ООО «АВВА» А. А. Янсона.

Для присутствующих была организована выставка «АСМАП-Нева-Трак-2023». 🚫



Участники регионального собрания



Президент АСМАП Е. С. Москвичев и генеральный директор Ассоциации А. Н. Курушин осмотрели выставку «АСМАП-Нева-Трак-2023»

Особенности перевозок: Грузия, Иран, Казахстан, Китай, Турция

Санкции, введенные недружественными государствами против Российской Федерации в 2022 году, значительно изменили направления поездок отечественных международных автомобильных перевозчиков. Наиболее востребованными стали восточное и южное направления. Поговорим об особенностях грузовых международных автомобильных перевозок в Грузии, Иране, Казахстане, Китае и Турции.

Департамент организации перевозок
АСМАП

Грузия

Вследствие переориентации грузовых потоков на юго-восточное направление для российских транспортных компаний возросла востребованность перевозок грузов на территорию Грузии, имеющих свои особенности.

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

- полный бак – при транзитном проезде по территории Грузии грузового транспортного средства;
 - 500 л – при транзитном проезде по территории Грузии порожнего транспортного средства;
 - 200 л – при проезде на территорию Грузии грузового транспортного средства для выгрузки товара;
 - 50 л – при проезде на территорию Грузии порожнего транспортного средства для загрузки товара.
- Помимо этого, согласно информации Агентства наземного транспорта Министерства экономики и устойчивого развития Грузии, топливо, ввозимое в баке полуприцепа-реф-

рижератора при перевозке грузов, не требующих соблюдения специального температурного режима, рассматривается грузинской стороной как ввозимое сверх установленных ограничений. Согласно пункту 4 статьи 168 Таможенного кодекса Грузии в этом случае налагается штраф в размере 2 000 лари (более 60 000 рублей).

Другой особенностью является оплата транзитного сбора при проезде через территорию Грузии, который составляет 350 лари (около 10 000 рублей) за пользование автодорогами. Согласно постановлению правительства это распространяется на все автотранспортные средства, за исключением микроавтобусов, которые перевозят грузы через территорию Грузии под таможенным контролем.

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

При въезде на территорию Грузии сотрудник налоговой службы в письменной форме предупреждает водителя транспортного средства о необходимости оплаты пользования

дорогами. В случае неуплаты сбора налагается штраф.

Исламская Республика Иран

В прошлом году иранское направление, имевшее ранее большую востребованность среди российских международных автомобильных перевозчиков южных регионов России, было отмечено широким участием транспортных компаний из центральных областей России. Заинтересованность наших организаций в перевозках в сообщении с Ираном в текущем году, а также в будущем будет только возрастать.

Это направление, к сожалению, сопровождается рядом проблем, с которыми приходится сталкиваться российским перевозчикам. АСМАП уделяет большое внимание отслеживанию ситуации с проездом российских транспортных средств по территории Ирана. Более подробно остановимся на некоторых вопросах выполнения перевозок по территории страны.

Одна из них – это недостаточный контингент иранских разрешений.

В соответствии с Соглашением между Правительством Российской Федерации и Правительством Исламской Республики Иран о международном автомобильном сообщении от 17 августа 1992 г., перевозки экспортно-импортных грузов между Россией и Ираном выполняются на безразрешительной основе. Разрешения требуются на перевозку грузов в/из третьих стран и транзитом. В 2022 г. значительно увеличились объемы перевозок в/из Ирана грузов, отправителями/получателями которых являются резиденты третьих государств. Несмотря на то, что разгрузка/погрузка автопоезда происходит в Иране, контролирующие органы требуют представления иранского разрешения. Многие годы полученный от иранской стороны контингент разрешений удовлетворял потребности российских перевозчиков. В последние два года, учитывая заметный рост объемов перевозок, остро ощущается его нехватка.

Еще одна проблема – заправка топливом. Ограничения на его ввоз на



территорию Исламской Республики Иран отсутствуют. Объем топлива в баках транспортных средств не контролируется и не замеряется. При въезде в Иран иранские контролирующие органы выдают российским перевозчикам «разрешение на движение» (Traffic Control), в котором прописан маршрут следования и перечень топливозаправочных станций, на которых российским перевозчикам разрешено заправляться. В связи с тем, что в Иране достаточно дешево топливо, при выдаче этого документа рассчитывается размер компенсации за разницу в цене топлива, исходя из протяженности маршрута следования, а именно: 48 центов за 1 километр. Стоимость топлива для российских перевозчиков на заправочных станциях в среднем составляет 50 центов за литр. В настоящее время имеется возможность заправить 100 литров топлива в день по льготной цене – 10 центов за литр.

При выезде с территории Ирана контролирующие органы замеряют объем топлива в баках транспортных средств, и в случае его превышения более 30 литров перевозчик также обязан произвести оплату, исходя из 50 центов за литр сверх обозначенного лимита.

Подробных пояснений по порядку расчета пошлины за вывоз топлива от иранской стороны пока получить не удалось. Мы надеемся, что к моменту выхода статьи сможем получить от иранской стороны соответствующие сведения и разместить их на сайте АСМАП.

Вопрос заправки топливом транспортных средств находится в компетенции Министерства нефтяной промышленности Ирана. Министерство транспорта Российской Федерации при участии АСМАП прорабатывает с иранской стороной возможность заправки до 200 литров топлива в сутки по льготной цене.

Не менее важным вопросом являются длительные простои при выезде из Ирана в Азербайджан через пункт пропуска «Астара». Затолпы при пересечении границы могут достигать семи-десяти суток.

Проблемы российских предприятий при выполнении перевозок грузов по территории Исламской Республики Иран поднимаются на всех возможных встречах с иранской стороной. В январе 2023 г. в рамках официального визита делегации Государственной Думы Российской Федерации в Иран состоялась встреча российских и иранских парламентариев. В составе российской делегации в мероприятии принял участие председатель Комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, президент АСМАП Е. С. Москвичев. В ходе встречи он поднял проблемные вопросы российских перевозчиков, осуществляющих транспортировку грузов по территории Исламской Республики Иран. Среди них ситуация с длительными простоями при выезде из Ирана в Азербайджан через пункт пропуска «Астара», увеличение объема заправки топливом по льготной цене, а



также обеспечение российских перевозчиков иранскими разрешениями. Кроме того, перечень проблемных вопросов российских перевозчиков был передан чрезвычайному и полномочному послу Исламской Республики Иран в Российской Федерации г-ну Казему Джалали.

АСМАП продолжит работу по созданию благоприятных условий для выполнения перевозок российскими транспортными компаниями по территории Исламской Республики Иран. По мере получения любой поступающей информации от иранской стороны Ассоциация будет незамедлительно информировать перевозчиков.

Республика Казахстан

После введения пятого пакета санкций Евросоюзом транспортным компаниям Российской Федерации и Республики Беларусь с 9 апреля 2022 г. запрещено выполнять перевозки по территории Евросоюза. В качестве ответных мер Постановлением Совета министров Республики Беларусь от 22 апреля 2022 г. № 247 и Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2022 г. № 1728 был введен запрет на перевозки транспортом Евросоюза по территории Республики Беларусь и Российской Федерации. Европейские компании могут доехать только до приграничного таможенного терминала, на котором производится перецепка полуприцепа или перегрузка товара на транспортное средство российского или белорусского перевозчика, а также перевозчика из другой страны, не присоединившейся к санкциям в отношении Российской Федерации и Республики Беларусь.

Таким образом, в настоящее время большинство европейских грузов может завозиться в Республику Казахстан только с использованием механизма перецепки/перегрузки на приграничных таможенно-логистических терминалах и складах временного хранения в Российской Федерации и Республике Беларусь.

В то же время Правилами применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном



сообщении, утвержденными приказом исполняющего обязанности министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 марта 2015 г. № 353, такие перецепки и перегрузки при перевозке грузов в Республику Казахстан были запрещены.

По просьбе российской стороны и при активном участии АСМАП приказом Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 1 июля 2022 г. № 378 действие части 2 пункта 48 и пункта 51 приказа от 27 марта 2015 г. № 353, запрещающих перевозки с перецепкой/перегрузкой, было приостановлено до 1 января 2023 г.

К сожалению, с 1 января 2023 г. приостановление действия указанных пунктов приказа не было продлено, что приостановило работу российских перевозчиков на Казахстан после перецепки/перегрузки. Те же перевозчики, что рискнули дальше осуществлять рейсы несмотря на запрет, подпали под действие штрафных санкций, предусмотренных казахстанским законодательством.

В связи с этим потребовалось вновь убеждать казахстанскую сторону в самые короткие сроки восстановить возможность работы российских перевозчиков. Результатом данной работы, давшей право нашим организациям осуществлять перевозки в Республику Казахстан после пере-

грузки/перецепки до 1 января 2024 г., стало подписание приказа Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 6 марта 2023 г. № 136.

Китайская Народная Республика

В связи с поэтапной отменой ограничений на деятельность автомобильного транспорта, введенных в Китайской Народной Республике в период пандемии коронавирусной инфекции, в ближайшей перспективе ожидается значительное увеличение объемов перевозок грузов и пассажиров между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой.

Особую актуальность в складывающейся ситуации приобретает вопрос обеспечения российских водителей визами для въезда на территорию Китайской Народной Республики.

Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики об облегчении поездок граждан от 22 марта 2013 г. предусматривает выдачу многократных виз для водителей, участвующих в обслуживании приграничной российско-китайской торговли. В связи с этим у российских транспортных компаний (кроме находящихся в приграничных регионах) отсутствует возможность оформления китайских виз категории С для своих водителей

в консульствах Китайской Народной Республики в Российской Федерации, в том числе в Москве и Санкт-Петербурге.

В настоящее время идет процесс внесения соответствующих изменений в Соглашение. В январе 2023 г. Министерство иностранных дел Российской Федерации проинформировало о согласовании пакета документов, необходимых для внесения изменений в статью 13 Соглашения. Вместе с тем для подготовки заключения Министерства юстиции Российской Федерации и одобрения Правительства Российской Федерации на подписание необходимо получить подтверждение от китайской стороны о согласовании изменений в статью 13 Соглашения.

По инициативе АСМАП Министерство транспорта Российской Федерации обратилось в Министерство иностранных дел Российской Федерации с просьбой рассмотреть возможность проведения совещания с представителями Посольства Китайской Народной Республики в Российской Федерации по вопросу организации выдачи виз категории С российским водителям в консульском отделе Посольства Китайской Народной Республики. В настоящее время вопрос прорабатывается в МИД России.

Несоответствие инфраструктуры пунктов пропуска на китайском участке государственной границы Российской Федерации современным требованиям является одной из главных проблем, препятствующих развитию перевозок пасса-



жиров и грузов между Россией и Китаем.

Информация по вопросу реконструкции автомобильных пунктов пропуска на китайском участке границы размещена на странице 39 этого выпуска журнала «МАП».

Турецкая Республика

В 2022 г. турецкое направление перевозок также стало одним из наиболее востребованных у российских перевозчиков, в связи с чем потребность в получении турецких разрешений на международные перевозки грузов резко возросла.



При этом значительно увеличился объем перевозок грузов, в которых места погрузки/разгрузки находились на территории Российской Федерации или Турецкой Республики, а отправителем или получателем груза являлись нерезиденты Турции. Осуществление таких перевозок по требованию турецких контрольных органов могло осуществляться только на основании разрешений на перевозки в/из третьих стран, количество которых было ограничено.

В середине прошлого года с турецкой стороны была достигнута договоренность и произведен обмен дополнительным объемом разрешений на международные перевозки грузов на 2022 г.

Для российских перевозчиков дополнительно было получено 11 000 разрешений на двусторонние перевозки и 10 500 универсальных разрешений на двусторонние перевозки и перевозки в/из третьих стран.

Получение универсальных разрешений позволило решить проблему перевозок, когда отправителем или получателем груза является нерезидент Турции.

Практика получения универсальных разрешений распространилась и на 2023 г., на который от турецкой стороны для российских перевозчиков получено 12 000 таких разрешений. ➔

Реаниматоры «ЖЕЛЕЗНЫХ КОНЕЙ»

День Победы в Великой Отечественной войне занимает особое место в героической летописи всей страны. В преддверии этого праздника, хранящего память о бессмертном подвиге нашего народа, самоотверженно отстоявшего свободу и независимость Отчизны, на страницах журнала «МАП» традиционно публикуются материалы, посвященные тому нелегкому времени.

Общеизвестно, что значительный вклад в достижение общей победы внесли автотранспортники. В предыдущих номерах мы рассказывали об автомобилях и водителях военного времени, о памятниках воинам-автомобилистам и даже о песнях военного времени. На этот раз обратим внимание на тех, кто возвращал машины к жизни, реанимировал их, тем самым приближая долгожданную победу.

Александра НОВИЧКОВА

Войска и автотранспортные части Красной Армии вступили в войну при значительной неуккомплектованности их ремонтными силами и средствами, которые предусматривались штатами и табелями мирного времени.

С началом Великой Отечественной войны стали формироваться подвижные ремонтные подразделения. При этом наблюдался недостаток малогабаритного, высокопроизводительного станочного оборудования и различных приспособлений для ремонта автомобильной техники.

Начиная с июля 1941 г. и до конца 1942 г. была сформирована 101 ремонтная часть для восстановления всей автобронетанковой техники, находящейся в войсках.

Оборудование монтировалось в кузовах автомобилей ЗИС-5 и ЗИС-6, реже для этой цели использовались трехосные машины ГАЗ-ААА. Подвижная ремонтная база предназначалась для среднего ремонта техники с реконструкцией агрегатов на готовых запасных частях. Она состояла

из управления и взводов монтажно-демонтажных, специальных работ, технического и хозяйственного обеспечения. В базе насчитывалось 75 человек личного состава. Ее ежемесячная производственная мощность при ремонте только автомобилей ГАЗ-АА на готовых агрегатах и запасных частях составляла около 60 машин.

Отдельный ремонтно-восстановительный батальон предназначался для производства средних ремонтов автобронетанковой техники на готовых агрегатах и запасных частях. Он состоял из управления, двух ремонтных рот и подразделений обеспечения. В батальоне насчитывался 301 человек личного состава. Его месячная производственная мощность составляла около 280 средних ремонтов автомобилей ГАЗ-АА.

Армейский ремонтно-восстановительный батальон осуществлял обновление всех видов автобронетанковой техники. Он состоял из управления, двух рот: по ремонту танков и автомобилей, тракторов; подразделений технического и хозяйственного обе-

спечения. В батальоне насчитывалось 320 человек личного состава. Месячная производственная мощность роты по ремонту автомобилей и тракторов при специализации только на ремонте автомобилей составляла около 140 средних ремонтов ГАЗ-АА.

Подвижной авторемонтный завод был необходим для выполнения капитальных работ по восстановлению автомобилей в полевых условиях. Он состоял из управления, отделов производственно-технического, демонтажно-монтажного, технического контроля и снабжения, ремонта и изготовления деталей и подразделений обслуживания. В нем насчитывалось 385 человек личного состава. Производственная мощность завода составляла около 200 условных капитальных ремонтов автомобилей ГАЗ-АА в месяц.

Некоторые ремонтно-восстановительные роты полков, используя дополнительно станочное оборудование для шлифовки коленчатых валов, расточки цилиндров, приспособления для заливки и расточки подшипников

из местных трофейных ремонтных средств, иногда выполняли капитальные ремонты автомобилей в полном объеме.

Ремонтные взводы отдельных линейных автомобильных батальонов, имевших по штату 15 ремонтников, производили текущий и средний ремонт автомобилей на готовых агрегатах. Ремонтные отделения автомобильных рот в составе трех специалистов выполняли текущие ремонты машин.

Принятый метод работ на готовых агрегатах и запасных частях в ходе войны существовал недолго, поскольку накопленные в мирное время агрегаты и детали были быстро израсходованы на восстановление значительного количества неисправных машин, поступивших в армию по мобилизации из народного хозяйства. При этом интенсивность эксплуатации автомобильного парка армии при ведении боевых действий увеличилась вдвое.

Заводы промышленности резко сократили поставку запасных частей армии и в конце 1941 г. стал ощущаться их недостаток, 20 – 25 % рабочего времени ремонтников затрачивалось на восстановление и главным образом изготовление новых деталей. Отсутствие оборотных агрегатов вынудило некоторые ремонтные части перейти на индивидуальный метод. Увеличилось время простой автомобилей в мастерской, уменьшалась производительность ремонтных частей, ухудшалось качество работ. Это объяснялось и тем, что личный состав еще не приобрел достаточного опыта в полевых условиях, и оборудование не всегда обеспечивало достижение нужной точности при обработке деталей.

Ремонтные части приступали сначала к реанимации и изготовлению деталей, несложных по конструкции и технологии обработки. Затем, накапливая опыт работы и используя предложения рационализаторов, они переходили на ремонт и производство более сложных деталей.

В облегчении ремонта значительную роль играла простота изготовления автомобилей. К примеру, ЗИС-5В, выпускавшийся в условиях военного времени, имел деревянный



каркас кабины, обшитый не жестью, а деревянными рейками, плоские крылья из стального листа, рулевое колесо с деревянной обкладкой, вместо двух фар устанавливалась одна левая, механические тормоза действовали только на задние колеса, кузов с одним задним откидным бортом.

В 1942 г. всего было отремонтировано 225 тыс. автомобилей, из них капитальный ремонт – 51 тыс. и средний – 174 тыс.

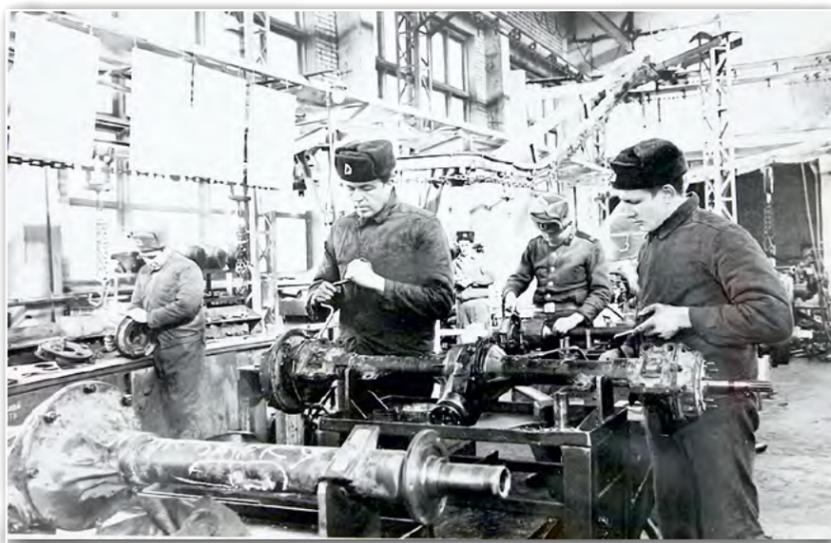
В январе 1943 г. сформировано ремонтное управление Красной Армии. На него возложили функции организации восстановления автомобильной техники, создания авторемонтной базы Народного комиссариата обороны и сдачи заказов на ремонт технологам промышленности, разработки наставлений и инструкций по организации ремонта автомобилей в условиях войны.

Несмотря на то, что Главному автомобильному управлению Красной Армии была передана 161 ремонтная часть из Главного автобронетанкового управления, они не были полностью укомплектованы необходимым оборудованием. Опыт показал на необходимость организации мощных подвижных ремонтных частей центрального подчинения, предназначенных для усиления отдельных фронтов. В 1943 г. были созданы два подвижных автомобильных завода с производственной мощностью до 180 условных капитальных ремон-

тов автомобилей ГАЗ-АА (каждый) и три агрегаторемонтных подвижных завода с производственной мощностью по 600 комплектов агрегатов в месяц, много других частей.

Одновременно с увеличением числа авторемонтных частей была проведена большая работа по их специализации на ремонт автомобилей одной-двух марок, увеличению номенклатуры восстанавливаемых и изготавливаемых деталей, рациональному распределению и размещению. Армейские и фронтовые ремонтные части укомплектовали личным составом, оборудованием, приспособлениями, инструментом и автомобильной техникой. Централизованное снабжение улучшило обеспечение ремонтных частей и подразделений запчастями, однако этого было крайне недостаточно. Но благодаря высокой инициативе и мастерству личного состава ремонтных частей уже в середине 1943 г. широко развернуто изготовление и ремонт недостающих деталей.

В 1943 г. части Красной Армии на всех фронтах начали развивать успешное наступление. Это потребовало частых передислокаций ремонтных частей. Работа армейских ремонтных бригад с удалением от линии фронта до 200 – 300 км стала довольно частым явлением. В этот период для их приближения к войскам практиковалось выделение выездных ремонтных бригад, обеспеченных агрегатами и деталями,



К началу 1944 г. стационарные автомобильные ремонтные силы и средства насчитывали в своем составе 5 центральных автомобильно-ремонтных заводов, 13 автомобильно-ремонтных заводов окружного подчинения и 48 гарнизонных автобронетанковых мастерских.

В этот период значительно возрастает потребность в восстановлении техники из-за увеличения ее численности, высокого темпа наступления войск в тяжелых дорожных условиях и недостаточного количества ремонтных частей в действующей армии. Это привело к необходимости дополнительного формирования стационарных предприятий. К 1945 г. насчитывалось до 8 централь-

из ядра ремонтной части. Бригаде выдавалось письменное задание, в котором указывалось место и время прибытия, количество и марки подлежащих восстановлению автомобилей, срок окончания работы.

Для повышения эффективности большое значение приобретало использование местных ремонтных средств на территории Советского Союза: машинно-тракторных станций, межрайонных мастерских, ремонтных заводов. А после перехода государственной границы появилась возможность применять трофейное оборудование различных промышленных предприятий, гражданских мастерских.



ных автомобильно-ремонтных заводов, 17 автомобильно-ремонтных заводов окружного подчинения, 52 стационарных автомобильно-ремонтных мастерских.

Наряду с реорганизацией ремонтных предприятий происходило и формирование частей в Красной Армии. Подвижная автомобильная ремонтная база в составе 70 человек являлась корпусной, а иногда дивизионной подвижной автомобильной ремонтной частью и предназначалась для производства среднего ремонта автомобилей. По своей технической оснащенности база могла осуществлять реставрацию и изготовление деталей. Она состояла из управле-

ния и трех взводов: монтажно-демонтажных работ, по ремонту деталей, технического и хозяйственного обеспечения. Ее производственная мощность – 92 средних ремонта автомобилей ГАЗ-АА в месяц.

Отдельный ремонтно-восстановительный батальон в составе 230 человек являлся фронтовой или армейской подвижной ремонтной частью, предназначенной для производства средних ремонтов автомобилей. Для работы непосредственно в войсках в состав батальона вводился цех полевого ремонта. Месячная производственная мощность ремонтного батальона составляла 264 средних ремонта автомобилей ГАЗ-АА.

Ремонтное управление Главного автомобильного управления Красной Армии разработало нормативы использования рабочего времени личного состава авторемонтных частей. В отдельные периоды продолжительность рабочего дня увеличивалась до 12 – 14 часов.

Сокрушительные удары Красной Армии и переход государственной границы дали возможность авторемонтным частям и подразделениям широко использовать трофейное оборудование. Ремонтники применяли малогабаритные станки, вулканизационные и газосварочные аппараты, электросварочные агрегаты и электростанции на прицепах и другое оборудование для реанимации машин. Некоторые ремонтные подразделения воинских частей приобрели даже станки для расточки и шлифовки цилиндров двигателей.

Новая оперативная обстановка на фронтах потребовала внести изменения в организацию ремонта и прежде всего в размещение ремонтных частей. Фронтовые ремонтные части располагались на расстоянии 50 – 60 км от линии фронта, армейские – 25 – 40 км, корпусные – 10 – 15 км, войсковые – с тылами своих частей. В отдельных случаях при необходимости и возможности корпусные ремонтные части приближались к линии фронта на 5 – 7 км, а армейские – на 15 – 20 км.

Основной задачей ремонтных частей и подразделений в период наступления являлось восстановление автомобилей в кратчайший срок.

Это достигалось путем подвоза и передвижения войск. В первую очередь ремонтировали машины, на восстановление которых требовалось меньше времени. Армейские ремонтные батальоны перемещались после того, как расстояние до линии фронта увеличивалось примерно на 120 – 180 км. В среднем армейские ремонтные части перемещались один-два раза за операцию, фронтовые – один раз в конце наступательной операции и располагались на расстоянии 150 – 350 км от линии фронта, а иногда и ближе.

В 1944 г. обеспечение мастерских запасными частями и агрегатами значительно улучшилось, что позволило в довольно больших объемах применять агрегатный метод организации ремонта, который сократил время нахождения автомобилей в среднем ремонте до двух-трех суток.

Автомобили, прибывшие для восстановления, осматривались представителем отдела технического контроля и после оформления документации поступали на площадку ожидания. Машины, поступавшие в ремонтную роту, разбирались и дефектовались. Агрегаты направлялись в соответствующие цеха. Как правило, агрегаты обезличивались (за исключением трофейных автомобилей).

Двигатели ремонтировались поточным методом. Изготовление деталей, ремонт коленчатых валов, пальцев и клапанов производились в роте специальных работ. Для обеспечения моторного цеха деталями был организован промежуточный склад деталей и узлов. Регулирование потока, устранение задержек, уточнение заданий в роте специальных работ производил диспетчер. Для лучшего обеспечения сборки двигателей и ускоренного ремонта его узлов была создана специальная бригада по реставрации деталей. Она оснащалась слесарным инструментом, сварочным оборудованием и производила ремонт вентиляторов, водяных и масляных насосов, муфт сцепления, головок блока, коллекторов, картеров маховиков. Детали после разборки двигателей промывались раствором соды и доставлялись к рабочим местам на тележках.



В агрегатном цехе ремонтировались коробки передач, задние и передние мосты, рулевые управления, рессоры, радиаторы, кузова. В монтажном цехе производился ремонт рам и кабин, для чего имелся электросварочный агрегат и бригада жестянщиков. Рота специальных работ имела механический цех, цех реставрации деталей и электроцех. В роте производилась шлифовка коленчатых валов, изготовление поршней, поршневых колец, гильз.

За годы Великой Отечественной войны было отремонтировано около 2 млн автомобилей. При этом запасные части и инструмент в значительной степени изготавливались непосредственно в ремонтных частях. Из общего количества отремонтированных автомобилей 92 % восстановлены фронтовыми, армейскими, войсковыми ремонтными средствами.

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



Дорога длиной в 30 лет

Три десятилетия назад, 2 апреля 1993 г., в Санкт-Петербурге начало свою работу представительство АСМАП по Северо-Западу России (ныне – филиал Ассоциации по Северо-Западному федеральному округу). В те уже далекие времена в парке первых организаций – членов АСМАП насчитывалась всего пара десятков автопоездов, которые в будущем сформировали основу международных автомобильных перевозок региона, став отправной точкой в большом, трудном, но славном пути.

Сейчас 267 предприятиям принадлежит более 3,5 тыс. транспортных средств.

За 30 лет эти компании смогли освоить маршруты от Китая до Норвегии.

Виктор АЛЕШКОВСКИЙ
(aleshkovskiy@asmap.ru)

Первым руководителем регионального подразделения АСМАП в Северной столице был легендарный ветеран отечественного транспорта В. Ф. Вельсман.

– Все начиналось практически с нуля, – вспоминает Вальтер Федорович. – Тридцать лет назад я, будучи первым заместителем генерального директора Ленавтотранса, приехал в Москву в командировку. Встретился с Ю. С. Сухиным, который занимал пост президента АСМАП. Посколь-

ку Северо-Запад – крупный приграничный регион, то Юрий Сергеевич решил, что пришло время создать представительство Ассоциации в Санкт-Петербурге, чтобы помогать перевозчикам и защищать их интересы. А возглавить подразделение он предложил мне. За эти годы мы уви-

дели впечатляющий рост. Сейчас по количеству транспортных средств, занятых в международном сообщении, мы занимаем второе место в России.

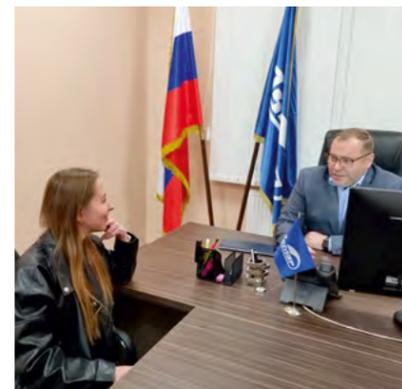
В начале 90-х стали бурно развиваться международные торговые связи, а вместе с ними и международные автоперевозки. На рынке начали появляться новые игроки. Но тогда все работали разрозненно, сами по себе. Помимо защиты интересов перевозчиков задачей Ассоциации было налаживание взаимосвязей между ними, выработка единых правил перевозок.

В то же время началось создание новых предприятий, в том числе совместных с иностранными компаниями. Стремительно развивались различные производства, занимавшиеся выпуском товаров народного потребления. Зачастую эти компании использовали импортное сырье. Кроме того, бурно развивался и экспорт. Иностранные производители заключали договоры с российскими экспортерами, многие из которых находились на северо-западе нашей страны. Таким образом, и производители, и импортеры, и экспортеры нуждались в крепких и надежных партнерах, которые обеспечили бы транспортировку необходимых для их бизнеса грузов. Автомобильный транспорт – как никакой другой – смог предложить самую выгодную для рынка схему доставки – «от двери до двери».

Важным положительным фактором, повлиявшим на развитие международного автосообщения в регионе, стало активное дорожное строительство, реконструкция основных магистралей. Расширены и отремонтированы автотрассы «Кола», «Нарва», «Скандинавия». Введены в эксплуатацию кольцевая автодорога (КАД), западный скоростной диаметр (ЗСД), вантовый мост через Большую Неву и трасса Москва – Санкт-Петербург (М-11). Без проведения этой огромной и важной работы развитие международных автоперевозок в регионе было бы невозможно.

– Тогда, в 1993-м, у нас не было ничего – ни помещения, ни персонала,

ни даже компьютеров, – говорит В. Ф. Вельсман. – Контакты с таможенными органами, Российской транспортной инспекцией, пограничной службой, ГАИ, различными общественными организациями и бизнес-структурами приходилось выстраивать с нуля. Конечно, меня выручали давние связи, накопленные за полвека работы на руководящих должностях в отрасли. С администрацией города удалось договориться о расселении многоквартирного дома в историческом центре – недалеко от Невского проспекта, на улице Ломоносова. Была проведена реконструкция здания, где появились кабинеты, конференц-зал, учебные классы.



Руководитель филиала АСМАП по СЗФО В. А. Алешковский и представитель ООО «Арко-Турс» К. Ю. Романовская



В новом офисе филиала АСМАП по СЗФО



В. Ф. Вельсман, руководитель филиала АСМАП по СЗФО в 1993 – 2010 гг.

К слову, по инициативе Вальтера Федоровича в Санкт-Петербурге в 1993 г. был открыт Учебно-консультационный центр (УКЦ) АСМАП. Обучение в нем по настоящее время прошли более 20 тыс. специалистов в сфере автомобильного транспорта и водителей-международников. Центру удалось обеспечить качественную подготовку слушателей по программам переподготовки и повышения квалификации специалистов автотранспортных предприятий, существенно расширить практическую составляющую по изучаемым предметам образовательных программ. За это время в учебном центре завершили разработку и обеспечили активную реализацию новых образовательных

программ, отладили и широко используют дистанционные технологии, электронное обучение слушателей.

– К сожалению, сохранить исторические помещения не удалось – сказался почтенный возраст дома, – говорит руководитель филиала Ассоциации по СЗФО В. А. Алешковский. – В 2020 г. руководство Ассоциации приняло совершенно правильное решение: филиал АСМАП по СЗФО и Санкт-Петербургский УКЦ начали свою работу в новых офисах, расположенных на улице Салова. Перевозчики сразу оценили их достоинства. Среди них прекрасная транспортная доступность (станция метро «Бухарестская» находится буквально в двух минутах ходьбы), а рядом практически всегда есть возможность припарковать свой автомобиль. Новые просторные помещения, а также большой холл дают возможность перевозчикам получать услуги в более комфортных условиях.

Сейчас филиал АСМАП по СЗФО обслуживает перевозчиков всего Северо-Западного региона, кроме Калининградской области, где действует свое подразделение Ассоциации.



Семинар по вопросам предварительного информирования с перевозчиками СЗФО

Для осуществления международных автотранспортных перевозок филиал обеспечивает российские предприятия необходимыми документами – иностранными разрешениями и книжками МДП. Для удобства перевозчиков в городах Пскове и Выборге работают представители Ассоциации, которые обслуживают перевозчиков на местах.

Международные автоперевозки, будучи составной частью внешнеэкономической деятельности, наиболее

чувствительны к политическим изменениям. Антироссийские санкции, принятые странами ЕС, серьезно сказались на отрасли. Однако наши транспортные компании находят возможность перестроиться – меняют логистику, принимают активное участие в процессах перецепки и перегрузки ввозимых из Европы товаров.

Одной из главных задач филиала как регионального подразделения Ассоциации является правовая за-



В 2016 г. Общее собрание членов АСМАП было организовано в Санкт-Петербурге

щита интересов перевозчиков. Сотрудники подразделения оказывают консультативную помощь по различным вопросам, непосредственно принимают участие в судебных заседаниях. Положительная практика судебных разбирательств в значительной степени влияет на сокращение количества возбуждаемых административных дел.

Филиал активно взаимодействует с таможенными органами, уполномоченными по защите прав предпринимателей и торгово-промышленными палатами Санкт-Петербурга, Ленинградской и Псковской областей, Ространснадзором.

За 30 лет своего существования филиал прочно завоевал уважение и авторитет не только среди перевозчиков, но и у органов власти, контрольно-надзорных органов, общественных организаций и бизнес-структур. Подразделению удалось занять достойное место в транспортной инфраструктуре региона. Его знают и

уважают перевозчики всего Северо-Запада, которые считают престижным быть членами Ассоциации.

Предоставим слово самим представителям транспортных компаний.

– Как экспедиторская фирма, мы заинтересованы в надежности перевозчиков, а членство в АСМАП является одним из таких показателей, – считает директор по развитию ООО «ВнешТрансПорт» (г. Санкт-Петербург) Роман Каплун. – Кроме того, это дает ряд других преимуществ, среди которых бесплатные консультации специалистов Ассоциации, получение информации, доступ к которой возможен только для действительных членов, визовая поддержка. Словом, в АСМАП нам всегда помогут и подскажут, если возникнут проблемные ситуации и вопросы.

– Ассоциация всегда оказывает поддержку во всем: решает юридические вопросы, консультирует по любым проблемам. Осуществляется

разносторонняя помощь нам, перевозчикам, – говорит индивидуальный предприниматель О. В. Смирнов (Псковская область). – Это действительно очень большое преимущество. Я никогда не стесняюсь обращаться в АСМАП за помощью. Знаю, что мой вопрос будет решен, и самое главное – мне никогда не откажут.

– Мы в любой момент можем получить консультацию специалистов Ассоциации по самым разным вопросам, – рассказывает генеральный директор ООО «Союз-Сервис» (г. Санкт-Петербург) В. В. Федоров. – К тому же быть членом АСМАП – это престижно. Ни разу не пожалел о том, что мое предприятие было принято в действительные члены Ассоциации.

За 30 лет филиал проделал большой путь. Впереди немало задач. Но главная из них – защита интересов перевозчиков региона. ◻



Финал Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи» в 2014 г. был успешно проведен в Пскове

На пути к устранению заторов

Ситуация на границах с Азербайджаном, Грузией и Китаем

Традиционно продолжаем знакомить наших читателей с ситуацией в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации и предпринимаемых шагах по ее улучшению.

Ранее журнал «МАП» уже информировал об оперативном принятии Правительством Российской Федерации, Минтранс России и другими государственными органами эффективных мер по устранению заторов на границе (см. журнал «МАП» № 4, 2022 г.). Они были крайне важны в условиях вынужденного изменения логистики перевозок и переориентации грузопотоков с европейского направления на альтернативные маршруты. Что же изменилось за последние месяцы? Ниже расскажем о ситуации на отдельных, наиболее напряженных участках границы.

Департамент организации перевозок АСМАП

Граница с Азербайджаном

На границе с Азербайджаном действуют три многосторонних автомобильных пункта пропуска: «Яраг-Казмаляр», «Тагиркент-Казмаляр» и «Ново-Филя». Их фактическая пропускная способность в полтора-два раза превышает проектную.

С целью перераспределения транспортных потоков на российско-азербайджанской границе было принято решение о выпуске порожнего грузового транспорта через МАПП «Ново-Филя», который в конце марта 2022 г. был переведен на круглосуточный режим работы. В конце апреля 2022 г. было открыто движение грузовых транспортных средств через МАПП «Тагиркент-Казмаляр».

Это позволило существенно разгрузить МАПП «Яраг-Казмаляр» и сократить простои на границе.

По данным ФТС России, в настоящее время очереди грузовых транспортных средств перед пунктами пропуска на азербайджанском участке границы практически отсутствуют.

Второй этап реконструкции МАПП «Яраг-Казмаляр» планируется завершить в III квартале текущего года. Пропускная способность должна быть увеличена до 1 100 грузовых транспортных средств в сутки.

Предусмотрено проведение в 2023 – 2026 гг. реконструкции этого МАПП с увеличением пропускной способности до 1 100 грузовых транспортных средств в сутки и МАПП «Ново-Филя» – с увеличением пропускной способности до 800 единиц в сутки.

Граница с Грузией

На границе с Грузией действует один автомобильный пункт пропуска – МАПП «Верхний Ларс». Его проектная пропускная способность превышена в несколько раз. Ситуация особенно обостряется в зимний период, когда движение по Военно-Грузинской дороге на территории Грузии регулярно прекращается по метеоусловиям. В связи с этим нередко возникают огромные очереди и длительные простои с обеих сторон границы.

Постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2021 г. № 1576 установлено, что на период проведения реконструкции МАПП «Верхний Ларс» прибытие в Российскую Федерацию и убытие из страны товаров (за исключением животных)



допускается в местах, не являющихся местами перемещения товаров, расположенных в Верхнем Ларсе, в с. Чми и в г. Владикавказе. Это позволило значительно разгрузить пункт пропуска.

В рамках проведения второго этапа реконструкции пункта пропуска в период с 13 марта по 25 мая текущего года проводятся работы по прокладке инженерных сетей и коммуникаций. В связи с этим было прекращено движение по части полос для грузового автотранспорта. Конечно же, это снизило пропускную способность пункта пропуска, но это вынужденная мера, на которую пришлось пойти, чтобы обеспечить завершение реконструкции в ноябре 2023 г. Реконструированный пункт пропуска будет способен принимать до 1 500 грузовых транспортных средств в сутки.

Сейчас же для снижения нагрузки на МАПП «Верхний Ларс» необходимо более активно использовать альтернативные маршруты, проходящие через территорию Азербайджана, а также шире применять паромные линии, связывающие порты России и Турции.

Граница с Китаем

На китайском участке государственной границы Российской Федерации имеется восемь автомобильных и шесть смешанных автомобильно-речных пунктов пропуска. Это Пограничный – Суйфеньхэ, Полтавка – Дуннин, Краскино – Хуньчунь, Турий

– «Краскино», «Пограничный», «Турий Рог», «Староцурхайтуйский» – IV квартал 2024 г.;

– «Забайкальск», «Полтавка» – IV квартал 2026 г.

АСМАП обратилась в Минтранс России с просьбой принять необходимые меры по завершению реконструкции пунктов пропуска на границе с КНР в установленные сроки.

Длительное время основной проблемой в наиболее крупном на китайском участке границы МАПП «Забайкальск» было отсутствие государственного контроля за соблюдением очередности въезда в пункт пропуска, чем пользовались некоторые лица.

Наконец-то ситуация сдвинулась с мертвой точки. Федеральным законом от 17.02.2023 г. № 24-ФЗ, в подготовке которого принимали участие специалисты АСМАП, предусматривается внедрение системы электронной очереди в наиболее нагруженных пунктах пропуска, перечень которых должно определить Правительство РФ. Предполагается, что эта система будет работать только на самых проблемных участках границы с постоянными длительными простоями. Уже решено, что в МАПП «Забайкальск» такая система будет внедряться в первую очередь в 2023 г.

Мы надеемся, что все планы будут выполнены в намеченные сроки и уже в следующем нашем материале, посвященном проблеме простоев в пунктах пропуска, мы сможем проинформировать читателей о существенном улучшении ситуации. 🚫



Подводные камни в страховании: Советы специалиста

Международные автоперевозки относятся к виду деятельности, который подвержен большому количеству рисков. Среди них вероятность утраты и повреждения груза, задержки сроков доставки, возникновения ДТП либо болезни водителя в рейсе. Главным способом защиты от подобного рода неприятностей является страхование. Между тем при выборе страховой компании, оформлении полиса и наступлении страхового случая перевозчики нередко допускают ошибки, которые приводят к аргументированному отказу страховщиков производить выплату. О наиболее типичных упущениях и способах их избежать мы поговорили со специалистом по страхованию компании «АСМАП-Сервис» С. В. Рыжиковой (srizhikova@asmap-service.ru).

Александра НОВИЧКОВА

– **Светлана Валентиновна, что прежде всего необходимо предусмотреть перевозчику для организации своей страховой защиты?**

– В нашей стране существуют два вида страхования: обязательное и добровольное. Согласно российскому законодательству перевозчик должен оформить полис обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО) на свой автопарк. Кроме того, для выезда за рубеж нужна «Зеленая карта». Хочу отметить, что ее необходимо оформлять в том случае, если страна выезда входит в международную систему «Зеленая карта». Для многих стран она попросту не нужна, поскольку там оформляется национальный полис автогражданской ответственности (аналог ОСАГО). Все остальное – по желанию транспортной организации, будь то страхование грузов, ответственности перевозчика либо медицинского страхования. Хотя мы всегда настойчиво советуем своим клиентам обязательно оформлять медицинское страхование для лиц, выезжающих за рубеж. Данный полис будет покрывать расходы на лечение водителя за пределами РФ.

Практика подсказывает, что это очень важно.

– **То есть минимально допустимый набор страховых документов для международных перевозчиков – это так называемые три кита: ОСАГО, «Зеленая карта» и полис медицинского страхования.**

– По большому счету, да. Но нужно учитывать один важный момент. Международные перевозки год назад и сейчас – это совершенно разные процессы. После введения санкций российские предприятия были вынуждены существенно изменить направления рейсов не в пользу европейских стран, где действует система «Зеленая карта». На данный момент такой полис актуален для Ирана, Турции, Беларуси, Азербайджана и Молдовы. К тому же сертификаты «Зеленая карта», выданные на территории России, прекращают свое действие в Евросоюзе и Швейцарии с 1 июня текущего года.

В связи с этим перевозчик должен предварительно ознакомиться с правилами выезда в ту или иную страну и подготовить все необходимые полисы страхования на транспортные средства, включая аналог ОСАГО, действующий на территории страны выезда.

Скажем, в Казахстане, Китае, Узбекистане, Таджикистане, во всей Азии действуют свои национальные страховки.

– **И в каждой стране они разные? Единого документа не существует?**

– К большому сожалению, да. И это очень неудобно для перевозчиков. Причем национальный полис оформляется только на границе. Мы не можем сделать его заблаговременно, не знаем заранее тарифов, не можем проверить полис на подлинность. Получается, что если водитель за один рейс, допустим, пересекает пять границ, то он вынужден каждый раз оформлять обязательный полис страхования автогражданской ответственности. АСМАП работает над тем, чтобы решить этот непростой вопрос. В частности, обращалась в Минтранс России, предлагая варианты, как сделать эту процедуру более цивилизованной. Но это небыстрый процесс.

– **На какие нюансы необходимо обращать внимание при оформлении страховых полисов?**

– На данный момент в нашей стране распространено огромное количество поддельных полисов ОСАГО (как на бланках, так и в электронном виде). Поэтому я бы

настоятельно рекомендовала проверять не только верность указанных в полисе данных, но и сами полисы ОСАГО на подлинность. Сделать это можно на официальном сайте Российского союза автостраховщиков (<https://autoins.ru>). Это займет несколько минут, проверить можно как по номеру бланка, так и по государственному номеру автомобиля либо по VIN-номеру. Причем удостовериться нужно и в подлинности полиса второго участника ДТП, если таковое произошло.

Расскажу один случай из практики. Произошла незначительная авария, участники которой оформили европротокол. Однако пострадавшая сторона не проверила полис виновного лица, то есть не учла, что при оформлении европротокола подлинными должны быть оба полиса. Когда пострадавшая сторона обратилась в свою страховую компанию за возмещением, выяснилось, что полис второго участника является поддельным, поэтому ей было отказано в выплате на законном основании.

Интересная история однажды произошла со мной. Моя машина была припаркована вдоль проезжей части в специально отведенном для этого «кармане». Рядом находились другие транспортные средства. Проезжавший мимо автомобиль, за рулем которого была девушка, протаранил несколько машин, в том числе и мою. Вероятно, водитель не справился с управлением. Сотрудники ГАИ при проверке документов вычислили, что полис ОСАГО виновницы аварии оформлен совсем на другой автомобиль. Как выяснилось впоследствии, под этим номером полиса фигурировало сразу три транспортных средства. Оказалось, что девушке ежегодно звонили так называемые представители страховых компаний и предлагали оформить полис со скидкой, да еще и доставкой на дом. От такого выгодного предложения дама не могла отказаться, а вот проверить полис на подлинность не удосужилась ни разу. В итоге она была вынуждена нанять адвоката, чтобы сначала доказать, что не является мошенницей и не находится в сговоре с аферистами, а затем ей пришлось са-

мостоятельно возместить ущерб всем пострадавшим.

Ряд нюансов необходимо учитывать и при оформлении полиса медицинского страхования выезжающих за рубеж. Часто в целях экономии на водителя оформляется годовой полис с ограниченным суммарным количеством дней пребывания за границей, чаще всего – 90. Этот срок отслеживают по штампам в заграничном паспорте. При наступлении страхового случая первое, что запрашивает клиника, это сканированные копии всех страниц этого документа. И если вдруг 90 дней уже истекли, то полис перестает работать, хотя по срокам еще действует. В нашей практике такое, к сожалению, случалось. Водителям приходилось лечиться за свой счет.

Сегодня перевозчики уже осознали, что такая схема очень неудобна, и перешли на оформление годового полиса с неограниченным количеством дней пребывания. В компании «АСМАП-Сервис» действует специальное предложение по медицинскому страхованию с хорошим тарифом и территорией покрытия «Весь мир» (за исключением России).

Иногда перевозчик забывает вовремя продлить водителю медицинский полис, и по какому-то злому року страховой случай как раз происходит именно в этот момент. Однажды так случилось с нашим клиентом. И мне бы хотелось поблагодарить постоянного, долгосрочного партнера ООО «АСМАП-Сервис» – СПАО «Ингосстрах», который пошел нам навстречу и оказал помощь водителю, хотя мог бы отказать на законных основаниях.

– **Какие ошибки наиболее часто допускают перевозчики при наступлении страхового случая?**

– Самые распространенные случаи связаны с медицинским страхованием. Так, нередко водители не извещают ассистенса (оператора) о наступлении события. Они либо пытаются оказать себе помощь самостоятельно, либо отправляются в клинику, оплачивают счета за лечение, а потом обращаются в страховую компанию за возмещением. Это в корне неверно. Если человек находится в сознании и способен известить ассистенса, курирующего этот вопрос, он должен

это сделать. Оператор в свою очередь свяжется со службой скорой помощи, с клиникой, словом, урегулирует этот процесс за границей. Понятно, что не всегда водитель может быть в состоянии позвонить, предположим, у него случился сердечный приступ. Это другая ситуация. Но извещать нужно незамедлительно, так прописано в правилах.

Еще одна распространенная ошибка, когда организация оформляет достаточно дорогостоящий полис страхования ответственности перевозчика в рассрочку (допустим, на четыре платежа) и забывает оплатить очередной взнос. А вспоминает об этом только тогда, когда наступает страховой случай.

– **Какие советы вы можете дать перевозчику при выборе страховой компании?**

– Прежде всего, я не советую страховаться в случайных, непроверенных компаниях. Не просто так на данный момент на рынке осталось очень мало страховщиков. Фирмы, предлагавшие низкие тарифы или какие-то уникальные условия, быстро набирали свой страховой портфель, но выплачивать убытки оказались не в состоянии.

Понятно, что все мы так или иначе хотим сэкономить на страховке. Я бы рекомендовала произвести расчет стоимости полиса в разных страховых компаниях и принять решение о выборе страховой компании согласно рейтингу финансовой надежности страховщика.

Также можно ознакомиться с отзывами страхователей. Совсем лишним будет проверить лицензию страховой компании, особенно в регионах.

Следует учитывать, что если компанию, в которой оформлен ваш полис КАСКО, вдруг лишают лицензии, то полис перестает действовать. Российский союз автостраховщиков не оказывает помощь в добровольных видах страхования.

Крайне важно знакомиться с условиями договора до оформления полиса. Необходимо обращать внимание на страховые суммы, предмет страхования, предусмотрена ли франшиза. И помните: дешево – не всегда хорошо. ☹



Предприятия мечты

Продолжаем серию статей, посвященных истории развития международных автомобильных перевозок в нашей стране и, в частности, 60-летию с момента осуществления первых рейсов за пределы Советского Союза в ряд европейских стран.

Александра НОВИЧКОВА

При всей своей закрытости и существующем железном занавесе СССР никогда не был полностью отделен от внешнего мира. Советский Союз стремился налаживать контакты с другими странами, продавать и покупать товары, создавая крепкую основу для своей экономики, а также для решения геополитических задач. Часть грузооборота приходилась на автомобильные перевозки.

Первые международные рейсы советские автомобильные перевозчики стали выполнять в 1933 г., в основном перевозя топливо в Монголию, о чем подробно

рассказывалось в предыдущих номерах нашего журнала.

Олицетворением всей отрасли отечественных международных автоперевозок стала государственная структура «Совтрансавто». Два из входящих в ее состав автомобильных хозяйств – Ленинградское и Кунцевское – были определены в качестве базовых для освоения маршрутов автоперевозок грузов в международном сообщении. Первые европейские поездки выполнялись в 1963 г., когда было создано Главное управление международных и междугородных автомобильных сообщений «Главмежавтотранс», призванное обеспечить грузоперевозки из СССР в ближнее и дальнее за-

рубежье и обратно. Однако начнем не с этого эпизода, а перенесемся в 1945 г. Именно в год Великой Победы в истории отечественных международных автоперевозок произошло два знаковых события.

Из сохранившихся архивов известно, что в ту пору из Извозной конторы, подвижным составом которой были подводы, а в качестве тяговой силы использовались лошади, образовалась Транспортная контора Исполкома Московского райсовета депутатов трудящихся г. Ленинграда, впоследствии переименованная в Ленинградское автохозяйство междугородных сообщений «Главмежавтотранс».

Тем временем в марте того же года Приказом № 124 НК АТ РСФСР была создана Автоколонна № 34 с дислокацией в Люблино Московской области. Спустя десять лет она переехала в Кунцево, а в 1958 г. разместились в Рабочем поселке Кунцевского района, на территории которого предприятие дислоцируется по сей

день. Тогда же, в 1958 г., организация получила название Автоколонна № 2 Мособлавтотреста, а затем также перешла в ведение «Главмежавтотранса».

В 1968 г. Главное управление международных и междугородных автомобильных сообщений было переименовано в «Совтрансавто». Предприятия, входящие в его структуру, получили наименования «Совавто-Москва», «Совавто-Ленинград» и «Совавто-Бийск». И если о последнем из них мы подробно рассказали в предыдущем номере журнала «МАП», то теперь уделим внимание организациям – представительницам двух российских столиц.

Первым осуществить пробные международные автомобильные рейсы в европейскую страну, которой стала Болгария, выпала честь ленинградскому предприятию. Впервые в СССР его водители П. Приходько, А. Кубышкин, И. Клименко и Н. Иванов на тягачах ЗИЛ-164А с полуприцепами-фургонами отечественного производства совершили два рейса по маршруту Ленинград – София и обратно. В том же 1963 г. предприятие сделало 12 рейсов в Финляндию, став первооткрывателем и активным перевозчиком с важным стратегическим внешнеэкономическим партнером.

Не отставали от своих ленинградских коллег и москвичи: 9 и 12 августа 1963 г. водители В. Рогов, В. Кузовлев, А. Ефимов и А. Волчков



отправились в свои первые международные рейсы – сначала в Прагу, а затем в Варшаву на автомобилях МАЗ-200.

Основным подвижным составом на первых этапах развития системы международных автоперевозок были тягачи белорусского производителя, а также чехословацкой «Шкоды», с помощью которых осуществлялись перевозки грузов только в страны социалистического лагеря и Финляндию. Однако имеющиеся транспортные средства не удовлетворяли требованиям международных перевозок. Необходим был подвижной состав большей грузоподъемности и емкости.

Все изменилось в 1973 г., когда транспортные средства впервые были закуплены за пределами социалистического лагеря – тягачи марки Volvo, родиной которой, как

известно, является Швеция. Эту страну выбрали исходя из того, что она не входила в НАТО и была нейтральна по отношению к СССР. 80 трехосных седельных тягачей Volvo F89 поступило в «Совавто-Москва», 20 – в «Совавто-Ленинград». Опыт использования этой техники оказался успешным, и впоследствии существенную часть транспорта для международных автоперевозок начали приобретать в Западной Европе.

Спустя несколько лет предприятия стали закупать технику Mercedes-Benz. Была сформирована широкая специализированная сеть из транспортных организаций на территории РСФСР и других союзных республик. В 80-е годы прошлого столетия предприятия продолжили увеличивать объемы и географию международных автоперевозок, обеспечивая их качество и эффективность. Освоены направления не только в большинство стран Европы, но и в Азию, в Иран, Японию, Афганистан, затем начались приграничные перевозки в Китай.

Важнейшим этапом на пути развития и укрепления позиций российского международного автотранспорта является создание в 1974 г. Ассоциации международных автомобильных перевозчиков. Первые ее члены – организации ГУ «Совтрансавто».

Госпредприятию суждено было стать одним из крупнейших автоперевозчиков Европы со штатом сотрудников 15 тыс. человек, из которых 7 тыс. составляли высококвал-



лифицированные советские водители-международники. В те времена их еще не называли дальнбойщиками, а чуть позже в народе дали уважительное прозвище «софики». Темно-синий костюм, пуговицы на пиджаке с позолотой, как у военных, белая рубашка, галстук и форменная фуражка с кокардой и логотипом. Советские водители-международники из 70-х были очень похожи на пилотов пассажирского авиалайнера. Такова была форма «Совтрансавто», в которой они представляли страну за рубежом.

Но почет и уважение они, конечно, получили не только из-за безупречного внешнего вида. Тяжелыми фурами эти мастера своего дела управляли аккуратно, всегда были корректны и опрятны.

Для формирования высококлассных профессионалов пристальное внимание уделялось обучению водителей. На предприятии организовывали постоянно действующие курсы, на которых сотрудников учили нюансам управления автопоездом и безопасности, таможенным правилам, требованиям к перемещению экспортно-импортных товаров, а также иностранным языкам. Для водителей были разработаны специальные разговорники. Кроме того, в программу включали изучение особенностей правил дорожного движения той или иной страны.

Являясь по сути монополистом отрасли, «Совтрансавто» уделяло

большое внимание подбору кадров, и попасть туда было непросто. Чтобы стать «софиком», кандидат должен иметь опыт – не менее пяти лет безаварийного водительского стажа с открытыми категориями С и Е на внутренних направлениях по Советскому Союзу и предоставить положительные рекомендации с предыдущих мест работы. Претендент должен быть водителем первого класса, пройти проверку в органах госбезопасности и быть как минимум кандидатом в члены КПСС. Крайне желательным было знание иностранных языков (если кандидат собирался в дальнее зарубежье), а также транспортного законодательства других стран и дисциплин, которые могли пригодиться в длительных рейсах.

Для работы на международных маршрутах отбирались только лучшие и одновременно благонадежные водители, среди которых велась необходимая пропагандистская работа, ведь они были лицом советского народа в странах капитализма, и поэтому за каждым их шагом пристально следили органы госбезопасности, партия и сознательные граждане. Предприятие курировали сотрудники КГБ, которые проводили с водителями жесткий инструктаж: как себя вести, с кем разговаривать и что делать, если кто-то попытается установить близкий контакт. Кандидат, претендующий на должность водителя на международных линиях,

Из воспоминаний водителей «Совавто-Ленинград»:

Георгий Пшеничный:
– Я начинал работать на модели ЗИЛ-164. Потом пошел служить в армию, где пришлось управлять как гусеничным транспортом, так и колесным. Вернувшись, устроился работать в 3-й, затем в 20-й автобусный парк, а потом мне выпала честь трудиться в «Совтрансавто». Работа не из легких, но о другом я для себя и не помышлял, быстро втянулся и буквально стал жить этим. Из дома бежишь в дорогу, а с дороги – домой.

Владимир Андреев:
– Если взять сектор пассажирских международных перевозок, то здесь очень высокие требования. Нужно не только знать и уметь применять правила дорожного движения, но и грамотно общаться с пассажирами. Водитель должен быть вежливым, добрым.

должен быть женат и иметь не менее двух детей. Перед путешествием в капиталистические страны будущий водитель-международник обязан был отработать простым слесарем в ремонтной зоне полтора-два года. И только после прохождения объемного и долгосрочного обучения, сдачи экзамена и получения прочих галочек водителя допускали к работе. При этом, как правило, некоторое время приходилось трудиться на внутренних рейсах. Для накопления опыта водителя отправляли в социалистические страны: от года до трех он колесил по государствам советского лагеря (Польша, Румыния, Болгария, Венгрия и т. д.). За это время работник становился высококвалифицированным, а главное опытным специалистом, после чего для него открывался путь в дальнее зарубежье.

Пройдя жесткий отбор, водители-международники становились элитой трудового народа наряду с пилотами «Аэрофлота», капитанами дальнего плавания и передовиками производства. За свой труд элитные водители из СССР получали от 500 рублей. Это была особая каста, имеющая возможность поехать за границу. С ними стремились дру-

жить, для советских мальчишек такие отцы были причиной для гордости, а остальные смотрели на них с восхищением и завистью.

Из воспоминаний М. И. Кудино-ва, генерального директора АТП МП «Совавто-Москва» в 1976 – 2001 гг.:

– С большим удовлетворением вспоминаю работу на этом предприятии с начала его становления в 1970 г. и в период дальнейшего развития. Тогда было все: хороший автомобиль и надлежащий уход за ним, успешно выполненный рейс и, конечно, достойная заработная плата. А между рейсами можно было хорошо отдохнуть, восстановить физкультурно-оздоровительного комплекса.



высокую репутацию у деловых партнеров и коллег.

Многое изменилось в сфере российского автотранспортного бизнеса, появились тысячи новых автотранспортных компаний, активно работающих на международном рынке. Отечественные перевозчики приобрели необходимый опыт, стали более конкурентоспособными, но все же первопроходцами остаются предприятия «Совтрансавто». И по сей день они обладают высокопрофессиональными кадрами, современным парком подвижного состава и передовыми технологиями, занимая достойное место в транспортной системе нашей страны. 🚚



Нет уже той страны, из которой выезжали старые белорусские МАЗы, «молодые» водители ушли на пенсию и обзавелись внуками, а автомобили «Совтрансавто» все так же отправляются в рейсы. Водители и сегодня искренне гордятся своим делом, и именно поэтому автомобили «Совтрансавто» выделяются на трассе: они всегда чистые и аккуратные.

За долгие годы работы предприятий выполнено огромное количество рейсов, открыты сотни маршрутов, преодолены миллионы километров пути, перевезены сотни тысяч тонн грузов и миллионы пассажиров. Благодаря качественному предоставлению транспортных услуг компании заработали





Сохраняя ОПТИМИЗМ

В прошлом году исполнилось 20 лет с того момента, как индивидуальный предприниматель В. В. Заводцов (г. Брянск) стал осуществлять международные автоперевозки. Сегодня Василий Васильевич делится с читателями журнала «МАП» историей развития своей организации.

Несмотря на то, что на данный момент ему, как и другим перевозчикам, приходится работать в непростых условиях, он старается сохранять оптимизм.



В. В. Заводцов

– Я занимаюсь перевозками с 2000 г. Начинал с одного грузового микро-автобуса. Доставкой занимался сам, возил мелкие грузы по России, в основном из Москвы. Спустя два года приобрел грузовой автомобиль марки Scania и стал работать на международных рейсах. Перевозки осуществлял в основном из Германии. Постепенно компания развивалась, потихоньку расширялся автопарк, увеличивался коллектив, открывались новые направления, заключались контракты. Со временем стали перевозить грузы в/из Италии, Франции, Бельгии, Нидерландов, Люксембурга, Дании, Австрии, Чехии, Словакии, Словении, Хорватии, Венгрии. Порой протяженность рейсов превышала 10 тыс. км. Иногда даже осуществляли транспортировку из Италии в Приморский край, из Европы – в Монголию.

Наш коллектив не боялся браться за любую, порой даже самую трудную и ответственную работу. Стоимость перевозимых грузов могла достигать 1,5 млн евро.

Я доверяю своим сотрудникам, всегда делюсь с ними накопленным опытом, всегда готов помочь в любой ситуации. При необходимости сам садился на руль и на следующий день уже был, например, в Германии, чтобы оперативно решить возникшие вопросы.

По мере роста компании для ее устойчивого развития нужна была своя ремонтная база, офисное помещение. Поэтому в 2012 г. было принято решение о строительстве здания. Благодаря администрации Брянского района был подобран участок в селе Кабаличи, собраны все необходимые документы, и в 2013 г., всего лишь за год, была построена и сдана в эксплуатацию ремонтно-техническая база с офисным зданием. Теперь у нас есть не только свой офис, но и комната для водителей, где они могут отдохнуть и поспать после рейса, оборудованная кухня, душевая комната. Для ремонта автомобилей имеются теплые боксы. Есть у нас и своя автомойка, где мы помимо всего прочего проводим и дезинфекцию. В период пандемии дезинфицировали общественный транспорт.



Водитель Николай Михневич

С 2002 г. мы пережили все кризисы – экономические, валютные, связанные с пандемией. В настоящее время продолжаем преодолевать сложности, связанные с проведением СВО. Да, времена трудные. Закрывалась Европа, менялись направления, часть водителей ушла на СВО. Остались прежние проблемы и добавились новые: нехватка водителей, возросшая стоимость техники, запасных частей, плохие дороги. Но мы работаем, стараемся сохранить основной коллектив. Возим грузы с ТЛЦ, из Турции, в страны СНГ, перевозим грузы по России. Кроме того, оказываем безвозмездную помощь в перевозке гуманитарных грузов для участников СВО. По просьбе военных приобрели тосол для военных машин. Возим гуманитарный груз для отправки в Сирию. Помогали в перевозке мебели для детского приюта, больницы. Оказываем посильную спонсорскую помощь гимназии, ежегодно помогаем в проведении международного праздника для детей инвалидов «Паралимпийская миля» и участвуем в других благотворительных акциях. Коллектив остался дружный, сплоченный. Вместе стараемся помогать друг другу, надеемся на скорейшее разрешение всех проблем, стабилизацию обстановки и процветание нашей великой Родины – России. Всем коллегам-перевозчикам желаю здоровья, набраться терпения и пережить трудные времена. 🚫



Механик Виктор Прудников готовит машину в рейс



Диспетчер Иван Игнашин

Инновации финансового рынка

За последние несколько лет экономика Российской Федерации подверглась большим испытаниям. Влияние пандемии и невиданных ранее санкций вынуждает систему подстраиваться под новые условия ведения бизнеса. В том числе это касается и финансового сектора.

Ольга БРОВКИНА,
руководитель Департамента
экономики и финансов АСМАП –
главный бухгалтер (brovkina@asmap.ru),
Алена ФОФАНОВА

Одной из задач, решаемых Центральным банком РФ, является развитие финансового рынка, которое уже невозможно представить без использования электронных услуг. В целях эффективного перераспределения финансовых ресурсов и управления ими Московской биржей по инициативе Банка России была создана электронная платформа финансовых услуг (<https://finuslugi.ru>), которая предоставляет юридическим лицам прямой доступ к инструментам биржи (<https://www.moex.com>).

Банк России на ближайший период определяет для себя несколько приоритетных задач, среди которых можно выделить цифровизацию и совершенствование платежной системы, а также преобразование системы внешнеторговых платежей и расчетов.

Внедрение инноваций предполагает повышение доступности и качества финансовых услуг. Так, за последние пять лет Банк России смог реализовать проект по запуску и развитию системы быстрых платежей и создать платформу «Мастерчейн» (<https://www.masterchain.ru>). Работа в данном направлении способствует более тесному контакту финансового и реального секторов экономики. Это, в свою очередь, открывает такие перспективы для финансовых организаций, как возрастание конкурентных преимуществ и снижение негативного влияния рыночных угроз на их деятельность, расширение спектра услуг и повышение качества обслуживания, борьба за лояльность клиентов.

Благодаря плотно вошедшим в нашу жизнь информационным технологиям и Интернету, организациям стало проще взаимодействовать с клиентами, в том числе с использованием воз-

можностей мобильных приложений. Таким образом, создание и развитие платформ, где участники рынка смогут предлагать финансовые и нефинансовые сервисы, в настоящее время рассматривается как наиболее выгодное и перспективное направление.

Это подтверждается и складывающимися тенденциями развития бизнес-моделей на мировом рынке. Среди них создание экосистем – это совокупность продуктов и сервисов, которые вместе несут для клиента большую выгоду, чем по отдельности. Одним из лидеров в данной сфере стал Китай с яркой экосистемой, созданной компанией Alibaba Group. Она включает в себя не только внутреннюю и международную электронные платформы для торговли, но и финансовые сервисы на базе Ant Group, являющейся оператором платежной системы Alipay. Другой тенденцией является создание маркетплейсов – это платформа для оперативного взаимодействия участников рынка.

В России экосистемы стали активно развивать банки. Например, «Тинькофф Банк» совершенствует экосистему за счет партнерства с другими участниками рынка, в то время как Сбербанк прошел через ребрендинг и создал собственную. Экосистема «Сбер» является одной из крупнейших и помогает решить множество вопросов, в том числе и бытовые. Однако самым популярным сервисом остается «СберБанк Онлайн», который имеет аналог для юридических лиц и ИП под названием «СберБизнес». Так как экосистемы построены на принципе обмена данными, ее провайдеру становится доступна информация, позволяющая составить более полный портрет клиента. В результате для каждого клиента становится возможным сформировать индивидуальное предложение.

Спектр услуг, которые предоставляют экосистемы и маркетплейсы, достаточно широк. Для юридических

лиц и ИП стали доступны онлайн-сервисы бухгалтерии, юридическая поддержка, налоговые сервисы, сервисы проверки контрагентов и прочие. Однако у крупных экосистем просматривается и отрицательная черта: провайдеры стремятся монополизировать клиента, создавая неблагоприятную атмосферу для конкурентной среды. Поэтому создание маркетплейсов с этой точки зрения более выгодно для развития эффективной конкуренции.

К примеру, финансовый маркетплейс «Сравни» (<https://www.sravni.ru>) для бизнеса предлагает не только сервис операционных банковских услуг от ведущих банков России, но и возможность онлайн-регистрации бизнеса, а также оформление программ лизинга. Для оперативного поиска кредитов, гарантий и прочих финансовых услуг в помощь бизнесу были созданы такие маркетплейсы, как, например, «Развивай.рф» (<https://развивай.рф>). На данном портале также можно ознакомиться с предложениями ведущих банков и организаций развития, сравнить их и выбрать наиболее выгодный вариант.

Таким образом, дальнейшая цифровизация финансового рынка должна протекать в рамках формирования необходимой правовой базы и развития цифровой финансовой инфраструктуры, равноудаленной от всех участников рынка, с обеспечением высокой степени кибербезопасности системы. Для этого необходимо совершенствовать и отдельные элементы национальной платежной системы, а также усиливать степень доверия потенциальных клиентов к электронным средствам платежа и цифровым финансовым платформам.

К сожалению, несмотря на множество полезных ресурсов, не стоит забывать, что есть риск столкнуться с недобропорядочным использованием порталов. Мошенники способны создать дубликаты сайтов и не вызывающие опасений интернет-ресурсы. Однако посещение подобных сервисов может нанести значительный вред. Не забывайте о возрастающих рисках в сфере цифровой безопасности данных. Будьте бдительны и не переходите по подозрительным ссылкам, особенно по тем, что были присланы незнакомыми вам людьми. ➔



Работа водителя-международника – это далеко не всегда дорожная романтика. Нередко она сопровождается тяжелыми условиями труда, а порой и опасными ситуациями. Историями из практики своих водителей с читателями нашего журнала делится индивидуальный предприниматель Алексей Николаевич ЗАЙЦЕВ (г. Петрозаводск).

Случай на стоянке

Как-то в одном далеком рейсе встретились на стоянке знакомые водители и решили вместе поужинать за дружеской беседой. Тут они посоветовались и решили, чтобы не занимать место в одной кабине (а как мы знаем, они не всегда бывают просторными), в первой поставить готовиться горячее, а во второй уже приступить к непосредственному приему холодной пищи – салатов, различных закусок и т. д. Самый основной и универсальный продукт у водителя-международника, который выручает в любой ситуации, – сало. Его можно употребить в любом виде. И вот приятели поставили в одной машине сковороду на горелке, крошили в нее сало и направились в другую кабину продолжать застолье. Пока старые друзья увлеченно болтали в кабине,

произошло возгорание обшивки другой кабины. В итоге она практически полностью сгорела. Мораль – необходимо строго соблюдать правила пожарной безопасности и ни в коем случае не оставлять газовые горелки в кабине без присмотра!

«Платная» парковка

Работает у нас такой крепкий мужик – Миша Кривиц. Где-то в Подмосковье на трассе у него во время рейса взорвалось колесо. Он нашел подходящее место прямо на дороге, чтобы поменять его. Вышел, занялся делом. Вот уже практически заканчивает, осталось только порядок навести. Тут подъезжает к нему, как это обычно водится, черный BMW с тонированными стеклами. Оттуда выходят ребята и говорят Мише: «Дядька, у нас тут платная стоянка. Надо бы заплатить». А он отвечает: «Ну надо, так надо.

Сейчас заплачу, только дайте мне тут порядок навести». Лежит, значит, это колесо взорванное, а он его поднимает и одной рукой забрасывает в кузов. Руки в брюки и пошел в кабину за кошельком. Возвращается к ним обратно, а их уже и след простыл. Ребята увидели, как он швырнул это колесо, и, видимо, решили ретироваться поскорее, от греха подальше.

На эстонской границе

Этот случай произошел в пункте пропуска Нарва на эстонской границе. Водитель автобуса, о котором пойдет речь, по национальности армянин. В тот день он повез пассажиров в Эстонию. На границе пограничник останавливает его и начинает с ним говорить на эстонском языке. Не долго думая, водитель отвечает ему на армянском. У пограничника делаются круглые глаза, и он переходит на русский: «На каком языке ты со мной разговариваешь-то?». А водитель отвечает: «Так ты и русский язык знаешь, получается. Ты же видишь, что перед тобой российский автобус, что же ты на своем языке вопросы задаешь?». Пограничник сильно извинялся перед водителем, и дальнейшие беседы шли только на понятном обоим языке – русском. ➔



Снижаем затраты на ремонт

ТОПЛИВНОЙ АППАРАТУРЫ

Ищем пути минимизации затрат на ремонт топливной аппаратуры дизельных двигателей тягачей и снижения потерь от простоя транспортных средств с учетом текущих изменений на рынке запасных частей и сервисных услуг.

Денис БОРОВИЦКИЙ
Фото автора

Система питания любого тягача с дизельным двигателем является одной из самых капризных. И дело не в том, что производители топливного оборудования не могут обеспечить должной надежности и ресурса насосов высокого давления и форсунок, а в том, что дизельное топливо, которое реализуется на некоторых автозаправочных станциях, по своим свойствам и качеству не всегда соответствует установленным нормам.

Журнал «МАП» многократно публиковал статьи о том, что происхо-

дит с прецизионным оборудованием, работающим на солярке, в которую при производстве добавили недостаточное количество смазывающих присадок. Кроме того, подробно рассматривались последствия попадания в топливные баки дизельного топлива с большим содержанием воды. И в том и другом случае это становилось причиной преждевременного выхода из строя агрегатов систем питания и схода машин с линии.

Однако если раньше ремонт форсунок и топливных насосов высокого давления систем питания дизельных моторов европейских тягачей не вызывал никаких трудностей, так

как все необходимые запасные части были в наличии по невысоким ценам, то сегодня под воздействием санкций ситуация изменилась.

Многие зарубежные производители топливного оборудования не просто ушли с российского рынка, бросив своих партнеров, но и закрыли доступ к программному обеспечению, без обновления которого невозможно работать с системами питания последних поколений. Стенды, на которых осуществляется тестирование агрегатов, связаны с серверами производителей для обмена данными и присвоения кодов прошедшим ремонт агрегатам. Дан-

ные коды при помощи специальных сканеров прописываются в блоках управления ДВС.

Стоит отдать должное специализированным сервисным центрам – они достаточно быстро адаптировались к новым реалиям и сегодня вновь предлагают полный перечень услуг по ремонту узлов и агрегатов топливных систем дизельных двигателей. В частности, наши специалисты нашли способ, как обойти блокировки, связанные с обновлением программного обеспечения стендов и присвоением кодов отремонтированным агрегатам.

Формируем обменный фонд агрегатов

Одним из самых действенных способов снижения финансовых потерь, связанных с необходимостью ремонта топливной аппаратуры тягачей и вынужденного простоя техники в ремонте, является формирование транспортными компаниями собственного обменного фонда форсунок и топливных насосов высокого давления. Как показывает практика, в ряде случаев время ожидания агрегатов ремонта по очереди (и в том числе связанных с необходимостью заказа и доставки необходимых запасных частей) достигает двух недель и более.

Наличие собственного обменного фонда агрегатов позволит минимизировать время ремонта подвижного состава, а также оптимизировать затраты на ремонт топливной аппаратуры. Так как нет срочности в оказании данных услуг со стороны специализированных сервисных центров, то нет и соответствующей наценки за срочность, которая может достигать 15 – 25 % от среднерыночной цены на ремонт. Как только агрегаты из обменного фонда будут установлены на ДВС, демонтированные отправляются на переборку. (Всякое новое – это хорошо забытое старое: все автотранспортники с советским трудовым стажем прекрасно помнят, что в предприятиях Минтранса РСФСР существовал так называемый промежуточный склад, где и хранились оборотные агрегаты, отремонтированные в ремонтных подразделениях предпри-



Хороший фильтр-сепаратор поможет сберечь дорогую топливную аппаратуру при заправке машины топливом с большим содержанием воды. Делайте выбор в пользу моделей с сигнализатором критического уровня воды и подогревом

ятия. И выдавались они для ремонта автомобилей в две-три смены – как работали и авторемонтники предприятия. – Прим. ред.).

Важно отметить, что все крупные сервисы по ремонту топливной аппаратуры дизельных двигателей формируют свой прайс исходя из цен, актуальных для конкретного региона, в котором они ведут свою деятельность. Конкуренция здесь

очень высока, а клиенты не желают оплачивать завышенные ожидания ремонтников.

Если автопарк базируется в городе, где нет развитой сети мастерских, оказывающих услуги по ремонту агрегатов систем питания дизельных двигателей, а монополисты диктуют завышенные цены на свои услуги, то имеет смысл рассмотреть предложения от конкурентов, работающих в



При покупке подержанных агрегатов систем питания внимательно осмотрите их корпусные детали. Если на них имеются следы ремонта – откажитесь от покупки



Комплект форсунок, хранящийся на складе обменного фонда агрегатов топливных систем, позволит значительно снизить простой машины в ремонте. Как показывает практика, оптимальное соотношение – один комплект агрегатов на двадцать тягачей



Без специальных стендов невозможно обеспечить полноценную проверку отремонтированных агрегатов топливных систем и правильное функционирование систем питания



Заклинивание секций насоса может быть спровоцировано дизельным топливом, в которое при производстве добавили недостаточное количество смазывающих присадок. Заправляйте машины только на проверенных АЗС, тем самым сократятся расходы на ремонт агрегатов топливных систем

иных населенных пунктах. Главное, чтобы через них проходили маршруты движения автопарка. Таким образом доставить на ремонт комплект форсунок или насос, а также забрать отремонтированные не составит особого труда. Кстати, учитывая данный фактор, многие мастерские базируются в непосредственной близости от крупных автомобильных дорог с большим трафиком движения.

Формирование обменного фонда агрегатов топливных систем дает максимальный экономический эффект в одномарочных парках, на балансе которых стоят машины одного бренда, моделей близких по применяемым в них агрегатам и, в частности, моторам. По сути, для одномарочного парка машин обменный фонд может быть минимальным.

Если парк разномарочный и на его балансе стоят машины различных автопроизводителей, да еще и разных поколений, то для формирования обменного фонда узлов и агрегатов топливных систем потребуется гораздо больше комплектов и, соответственно, средств. А в ряде случаев эта работа вообще теряет экономический смысл, так как приходится выводить из оборота и замораживать довольно приличные суммы, которые можно было направить на развитие компании. Возникает вопрос: что делать в этом случае?

Используем обменный фонд ремонтных организаций

Искать крупный специализированный сервисный центр, который занимается не только ремонтом агрегатов топливных систем, передаваемых в работу клиентами, но и формирует собственный обменный фонд по самым востребованным номенклатурным позициям. С такими фирмами выгодно заключить соответствующий договор и, возможно, даже зарезервировать на их складе несколько комплектов самых востребованных по статистике вашего автопарка агрегатов систем питания.

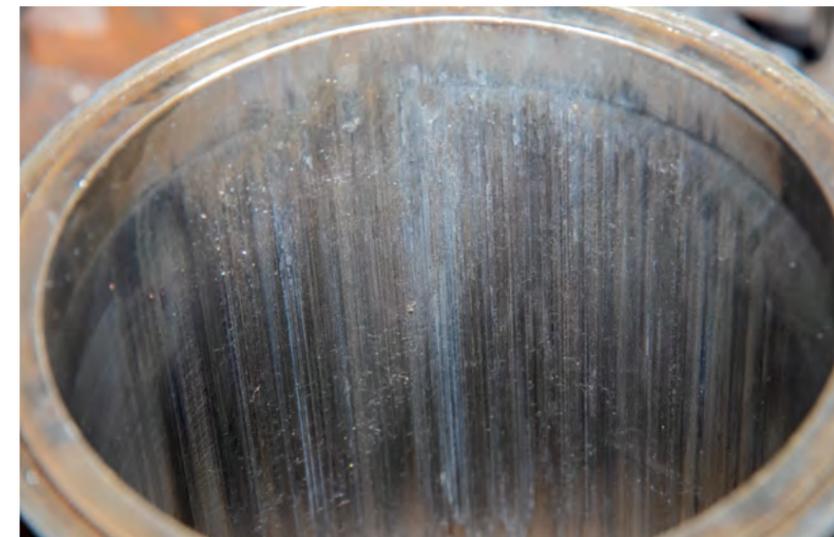
Почему выгодно работать с такими фирмами? Во-первых, у них есть возможность без спешки выполнить полный цикл работ, связанных с

диагностикой, переборкой, тестированием отремонтированного узла или агрегата на стенде. Это гарантирует, что отремонтированный насос или форсунка по своим рабочим характеристикам будут на 100 % соответствовать заводским настройкам/параметрам. Следовательно, их адаптация при установке на мотор значительно упростится.

Во-вторых, свободно располагая своим временем, мастерская может заказать у своих поставщиков необходимые для ремонта запасные части от конкретного производителя, продукция которого зарекомендовала себя с наилучшей стороны. Это особенно важно в случае, когда вместо дорогих оригинальных комплектующих используются более дешевые аналоги от сторонних (альтернативных) производителей.

В-третьих, оптимизировав затраты на покупку запасных частей и выполнив ремонт узла или агрегата в удобное время (невысокая загрузка), мастерская может предложить их своим клиентам по более выгодной цене, что повысит ее рейтинг среди конкурентов. Как мы уже отметили выше, сегодня конкуренция в сегменте услуг по ремонту топливной аппаратуры достаточно острая.

В-четвертых, крупные мастерские, ремонтирующие по оригинальной технологии узлы и агрегаты топливных систем дизельных двигателей, часто работают в партнерстве с несколькими сервисными центрами различных автомобильных брендов или мультимарочными СТО, которые расположены в непосредственной близости от них. Им они поручают работы по монтажу отремонтированных агрегатов на двигатели. Так как сотрудничество предполагает взаимные гарантийные обязательства, то для клиента часто действует продленная гарантия на восстановленные форсунки и насосы. Обязательно уточните данный момент и воспользуйтесь этим преимуществом. Кроме того, постоянно работая с сервисными центрами, которые выполняют монтаж агрегатов системы питания, мастерская будет уверена в том, что все работы выполнят в строгом соответствии с заводскими требованиями.



Работающее со сбоями топливное оборудование может стать причиной нарушения рабочего цикла ДВС, повышения температуры в цилиндрах, износа цилиндро-поршневой группы и задиров гильз. Вот почему не протестированные на стенде агрегаты систем питания нельзя ставить на мотор

Исключаем ошибки монтажа

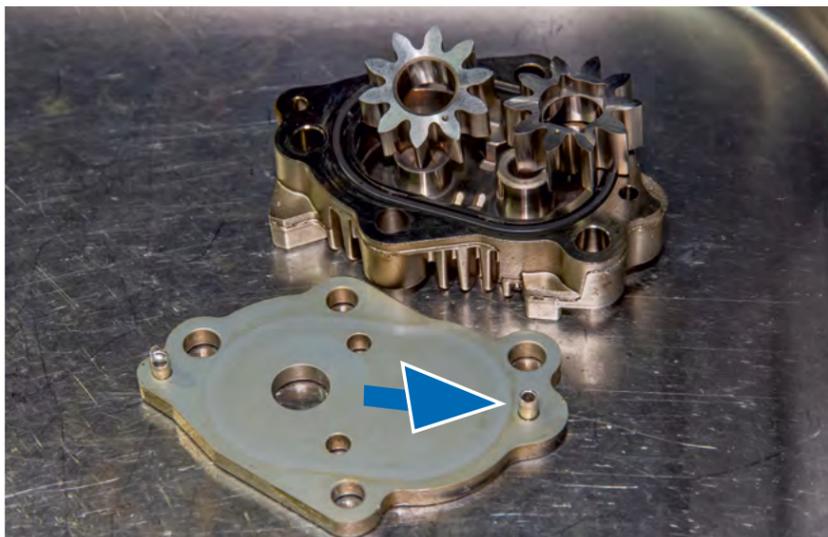
Почему мы акцентировали особое внимание на том, что при монтаже отремонтированных узлов и агрегатов топливного оборудования на дизельный мотор важно, чтобы данные работы производили партнерские организации или СТО, которые могут выполнить эти операции квалифицированно? Дело в том, что большая доля рекламаций из-за преждевре-

менного выхода перебранных форсунок или насосов в гарантийный период времени связана с ошибками их монтажа или несоблюдением элементарных правил по подготовке топливной системы к запуску.

Начнем с того, что топливный насос высокого давления смазывается топливом. Следовательно, в момент первого пуска агрегата он должен быть им заполнен. Если этого не сделать, то первые секунды ТНВД бу-



От качества распыла топлива зависит процесс его горения в цилиндрах. Отечественные распылители позволяют провести ремонт импортных форсунок с обеспечением правильного распыла топлива. При этом перевозчик не теряет в надежности и ресурсе агрегатов, выигрывая в стоимости ремонта



Изношенные подкачивающие секции насосов высокого давления могут стать источником металлической стружки в системе питания и причиной выхода из строя секций насоса и форсунок



Мастерские, работающие по заводским технологиям, соблюдают их до мелочей. Например, все штуцера и разъемы отремонтированных агрегатов обязательно закрываются колпачками, которые не допускают попадания грязи внутрь форсунок и насосов

дет работать всухую, что непременно приведет к повреждению поверхностей прецизионных пар его насосных секций. А если на них образовались задиры, то такой агрегат уже не будет обладать сколь-либо существенным ресурсом и очень быстро вновь потребует ремонта. Разумеется, он будет выполнен за счет клиента, так как не попадает под гарантию.

Второй по распространенности ошибкой является игнорирование требований по очистке всей систе-

мы питания – от топливного бака до рампы и замены всех топливных фильтров вне зависимости от срока (мото-часов), который они отработали. Данная операция весьма трудоемкая и финансово затратная, так как помимо замены топливных фильтров в ряде случаев предполагается демонтаж топливного бака, его мойку и обработку паром (может выполняться на специальном оборудовании с генератором пара высокой температуры).

В ряде случаев, когда баки имеют сложную конструкцию, не позволяющую выполнить их очистку через заправочную горловину, возникает необходимость их разрезания (отделяется верхняя часть) для полноценного доступа к внутренним поверхностям. Если этого не выполнить, то загрязнения, накопленные в баке, могут пойти в систему, попасть в прецизионные пары отремонтированных агрегатов и стать причиной их преждевременного выхода из строя.

Вот почему квалифицированные ремонтники, которые несут ответственность за свои действия, непременно выполняют полный цикл подготовительных работ перед монтажом перебранных узлов и агрегатов системы питания и первым пуском мотора.

Третья по распространенности причина преждевременного выхода из строя отремонтированных узлов и агрегатов топливных систем – применение топливных фильтров низкого качества. Как известно, топливные фильтры относятся к классу полнопоточных, то есть через них проходит все поступающее в систему топливо. Следовательно, фильтровальная штора должна задерживать все загрязнения, размер которых превышает допустимые.

Для топливных систем Common-Rail, которые работают с давлением 1 600 – 2 500 бар, это составит от 5 до 2 мкм. А процент фильтрации – от 95 до 98 %. Такие высокие требования могут обеспечить только фильтры, изготовленные из самых современных материалов. Также важно отметить, что помимо тонкости фильтрации большое значение имеет и такой параметр, как грязеемкость. Он, по сути, определяет ресурс фильтра. Так как топливные фильтры полнопоточные, то они обязаны отрабатывать весь регламентный интервал межсервисного технического обслуживания, без выхода по значению противодействия за критические значения. Если гидравлическое сопротивление фильтра увеличится до предельного значения раньше, чем подойдет срок его замены, то это негативно скажется на подаче топлива и приведет к сбо-

ям в работе мотора. Например, ДВС не сможет развивать максимальную мощность.

Еще один аргумент в пользу монтажа агрегатов систем питания на СТО. Сервисные центры несут гарантийные обязательства не только на выполненную работу, но и на устанавливаемые запасные части. Следовательно, используют только фильтры проверенного качества. Приобретая их у сервисного центра, владелец транспортного средства страхует себя от установки поддельных запчастей. Снабженцы СТО имеют богатый опыт и не пропускают подделки на свой склад.

Подержанные агрегаты – не выход из положения

Что касается бывших в эксплуатации агрегатов топливных систем, то здесь стоит отметить, что делать на них ставку, стремясь достичь максимальной экономии в ремонте систем питания подвижного состава, нет смысла. Во-первых, стоимость б/у форсунок и насосов также выросла, но при этом не опустилась до прежнего уровня, как это произошло с новыми запасными частями по ряду брендов.

Во-вторых, ни один из продавцов подержанных узлов и агрегатов не позволит производить их разборку для проведения диагностики. Это связано с рисками подмены агрегата целиком или части компонентов, из которых он состоит. Увы, такие случаи нередки, и торговые компании вынуждены защищать себя от нечистых на руку покупателей. При этом устанавливать насос или форсунки на мотор без проведения их проверки на специализированных стендах, которые позволяют выполнить диагностику и снять характеристики, неразумно. Нужно иметь уверенность, что узлы работоспособны.

При этом без проведения частичной разборки агрегата бывает просто невозможно дать заключение о его техническом состоянии. Например, у современных насосов высокого давления систем питания Common-Rail нередко имеет место быть износ подкачивающих секций. Если этого не выявить вовремя, то продукты износа, попадая в прецизионные пары

No.	Result Information	Value	Min	Max	Units	Status
2	- SCV Resistance	1.690	1.550	2.400	Ohms	✓
3	- Valve Test OK	-	-	-	-	✓
4 Adjustment Results						
5	- Results	-	-	-	-	✓
6	- Base Load	1.054	0.975	1.150	Volts	✓
7	- Purge	281.9	200.0	750.0	bar	✓
8	- Purge	2015.5	1900.0	2300.0	bar	✓
9	- SCV Response Time T3	23.2	-127.0	127.0	µS	✓
10	- Peak Pressure	-9.9	0.0	0.0	bar	✓
11	- SCV Response Time T4	-17.6	-80.0	80.0	µS	✓
12	- Corrected Pressure	-14.5	-125.0	125.0	bar	✓

Фирменные стенды позволяют не только протестировать пришедшие в ремонт форсунки и насосы, но и снять показатели восстановленных агрегатов на всех режимах их работы. Данные по каждому протестированному агрегату могут быть распечатаны и предоставлены клиенту

основной секции и далее в форсунке, приведут к выходу их из строя.

Вот и получается – тестировать б/у узлы и агрегаты перед их установкой на двигатель необходимо, но не всегда это возможно по причине ограни-

чений продавца. Риск монтажа без проверки не всегда оправдан, так как от грамотного функционирования топливной аппаратуры зависит ресурс мотора. ⚠

МНЕНИЕ

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

– Несмотря на серьезные изменения, произошедшие за последний год на рынке запасных частей, каких-либо существенных проблем с их приобретением и ремонтом топливной аппаратуры массовых тягачей европейских брендов (Евро-3, -4 и -5) мы не наблюдаем. Подчеркну, мы не рассматриваем машины экологического класса Евро-6, так как их у нас относительно немного. Но и по ним, насколько мне известно, трудностей с ремонтом нет. Разумеется, стоимость запасных частей для машин последних поколений выше, чем на 5–8-летние тягачи, но и остаточный ресурс по основным узлам и агрегатам у них еще очень велик.

Как показывает практика нашего сервисного центра, форсунки и топливные насосы высокого давления можно относительно недорого отремонтировать в специализированных мастерских. Они достаточно оперативно восстановились необходимыми для переборки узлов и агрегатов топливного оборудования компонентами. И сегодня по-прежнему предлагают своим клиентам ремонт форсунок и насосов с применением как оригинальных деталей, так и аналогов от альтернативных производителей. В последнем случае речь идет о продукции проверенных производителей из Азии, которые имеют оснащение самым современным оборудованием.

Подводя итог, скажу: сегодня при желании можно восстановить работоспособность топливного оборудования с минимальными временными затратами. И чем старше машина, тем дешевле обойдется ремонт. Например, буквально на днях мы отдали на переборку форсунки, которые были демонтированы с седельного тягача Scania (Евро-4). Комплекс услуг (работа + запасные части) обошелся нам около 100 000 рублей, по моему мнению, очень недорого. А это означает, что владельцы европейских тягачей предыдущих поколений могут за относительно небольшие деньги поддерживать свои машины в исправном техническом состоянии и зарабатывать на перевозках грузов.

Что почитать? Что посмотреть?



КНИГИ

ВИКТОР ПЕЛЕВИН. «KGBT+ (КГБТ+)»

Жанр: Современная русская литература

Год написания: 2022

Объем: 380 страниц

Описание: Вбойщик KGBT+ (автор классических стримов «Катастрофа», «Летитбизм» и других) известен всей планете как титан перформанса и духа. Эта книга – учебник успеха. Великий вбойщик дает множество советов нацеленному на победу молодому исполнителю. KGBT+ подробно рассказывает историю создания своих шедевров и комментирует сложные факты своей биографии, включая убийства, покушения и почти вековую отсидку в баночной тюрьме, а также опровергает многочисленные слухи о своей личной жизни. Настоящее издание впервые включает повесть «Дом Бахии» о прошлой (предположительно) жизни легендарного вбойщика в Японии и Бирме.

Книга не только подарит вам несколько интересных вечеров, но и познакомит с аутентичными древними психотехниками, применение которых позволит пережить нашу великую эпоху с минимальным вредом для здоровья и психики.



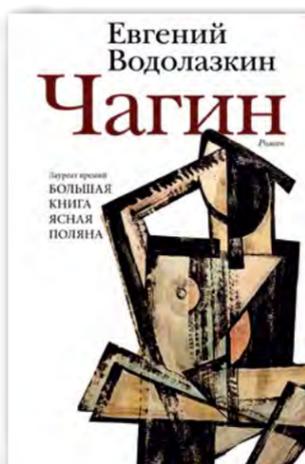
АЛЕКСЕЙ САЛЬНИКОВ. «ОККУЛЬТРЕГЕР»

Жанр: Городское фэнтези

Год написания: 2022

Объем: 330 страниц

Описание: Новый роман «Оккультрегер» написан в жанре городского фэнтези. 2019 год, маленький уральский город. Оккультрегеры – особые существа, чья работа – сохранять тепло в остывающих городах и быть связующим звеном между людьми, херувимами и чертями. Главная героиня Прасковья как раз оккультрегер. Ей две сотни лет, она меняет внешность каждые четыре месяца и дорожит лишь гомункулом – своим спутником и помощником, принявшим вид ребенка. Но вдруг гомункулу начинает угрожать опасность...



ЕВГЕНИЙ ВОДОЛАЗКИН. «ЧАГИН»

Жанр: Новая русская классика

Год написания: 2022

Объем: 384 страницы

Описание: Исидор Чагин может запомнить текст любой сложности и хранить его в памяти как угодно долго. Феноменальные способности становятся для героя тяжелым испытанием, ведь Чагин лишен простой человеческой радости – забывать. Все, к чему он ни прикасается, становится для него в буквальном смысле незабываемым.

Всякий великий дар – это нарушение гармонии. Памяти необходимо забвение, слову – молчание, а вымыслу – реальность. В жизни они сплетены так же туго, как трагическое и комическое в романах Евгения Водолазкина. Не является исключением и роман «Чагин». Среди его персонажей – Генрих Шлиман и Даниэль Дефо, тайные агенты, архивисты и конферансье, а также особый авторский стиль – как и всегда, один из главных героев писателя.

ФИЛЬМЫ

«ПУТЬ ЗА МЕЧТОЙ»

Жанр: Документальный

Страна: Россия

Режиссер: Константин Кокорев

Актерский состав: Илья Дуров, Станислав Алексеев, Валерий Расшиваев, Ирина Ильина

Продолжительность: 95 минут

Описание: История первого серфера СССР Николая Попова, который сам сделал доску по чертежам из журналов и начал заниматься серфингом в СССР в 1961 г. Параллельно с историей Николая герои фильма путешествуют по России в поисках волн, исследуя и открывая новые места для катания.



«ГНЕВ»

Жанр: Драма

Страна: Россия, Ливан, Германия

Режиссер: Марина Иванова

Актерский состав: Манал Исса, Жюлия Кассар, Мохамед Акил, Орельен Шоссаж

Продолжительность: 124 минуты

Описание: Девушка Ида живет в маленькой горной ливанской деревеньке в религиозной мусульманской семье. Во время войны ее брат погибает под обстрелом, а раненый отец оказывается прикованным к кровати. Мать, не выдержав горя, начинает пить. Спасаясь от постоянных конфликтов и давящей атмосферы, молодая ливанка бросает художественное училище и сбегает в большой город.

Там она встречает европейца, который старше ее на 15 лет, и начинает с ним отношения. Скромная, наивная и неопытная, она полностью попадает под влияние коварного Ганса, в голове которого зреет кровавый план. Он всеми силами пытается сломить волю девушки, заставив ее отказаться от собственной религии, забыть о родных и расстаться с прошлым. Однако связь с корнями оказывается выше манипуляций злодея.



«ВПЕРЕД»

Жанр: Драма, Спорт

Страна: Казахстан

Режиссер: Ернар Нургалиев

Актерский состав: Жандос Айбасов, Ербол Семкулов, Ерик Жолжаксынов, Карина Кудекова

Продолжительность: 95 минут

Описание: История о двух братьях, которые после смерти отца начинают промышлять ограблениями. Их замечает тренер по легкой атлетике, приехавший из города в аул для отбора талантливой молодежи. На долю братьев выпадают непростые испытания, а трагический случай меняет их жизнь. Одному из них предстоит победить чемпиона мира в марафонском беге.





ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 17.02.2023 № 24-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Проезд через государственную границу Российской Федерации российских и иностранных грузовых транспортных средств, используемых для международных автомобильных перевозок, будет осуществляться в зарезервированные дату и время

Правительство Российской Федерации будет устанавливать порядок проезда, а также перечень соответствующих автомобильных пунктов пропуска, включая перечни участков автомобильных дорог, примыкающих к таким пунктам пропуска, в отношении которых также применяется порядок проезда указанных грузовых транспортных средств.

Резервирование даты и времени будет осуществляться с использованием государственной информационной системы электронных перевозочных документов на безвозмездной основе. Заявитель сможет зарезервировать любое время и дату, в течение которых осуществляется прибытие грузовых транспортных средств к пункту пропуска, за исключением даты и времени, которые уже зарезервированы другими заявителями. Отказ в резервировании даты и времени допускается только в случае непредоставления заявителем документов и сведений, определяемых Правительством Российской Федерации.

Также предусматривается, что Правительство Российской Федерации до 31 декабря 2023 г. вправе принимать решения, предусматривающие особенности применения порядка проезда грузовых транспортных средств, используемых для осуществления международных автомобильных перевозок. Принятые решения применяются до 1 марта 2024 г.

До 1 марта 2024 г. резервирование даты и времени осуществляется в электронной форме федеральным казенным учреждением, подведомственным федеральному органу исполнительной власти, осуществляющему функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Федеральный закон вступает в силу с 1 сентября 2023 г., за исключением отдельных положений, вступающих в силу с 1 марта 2024 г.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 28.02.2023 № 48-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В СТАТЬЮ 12.21.1 КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ»

Смягчена административная ответственность за нарушение правил движения крупногабаритного транспортного средства

Предусмотрено, что административная ответственность за правонарушение, выражающееся в движении крупногабаритного транспортного средства с превышением допустимых габаритов на величину не более 10 сантиметров без специального разрешения либо с превышением габаритов, указанных в специальном разрешении, на величину не более 10 сантиметров, не наступает в случае, если правонарушение зафиксировано работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

Вступил в силу с 11.03.2023.

АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 31.01.2023 № 130 «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 12 МАЯ 2022 Г. № 855»

До 1 июня 2023 г. продлевается особый порядок применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств, произведенных на территории Российской Федерации, и проведения оценки их соответствия

Также до 1 июня 2023 г. продлена возможность выпуска транспортных средств в обращение без оснащения их устройством вызова экстренных оперативных служб.

Вступило в силу с 31.01.2023.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 02.02.2023 № 150 «О ПРОВЕДЕНИИ ЭКСПЕРИМЕНТА ПО ПРИМЕНЕНИЮ НАВИГАЦИОННЫХ ПЛОМБ В ОТНОШЕНИИ ЛЕСОМАТЕРИАЛОВ И ПРОДУКЦИИ ДЕРЕВООБРАБОТКИ, ПОМЕЩЕННЫХ ПОД ТАМОЖЕННУЮ ПРОЦЕДУРУ ЭКСПОРТА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛОРУССИЯ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ПО ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В ЦЕЛЯХ ПОСЛЕДУЮЩЕГО УБЫТИЯ С ТЕРРИТОРИИ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА»

До 1 июня 2023 г. будет проводиться эксперимент по применению навигационных пломб в отношении лесоматериалов и продукции деревообработки, помещенных под таможенную процедуру экспорта в Беларуси, перемещаемых по территории России автомобильным транспортом в целях последующего убытия с территории ЕАЭС

Участие в эксперименте грузоотправителей, грузополучателей, экспедиторов и автомобильных перевозчиков осуществляется на добровольной основе.

В приложениях приведены:

- перечень лесоматериалов и продукции деревообработки, на которые распространяется действие эксперимента;
- перечень контрольных пунктов, через которые осуществляется въезд на территорию Российской Федерации автомобильных транспортных средств, перемещающих указанные товары в рамках эксперимента;
- перечень автомобильных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации и контрольных пунктов, в которых осуществляются деактивация, снятие навигационных пломб и выезд за пределы Российской Федерации автомобильных транспортных средств, перемещающих товары в рамках эксперимента.

Предусматривается, что на перевозки, осуществляемые в рамках эксперимента, не распространяются требования Постановления Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2022 г. № 2552 «О порядке перевозки отдельных видов древесины и (или) продукции ее переработки грузовым автомобильным транспортом и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации».

Вступило в силу с 10.02.2023.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 08.02.2023 № 175 «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ В ПРИЛОЖЕНИЕ К ПОСТАНОВЛЕНИЮ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 7 ИЮЛЯ 2011 Г. № 557»

«Кани-Курган» включен в перечень специализированных пунктов пропуска на российско-китайском участке государственной границы

В перечне, определенном Постановлением Правительства Российской Федерации от 07.07.2011 № 557, приведены пункты пропуска, предназначенные для ввоза в Российскую Федерацию животных, продукции животного происхождения, кормов, кормовых добавок, лекарственных средств для животных и подкарантинной продукции (подкарантинного материала, подкарантинного груза).

Вступило в силу с 17.02.2023.

Комментарий АСМАП:

В связи с предложениями АСМАП расширен перечень специализированных пунктов пропуска на российско-китайском участке государственной границы.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 18.02.2023 № 266 «О ПОРЯДКЕ УСТАНОВЛЕНИЯ СООТВЕТСТВИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, УКАЗАННЫХ В ПУНКТЕ 2 ЧАСТИ ПЕРВОЙ И ПУНКТЕ 2 ЧАСТИ ВТОРОЙ СТАТЬИ 328.1 ТРУДОВОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ПРЕСТУПЛЕНИЯМ, УКАЗАННЫМ СООТВЕТСТВЕННО В ПУНКТЕ 1 ЧАСТИ ПЕРВОЙ И ПУНКТЕ 1 ЧАСТИ ВТОРОЙ УКАЗАННОЙ СТАТЬИ ТРУДОВОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Установлено соответствие преступлений, указанных в пункте 2 части первой и пункте 2 части второй статьи 328.1 ТК РФ, преступлениям, указанным в пункте 1 части первой и пункте 1 части второй указанной статьи ТК РФ

Документ утвержден в связи с введением Федеральным законом от 11 июня 2022 г. № 155-ФЗ с 1 марта 2023 г. запрета на управление легковыми такси и общественным транспортом для лиц, имеющих судимость за совершение отдельных преступлений.

Вступило в силу с 01.03.2023.





**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 18.02.2023 № 257
«О ПЛАТЕ ЗА ПРОЕЗД ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ ПО ПЛАТНЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ
ДОРОГАМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ
ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ, ПЛАТНЫМ
УЧАСТКАМ ТАКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГ (В ТОМ ЧИСЛЕ, ЕСЛИ ПЛАТНЫМ
УЧАСТКОМ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ
ЯВЛЯЕТСЯ ОТДЕЛЬНОЕ ИСКУССТВЕННОЕ
ДОРОЖНОЕ СООРУЖЕНИЕ) И ПРИЗНАНИИ
УТРАТИВШИМИ СИЛУ НЕКОТОРЫХ
АКТОВ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ»**

Актуализирована методика расчета платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения и платным участкам таких дорог

Расчет платы осуществляется владельцем платной автомобильной дороги, платного участка, а в отношении платной автомобильной дороги и дороги общего пользования федерального значения, содержащей платный участок, переданных в доверительное управление ГК «Российские автомобильные дороги», – указанной компанией. Размер платы за проезд может дифференцироваться в зависимости от времени суток, дня недели или месяца года, направления движения, выбранного пользователем способа внесения платы за проезд.

Установлены максимальный размер платы за проезд транспортных средств, а также предельное значение максимального размера платы.

Признается утратившим силу постановление Правительства Российской Федерации от 30 января 2016 г. № 47, которым регулируются аналогичные правоотношения.

Вступило в силу с 01.03.2023.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 16.02.2023 № 240
«О ПРОВЕДЕНИИ ЭКСПЕРИМЕНТА
ПО МОНИТОРИНГУ ТАМОЖЕННЫМИ
ОРГАНАМИ СВЕДЕНИЙ, ИМЕЮЩИХСЯ
В ИХ РАСПОРЯЖЕНИИ И ПОЛУЧЕННЫХ
ОТ ЛИЦ, УЧАСТВУЮЩИХ В ДАННОМ
ЭКСПЕРИМЕНТЕ, ИЗ СИСТЕМ УЧЕТА
ТОВАРОВ»**

С 3 апреля 2023 г. по 1 ноября 2024 г. на территории Российской Федерации будет проводиться эксперимент по внедрению системы таможенного мониторинга

В течение срока проведения эксперимента Единая автоматизированная информационная система таможенных органов в автоматическом режиме будет собирать сведения о показателях таможенного декларирования участников эксперимента, а также сверять информацию из таможенных деклараций со сведениями из систем учета товаров.

Участие в эксперименте осуществляется на добровольной основе.

Согласно документу, в течение срока проведения эксперимента таможенные органы не будут проводить выездные таможенные проверки в отношении лица, участвующего в эксперименте, за исключением ряда предусмотренных случаев.

Вступило в силу с 28.02.2023.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 27.02.2023 № 313
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ
В ПУНКТ 22 ПРАВИЛ ВЗИМАНИЯ,
ИСЧИСЛЕНИЯ, УПЛАТЫ И ВЗЫСКАНИЯ
УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА
В ОТНОШЕНИИ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ (ШАССИ) И ПРИЦЕПОВ
К НИМ, А ТАКЖЕ ВОЗВРАТА И ЗАЧЕТА
ИЗЛИШНЕ УПЛАЧЕННЫХ ИЛИ ИЗЛИШНЕ
ВЗЫСКАННЫХ СУММ ЭТОГО СБОРА»**

Отложен срок уплаты утилизационного сбора крупнейшим производителем, заключившим с Минпромторгом специальный инвестиционный контракт в сфере производства транспортных средств

За IV квартал 2022 г. и за I – III кварталы 2023 г. такой производитель осуществляет уплату утилизационного сбора до 15 декабря 2023 г.

Вступило в силу с 09.03.2023.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 06.03.2023 № 350
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ
АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ»**

Уточнены основания и порядок возврата излишне уплаченных (взысканных) утилизационных сборов

Установлено, в частности, что денежные средства, учтенные в качестве утилизационного сбора, в том числе уплаченные после направления уполномоченными органами информации о необходимости его уплаты (с уведомлением), признаются излишне взысканным утилизационным сбором в случае установления в отношении этих денежных средств факта их излишней уплаты (взыскания) уполномоченным органом или судебным решением. На сумму указанных денежных средств за период со дня, следующего за днем уплаты, по день фактического возврата (зачета) признанного излишне взысканным утилизационного сбора, начисляются проценты исходя из одной трехсотой ключевой ставки Банка России, действовавшей в указанный период. Сумма денежных средств, начисленных в качестве процентов, не может превышать размер признанного излишне взысканным утилизационного сбора.

Уполномоченными органами выплата суммы процентов осуществляется на счет плательщика в срок, не превышающий 30 календарных дней со дня получения заявления плательщика о выплате суммы процентов, если иной срок не установлен судебным решением.

Вступило в силу с 07.03.2023.

**РАСПОРЯЖЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 18.03.2023 № 633-П
«ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ НАЦИОНАЛЬНОГО
ОПЕРАТОРА, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕГО
ОТСЛЕЖИВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ОБЪЕКТОВ
ОТСЛЕЖИВАНИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ
НАВИГАЦИОННЫХ ПЛОМБ, КОТОРЫЙ
УПОЛНОМОЧЕН НА ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ
С КОНТРОЛИРУЮЩИМИ ОРГАНАМИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
И УПОЛНОМОЧЕННЫМИ ОПЕРАТОРАМИ
(ОРГАНАМИ) ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ
ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА»**

ООО «Центр развития цифровых платформ» является национальным оператором, обеспечивающим отслеживание перевозок объектов отслеживания с использованием навигационных пломб, уполномоченным на взаимодействие с контролирующими органами Российской Федерации и уполномоченными операторами (органами) других государств – членов ЕАЭС

Настоящее распоряжение вступает в силу со дня вступления в силу Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок, подписанного в г. Москве 19 апреля 2022 г.



**НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ
ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ
ВЛАСТИ**

**ПРИКАЗ ФНС РОССИИ
ОТ 13.02.2023 № ЕД-7-26/108@**

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФОРМАТА
ЭЛЕКТРОННОГО ЗАКАЗА И ЗАЯВКИ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В МИНЮСТЕ РОССИИ
28.02.2023 № 72464**

**Утвержден формат электронного заказа и заявки
(версия 5.01, часть 969)**

С 1 марта 2023 г. в состав электронных перевозочных документов включены, в числе прочего, электронный заказ и электронная заявка (Федеральный закон от 06.03.2022 № 39-ФЗ).

Электронный заказ (заявка) включает два обязательных файла обмена:

- файл обмена информации грузоотправителя;
- файл обмена информации перевозчика о приеме груза к перевозке.

Вступил в силу с 11.03.2023 и действует до 01.09.2026.

**ПРИКАЗ ФНС РОССИИ
ОТ 17.02.2023 № ЕД-7-26/116@**

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФОРМАТА
ЭЛЕКТРОННОГО ПУТЕВОГО ЛИСТА»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
28.02.2023, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 72466**

Утвержден формат электронного путевого листа (версия 5.01, часть 968)

С 1 марта 2023 г. в состав электронных перевозочных документов включен, в числе прочего, электронный путевой лист (Федеральный закон от 06.03.2022 № 39-ФЗ).

Настоящим приказом утвержден формат данного документа.

Вступил в силу с 11.03.2023 и действует до 01.03.2029.



**ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ
ОТ 13.12.2022 № 489**

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФОРМЫ БЛАНКА
КАРТЫ МЕЖДУНАРОДНОГО МАРШРУТА
РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ
И БАГАЖА АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ
И ПОРЯДКА ЕГО ЗАПОЛНЕНИЯ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
28.02.2023, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 72465**

Утверждена форма бланка карты международного маршрута регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, а также порядок его заполнения

Бланки относятся к защищенной от подделок полиграфической продукции уровня защищенности В. Вступил в силу с 11.03.2023.

ПРИКАЗ МВД РОССИИ ОТ 10.02.2023 № 5

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФОРМ АКТА
ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ НА СОСТОЯНИЕ
АЛКОГОЛЬНОГО ОПЬЯНЕНИЯ И ПРОТОКОЛА
О НАПРАВЛЕНИИ НА МЕДИЦИНСКОЕ
ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ НА СОСТОЯНИЕ
ОПЬЯНЕНИЯ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
23.03.2023, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 72682**

С 1 июля 2023 г. устанавливаются новые формы акта освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и протокола о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения

Признан утратившим силу аналогичный приказ МВД России от 04.08.2008 № 676.

Вступит в силу с 01.07.2023 и действует до 01.03.2029.

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

**ОФИЦИАЛЬНЫЕ РАЗЪЯСНЕНИЯ
ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ ПО
ВОПРОСУ ОСНАЩЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО
ТРАНСПОРТА ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ
ПЕРЕВОЗОК ЭТИЛОВОГО СПИРТА
И НЕФАСОВАННОЙ СПИРТСОДЕРЖАЩЕЙ
ПРОДУКЦИИ С СОДЕРЖАНИЕМ ЭТИЛОВОГО
СПИРТА БОЛЕЕ 25 ПРОЦЕНТОВ ОБЪЕМА
ГОТОВОЙ ПРОДУКЦИИ ПО ТЕРРИТОРИИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ С ТЕРРИТОРИЙ
ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ ЕАЭС**

УТВЕРЖДЕНЫ
РОСАЛКОГОЛЬРЕГУЛИРОВАНИЕМ
27.01.2023 № ДР-2/02-06

Разъяснены особенности перевозки автомобильным транспортом по территории Российской Федерации этилового спирта и нефасованной спиртосодержащей продукции с содержанием этилового спирта более 25 % объема готовой продукции

Сообщается, что перевозка указанной продукции, произведенной и ввезенной в Российскую Федерацию с территории государств – членов ЕАЭС, а также продукции, произведенной на территории государств – членов ЕАЭС и ввезенной с территории государств, не являющихся членами ЕАЭС, может осуществляться организациями, имеющими лицензию на перевозку продукции на автомобильном транспорте, который должен быть:

- оборудован опломбированными емкостями (цистернами), неразрывно соединенными с шасси автомобильного транспорта, и (или) снаряженными прицепом (полуприцепом) с такими емкостями (цистернами), находящимися в собственности, хозяйственном ведении или оперативном управлении организации, использующей такой автомобильный транспорт;
- оснащен оборудованием для учета объема перевозок продукции;
- оснащен специальными техническими средствами регистрации в автоматическом режиме движения, которые обеспечивают передачу данных о перемещении такого автомобильного транспорта, в том числе данных о текущем местоположении, пройденном маршруте, времени и местах стоянок, по спутниковым навигационным системам в ЕГАИС.

**ИНФОРМАЦИЯ РОСАВТОДОРА ОТ 20.01.2023
ИНФОРМИРУЕМ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ
О ФАКТИЧЕСКОЙ ИНДЕКСАЦИИ РАЗМЕРА
ПЛАТЫ В ГОСУДАРСТВЕННОЙ СИСТЕМЕ
«ПЛАТОН»**

С 1 февраля 2023 г. размер платы в государственной системе «Платон» составит 2,84 рубля за километр пробега

Фактический размер платы рассчитывается ежегодно в период с 10 по 20 января с учетом публикации информации Росстата об индексе потребительских цен за предыдущий год. Изменение индекса потребительских цен публикуется на официальном сайте Росстата в сети Интернет в разделе «Потребительские цены» (https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/3_13-01-2023.html).

**ПИСЬМО ФНС РОССИИ
ОТ 09.02.2023 № БС-4-21/1528@**

**«ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ НАЛОГОВОЙ БАЗЫ ПО
ТРАНСПОРТНОМУ НАЛОГУ В ОТНОШЕНИИ
АВТОМОТОТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА,
ИМЕЮЩЕГО НЕСКОЛЬКО ДВИГАТЕЛЕЙ»**

Даны разъяснения по вопросу определения мощности двигателя автотранспортного средства, имеющего несколько двигателей, в целях исчисления транспортно-налогового

Сообщается о позиции Минфина по указанному вопросу, в соответствии с которой, в частности, при наличии в транспортном средстве одновременно двигателя внутреннего сгорания и электрического двигателя следует учитывать суммарно указанные в технической документации на транспортное средство максимальную 30-минутную мощность и мощность двигателя внутреннего сгорания.

**РУКОВОДСТВО ПО СОБЛЮДЕНИЮ
ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ, ОЦЕНКА
СОБЛЮДЕНИЯ КОТОРЫХ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ
В РАМКАХ ФЕДЕРАЛЬНОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ (НАДЗОРА)
В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ
(ПРИЛОЖЕНИЕ К РАСПОРЯЖЕНИЮ МВД
РОССИИ ОТ 26.12.2022 №1/15116)**

МВД представило руководство по соблюдению обязательных требований в области безопасности дорожного движения

Руководство включает в себя пояснения относительно способов соблюдения обязательных требований, примеры их соблюдения и положения об административной ответственности за их нарушение, рекомендации по принятию контролирующими лицами конкретных мер для обеспечения соблюдения обязательных требований.



**ПИСЬМО МИНФИНА РОССИИ
ОТ 12.01.2023 № 27-01-20/1316**

**«О ВОЗМОЖНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ТОВАРОВ, ПОМЕЩЕННЫХ ПОД
ТАМОЖЕННУЮ ПРОЦЕДУРУ СТЗ
В КАЧЕСТВЕ ТСМП БЕЗ ЗАВЕРШЕНИЯ
ДЕЙСТВИЯ ТАМОЖЕННОЙ ПРОЦЕДУРЫ»**

Даны разъяснения по вопросу использования транспортных средств, помещенных под таможенную процедуру свободной таможенной зоны, в качестве транспортных средств международной перевозки

Сообщается, в частности, что часть 1 статьи 12.2 Федерального закона от 10 января 2006 г. № 16-ФЗ «Об Особой экономической зоне в Калининградской области и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации» содержит нормы, в соответствии с которыми товары (транспортные средства для перевозки грузов, тягачи, прицепы, полуприцепы, тракторы, автобусы, воздушные суда, водные суда, железнодорожный подвижной состав (включая порожние транспортные средства), помещенные под таможенную процедуру СТЗ на территории ОЭЗ в Калининградской области, рассматриваются для таможенных целей как транспортные средства международной перевозки (далее – ТСМП).

Согласно пункту 8 статьи 455 ТК ЕАЭС транспортные средства, помещенные под таможенную процедуру СТЗ на территориях ОЭЗ РФ, которые не имеют общих сухопутных границ с остальной частью таможенной территории Союза, используемые в соответствии с пунктом 10 статьи 455 ТК ЕАЭС в качестве ТСМП, могут быть временно вывезены с территорий таких ОЭЗ без завершения действия таможенной процедуры СТЗ.

Пунктом 10 статьи 455 ТК ЕАЭС установлено, что транспортные средства, помещенные под таможенную процедуру СТЗ на территориях таких ОЭЗ и имеющие статус иностранных товаров, могут использоваться в качестве ТСМП для:

- перевозки товаров, пассажиров и (или) багажа между территориями таких ОЭЗ и территориями государств, не являющихся членами Союза;
- перевозки товаров, пассажиров и (или) багажа между территориями таких ОЭЗ и остальной частью территории Российской Федерации при выполнении следующих условий:

1) транспортное средство зарегистрировано (приписано) на территории единицы административно-территориального устройства, на территории которой создана ОЭЗ;

2) транспортное средство находится в собственности юридического лица, определенного в соответствии с законодательством государства – члена Союза, на территории которого создана ОЭЗ.



ПИСЬМО ФНС РОССИИ
ОТ 17.03.2023 № БС-4-21/3127@

**«ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ НАЛОГОВОЙ БАЗЫ ПО
ТРАНСПОРТНОМУ НАЛОГУ В ОТНОШЕНИИ
АВТОМОТОТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА,
ИМЕЮЩЕГО НЕСКОЛЬКО ДВИГАТЕЛЕЙ»**

ФНС даны разъяснения по вопросу определения мощности автотранспортного средства, имеющего несколько двигателей, для целей исчисления транспортного налога

Приведена позиция Минфина по рассматриваемому вопросу, согласно которой в отношении автотранспортного средства:

– с комбинированной энергоустановкой параллельного типа следует учитывать суммарно указанные в технической документации на транспортное средство максимальную 30-минутную мощность и мощность ДВС;

– с комбинированной энергетической установкой последовательного типа – мощность ДВС, не имеющего механической связи с трансмиссией и предназначенного для выработки электроэнергии, при исчислении налога не учитывается.

ПРИКАЗ РОССТАНДАРТА ОТ 20.12.2022 № 3222

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ МЕТОДИЧЕСКОГО
ПОРЯДКА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫМ
АГЕНТСТВОМ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ
РЕГУЛИРОВАНИЮ И МЕТРОЛОГИИ
ПРОЦЕДУРЫ ОЦЕНКИ СООТВЕТСТВИЯ
ПРОДУКЦИИ И АДМИНИСТРАТИВНОГО
КОНТРОЛЯ ЗА ПРОВЕДЕНИЕМ
ПЕРВОНАЧАЛЬНОЙ ПРОВЕРКИ
СООТВЕТСТВИЯ, ПЕРИОДИЧЕСКИХ
ПРОВЕРОК, ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ПРОВЕРОК
И ВНЕПЛАНОВЫХ ПРОВЕРОК
В СООТВЕТСТВИИ С ПОЛОЖЕНИЯМИ
СОГЛАШЕНИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ
ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ
(ДОПОГ) ОТ 30 СЕНТЯБРЯ 1957 Г.»**

Установлен порядок осуществления Росстандартом процедуры оценки соответствия продукции и административного контроля за проведением первоначальной проверки соответствия, периодических, промежуточных и внеплановых проверок в соответствии с ДОПОГ

Документ направлен на упорядочение работы при предоставлении Росстандартом, выполняющим функции Компетентного органа Российской Федерации в соответствии с ДОПОГ, свидетельств об официальном утверждении типа в отношении продукции, подпадающей под требования ДОПОГ, а также при обеспечении компетентным органом административного контроля за проведением первоначальной проверки соответствия, периодических, промежуточных и внеплановых проверок.



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, Большая Поляновская пер., д. 14
(495) 917-80-12, 622-00-00 (доб. 273), uke@asmap.ru
http://www.academy.asmap.ru

Брянск

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

Смоленск

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

Смоленск

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

Белгород

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

СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Санкт-Петербург

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

Великий Новгород

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

Псков

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

Калининград

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

Светлогорск

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

ПРИВОЛЖСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Нижний Новгород

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

Киров

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

Набережные Челны

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

Казань

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

Саратов

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

Самара

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

Тольятти

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

Уфа

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

Уфа

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

Оренбург

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

ЮЖНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Ростовская область

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

Республика Крым

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

Краснодар

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

Краснодар

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

Волгоград

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

СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Черкесск

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

Махачкала

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

Республика Северная Осетия – Алания

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

УРАЛЬСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Екатеринбург

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

Тюмень

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

Челябинск

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

СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Омск

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

Новосибирск

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

Барнаул

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Улан-Удэ

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

Чита

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

Благовещенск

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

Владивосток

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

Хабаровск

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