МАП

2
161/2022

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls

Asmap

Уважаемые коллеги, дорогие ветераны!

Примите самые искренние поздравления с Днем Победы в Великой Отечественной войне!

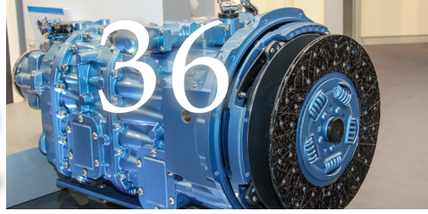
В героической летописи нашей страны День Победы занимает особое место. Этот не меркнущий с годами праздник символизирует доблесть защитников своей Родины, сплоченность и силу народного духа. Величайший подвиг и беспримерное мужество всех, кто сражался на фронтах, самоотверженность тех, кто трудился в тылу во имя Победы, во все времена будут служить примером верности долгу и преданности своей Отчизне. Это объединяет нас и делает непобедимыми перед лицом любых испытаний.

Пусть в эти праздничные дни отступят все тревоги, светлое настроение придет в каждый дом и память о бессмертном подвиге нашего великого народа согреет сердца всех поколений патриотов России.

От всей души желаем всем крепкого здоровья, благополучия, счастья и добра!

Президент АСМАП — Е. С. Москвичев

Генеральный директор АСМАП — А. Н. Курушин



СОДЕРЖАНИЕ

ПОЗДРАВЛЯЕМ!
Автор: А. Новичкова 2

ЮБИЛЕЙ
Настоящий полковник
Автор: А. Новичкова 5

Транспорт – его стихия
Автор: А. Новичкова 8

АКТУАЛЬНО
Долгая дорога домой
Автор: А. Новичкова 10

РЕГИОНЫ
На пути к восстановлению
Региональная конференция АСМАП в Сибирском федеральном округе
Авторы: А. Антонов, А. Новичкова 12

Осторожный оптимизм
Региональная конференция АСМАП в Приволжском федеральном округе
Автор: Е. Окунев 16

Нацеленность на результат
Региональная конференция АСМАП в Северо-Западном федеральном округе
Автор: И. Черняков 19

ПАМЯТЬ
Скромные герои
Автомобили Великой Отечественной войны
Автор: А. Новичкова 22

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК
Свидетельство ДОПОГ: особенности получения
Автор: М. Титов 26

ПОРТРЕТ ФИРМЫ
Курс – на повышение эффективности
Автор: Н. Зайцева 30

БУКВА ЗАКОНА
Охрана труда: главные изменения в законодательстве в 2022 году
Автор: А. Русаков 32

РЕМЗОНА
Их миссия – беречь трансмиссию
Автор: А. Шилов 36

ЧЕЛОВЕК И БИЗНЕС
15 лет в рядах АСМАП
Автор: И. Черняков 42

ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ
Кадры решают все… или почти все
Автор: А. Антонов 45

СТРАНИЧКИ ЮМОРА
Уральские курьезы
Автор: Г. Шпрейер 46

НА ДОСУГЕ
В свободное время
Автор: А. Новичкова 48

РЕМЗОНА
Вместо экономии – убытки
Автор: А. Шилов 50

НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА
Обзор законодательства
Автор: Юридическое управление АСМАП 57

МАП

«Международные автомобильные перевозки»
№ 2, 2022 год

Регистрационное свидетельство № 015455

Учредитель и издатель – Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП)

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

Корректор: Татьяна БАТАШЕВА

Дизайн и верстка: Татьяна КОРЕЦ

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

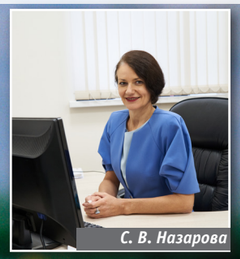
Телефон: (495) 622-00-00
Факс: (495) 622-00-03
http://www.asmap.ru,
www.map.asmap.ru

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 29.04.2022 г.

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

Поздравляем!


С. В. Назарова

В. В. Самохвалов

М. И. Кудинов

А. М. Салаутин

А. В. Чаплыгин

В. В. Юдин

Наступление весны ознаменовалось памятными датами для организаций – членов АСМАП и их руководителей, которых мы традиционно поздравляем с юбилеем!

В первую очередь поздравляем наших прекрасных дам:
***Елену Николаевну Донцову**,*
директора ООО «АВТОТЕХНИКА» (Брянская область);
Светлану Витальевну Назарову,
главного бухгалтера Академии АСМАП (г. Москва).

Сердечно поздравляем с 85-летием и желаем крепкого здоровья ветеранам АСМАП
Виктору Васильевичу Самохвалову
*и **Михаилу Ивановичу Кудинову**!*

От всей души поздравляем с 70-летием и желаем всего самого доброго
***Виктору Сергеевичу Борисову**,*
индивидуальному предпринимателю (Нижегородская область);
***Александру Марковичу Салаутину**,*
руководителю филиала АСМАП по Уральскому федеральному округу.

Самые теплые поздравления с 65-летием –
***Александру Васильевичу Чаплыгину**,*
директору ООО «НЕВА-АВТО» (г. Санкт-Петербург);
***Виктору Васильевичу Юдину**,*
генеральному директору ООО «АВТОВЕК» (г. Брянск);
***Сергею Ивановичу Рыженкову**,*
директору ООО «Вектор» (г. Смоленск);
***Алексею Ивановичу Старосельцу**,*
генеральному директору ООО «МИРТРАНС» (Смоленская область);
***Михаилу Васильевичу Брячаку**,*
директору Академии АСМАП (г. Москва);
***Борису Борисовичу Пудову**,*
специалисту представительства АСМАП в Центральном федеральном округе.

Удачи во всех делах и начинаниях по случаю 60-летия желаем
***Андрею Викторовичу Овчинникову**,*
индивидуальному предпринимателю (Нижегородская область);
***Сергею Михайловичу Батаеву**,*
генеральному директору ООО «Авто-Дор» (г. Санкт-Петербург);
***Шахину Джаннат оглы Ибадову**,*
директору ООО «РУСАВТОТРАНСЭКСПЕДИЦИЯ» (Московская область).

Крепкого здоровья и успехов во всем в честь 55-летия желаем
***Павлу Михайловичу Урбановскому**,*
индивидуальному предпринимателю (Псковская область);

***Леониду Ивановичу Тищенко**,*
генеральному директору ООО «ЛенТрансАгентство» (г. Санкт-Петербург);
***Александру Владимировичу Костылюку**,*
представителю АСМАП по Республике Беларусь (г. Брест).

Большого личного счастья желаем отметившим 50-летие
***Сергею Александровичу Соколову**,*
индивидуальному предпринимателю (Волгоградская область);
***Александру Владимировичу Линдвалю**,*
представителю АСМАП в г. Казани.

Минуло 30 лет со дня организации
***ООО «Груз-экспресс»** (г. Санкт-Петербург, генеральный директор – Дмитрий Геннадьевич Сергеев);*
***ООО ТКФ «Кама-Тракс»** (г. Набережные Челны, генеральный директор – Ирина Леонидовна Штейнберг).*

25 лет назад образованы:
***ООО «Гея»** (Псковская область, генеральный директор – Андрей Владимирович Рыбаков);*
***ИП Шерстнев Николай Аркадьевич** (г. Киров);*
***ООО «РОЛ-экспресс»** (г. Санкт-Петербург, генеральный директор – Олег Алексеевич Шульженко);*
***ООО «Скиф»** (г. Санкт-Петербург, генеральный директор – Юрий Анатольевич Федоров);*
***ИП Перехрест Валерий Владимирович** (Ленинградская область);*
***ООО «Арко-Турс»** (г. Санкт-Петербург, генеральный директор – Юлия Владимировна Беккерес);*
***АО «Транспойнт Интернешнл (РУ)»** (г. Выборг, генеральный директор – Александр Владимирович Кузнецов).*

20 лет назад зарегистрированы:
***ИП Мелешко Александр Александрович** (Хабаровский край);*
***ООО «Белтвуд»** (г. Выборг, директор – Константин Александрович Архипов);*
***ООО «МИКАС»** (г. Псков, директор – Сергей Владимирович Федулов);*
***ООО «Дагрис-Калининград»** (директор – Федор Антонович Шугай);*
***ООО «ЛИКО»** (г. Смоленск, директор – Александр Антонович Дащинский);*
***ИП Ярыгин Эдуард Юрьевич** (Ставропольский край);*
***ООО «Агема»** (г. Владивосток, директор – Максим Владимирович Жаврид);*
***ООО «СТК-Нева»** (г. Выборг, генеральный директор – Вадим Николаевич Молодов);*
***ООО «МИРТРАНС»** (Смоленская область, генеральный директор – Алексей Иванович Староселец);*
***ООО «Центис Руссланд»** (Московская область, генеральный директор – Йоханнес Петер Шенхубер).*

С. И. Рыженков

А. И. Староселец

М. В. Брячак

Б. Б. Пудов

С. М. Батаев

П. М. Урбановский

Л. И. Тищенко

А. В. Костылюк

С. А. Соколов

А. В. Линдваль

15 лет назад основаны:
ООО «Астерион» *(г. Санкт-Петербург,*
генеральный директор – Алексей Викторович Моисеев);
ООО «ДИО Пласт» *(г. Казань,*
генеральный директор –
Ильдар Владимирович Нигмедзянов);
ООО «ДАЛЬНОБОЙЩИК» *и* ***ООО «Юг-4»***
(Республика Дагестан,
генеральный директор – Ислам Шарипович Батиразов);
ООО «МП» *(Смоленская область,*
директор – Олег Леонидович Яско);
ООО «АТП-Трейд» *(г. Смоленск,*
директор – Александр Александрович Астапенко);
ИП Краморенко Дмитрий Владимирович
(Краснодарский край);
ООО «КЛИО» *(г. Смоленск,*
генеральный директор – Анатолий Кол);
ООО «Техномак Запад» *(Брянская область,*
директор – Сергей Анатольевич Афанасенко);
ООО «ДеЛи-транс» *(Смоленская область,*
директор – Татьяна Валерьевна Румянцева).

10 лет назад организованы:
ООО «ВИ-авто» *(г. Калининград,*
генеральный директор – Игорь Васильевич Колганов);
ООО «ТрансАвто» *(г. Великие Луки,*
директор – Борис Петрович Дмитриев);
ООО «Парус» *(г. Нижний Новгород,*
директор – Алексей Николаевич Быков);
ООО «Викар-транс» *(г. Калининград,*
директор – Виктория Васильевна Васильева);
ООО «ТИР Агро» *(г. Казань,*
генеральный директор – Алексей Васильевич Потапов);
ООО «ВИТАИР» *(г. Калининград,*
генеральный директор –
Андрей Александрович Шестиловский);
ООО «Курс» *(Смоленская область,*
директор – Борис Александрович Володин);
ООО «РУС ХОЛДИНГ» *(Калининградская область,*
генеральный директор – Василий Михайлович Васильев);
ООО «МАРС» *(Смоленская область,*
генеральный директор – Сергей Леонидович Селиванов);
ООО «РусТрансСервис» *(Калининградская область,*
генеральный директор – Леонид Павлович Степанюк).

От имени членов АСМАП Администрация Ассоциации от всей души поздравляет юбиляров и желает им крепкого здоровья, большого личного счастья и хорошего настроения!

Настоящий полковник

Всегда собранный, подтянутый, тактичный и сдержанный. Одного лишь взгляда на него достаточно, чтобы понять: перед нами настоящий полковник. Проявляя принципиальность и требовательность в решении поставленных трудовых задач, он сохраняет важные человеческие качества – чуткость и отзывчивость, умеет расположить к себе любого собеседника, всегда готов прийти на помощь, сказать нужные слова. Наверно поэтому Александр Маркович Салаутин, возглавляющий филиал АСМАП по Уральскому федеральному округу, пользуется безграничным уважением не только среди перевозчиков – членов Ассоциации региона, но и в коллективе АСМАП. 16 апреля ему исполнилось 70 лет. Пожалуй, лучшего повода для того, чтобы сказать добрые слова в адрес юбиляра, и не придумаешь.

Александра НОВИЧКОВА

Свыше 25 лет А. М. Салаутин посвятил службе в Вооруженных силах, пройдя трудный, но достойный глубокого уважения путь от курсанта Челябинского высшего военного автомобильного командного училища до полковника, начальника военной автомобильной инспекции военного округа. Ежедневно решая вопросы, связанные с организацией работы автотранспорта, он накопил большой профессиональный опыт, позволивший в дальнейшем, на «гражданке», с успехом справляться с непростыми задачами на различных постах.

В послужном списке Александра Марковича детско-юношеская спортивно-техническая автомотошкола, Федерация автомобильного спорта Свердловской области, Российская автомобильная федерация, торговый дом «Уральские автомобили и агрегаты «Руспромавто», Уральский автомоторный завод, АМО «ЗИЛ» и ООО «Уральские автомобили и агрегаты». Значительный вклад в организацию контроля за соблюдением порядка осуществления перевозок на автотранспорте он внес, работая позднее начальником Уральского управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Начиная с 2010 г. трудовая биография А. М. Салаутина неразрывно связана с АСМАП. Возглавляя филиал Ассоциации по УФО, он оперативно решает возникающие у транспортных компаний проблемы, препятствующие развитию международных автоперевозок.

Александру Марковичу удалось наладить эффективное взаимодействие с органами законодательной и исполнительной власти региона, профессиональными объединениями, уделяя особое внимание повышению конкурентоспособности отечественных автотранспортных предприятий.

Филиал АСМАП по УФО и члены Регионального совета Ассоциации активно взаимодействуют с Уральской торгово-промышленной палатой, совместно с которой проводят ряд мероприятий, участвуют во встречах с иностранными делегациями, сотрудничают с Пермской ТПП, Свердловским областным Союзом промышленников и предпринимателей. В составе последнего по предложению филиала и при поддержке президента АСМАП Е. С. Москвичева в 2012 г. был создан комитет по транспорту, оказывающий заметное влияние на развитие автотранспортного комплекса Среднего Урала.

Результативно развивается сотрудничество с уполномоченным по защите прав предпринимателей Свердловской области и Уральским межрегиональным управлением «Госавтодорнадзора».

Особое внимание А. М. Салаутин уделяет повышению уровня профессиональной компетентности водителей и специалистов, задействованных на международных автоперевозках. Он оказывает всестороннее содействие Уральскому учебно-консультационному центру (УКЦ) АСМАП в г. Екатеринбурге, в частности, при-

Армейские годы

нимает личное участие в проведении занятий со слушателями.

Обладая умением организатора, он реализует его в том числе при проведении региональных мероприятий Ассоциации, отборочных этапов и финалов Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи».

Александр Маркович неоднократно отмечался высокими наградами. Среди них медали «За безупречную службу в Вооруженных Силах СССР», «100 лет автомобильным войскам России», почетные грамоты Правительства Свердловской области, нагрудный знак «Почетный работник транспорта России», благодарность министра транспорта РФ, Золотой значок АСМАП.

Высокую оценку работе А. М. Салаутина дали перевозчики региона и его коллеги.

– *Филиал АСМАП по УФО – одно из первых объединений, с которым у нас было заключено соглашение о взаимодействии,* – рассказывает уполномоченный по защите прав предпринимателей в Свердловской области Е. Н. Артюх. – *С 2015 г. благодаря его личному участию филиал стал надежным партнером, оказывающим значимую экспертную поддержку при защите прав и законных интересов предприятий транспортной отрасли. Александр Маркович – человек дела, искренне ратующий за развитие транспорта, всегда активно участвующий в выработке предложений по совершенствованию подходов к регулированию отрасли и последовательно отстаивающий интересы грузоперевозчиков при взаимодействии с органами власти. Он консолидирует мнение грузоперевозчиков, пользуется заслуженным уважением у них, неизменно помогает решать их трудности, содействуя развитию сферы грузоперевозок в регионе. В Свердловской области взвешенная позиция А. М. Салаутина, опирающаяся на огромный опыт, помогла в решении многих проблем грузоперевозчиков: существенных затруднений при внедрении системы «Платон», некорректной работы автоматических пунктов весогабаритного контроля, избыточной налоговой нагрузки по транспортному налогу. Очень ценим, что, реализуя свои задачи по защите прав и законных интересов предпринимателей в сфере транспорта, мы всегда можем рассчитывать на него и его поддержку, мудрый и столь значимый для нас совет.*

– *Александра Марковича я знаю с первых дней, как он возглавил филиал АСМАП по УФО,* – говорит генеральный директор ООО «ЭКС Карготранссервис» В. В. Грязнов. – *Уже тогда я понял, что это специалист высшей категории. Он является мастером с большой буквы. Что бы Александр Маркович ни предпринимал, все приводит к желаемому результату. Его активные действия подтверждают высокий авторитет АСМАП в регионах Урала и Зауралья – нас знают и с нами сотрудничают практически все региональные власти, крупные общественные организации.*

Я с благодарностью должен отметить, что именно такие люди следуют лозунгу: «Своих не бросаем». Однажды он в ущерб своему благополучию помог мне отстоять интересы моей фирмы. Александр Маркович – настоящий офицер Советской Армии, настоящий полковник. Дорогой наш товарищ! Разреши мне поздравить тебя со столь знаменательной датой в жизни каждого человека – 70-летием! Желаю тебе счастья! А как утверждал в одном из своих произведений М. А. Булгаков: «Из каких элементов слагается счастье? Из двух, господа, только из двух: спокойная душа и здоровое тело». Поэтому душевного спокойствия тебе, а это значит, чтобы в семье и на работе у тебя было все отлично. Здоровья, здоровья и еще раз здоровья на многие годы!

– *Большой профессионал, человек чрезвычайной ответственности, великолепный организатор, кладезь инициатив, мудрый руководитель – все это характеризует Александра Марковича,* – говорит член Правления АСМАП Ю. Д. Ступак. – *За время работы в филиале Ассоциации ему удалось наладить эффективное взаимодействие с правительствами всех областей УФО, ТПП региона, министерств транспорта и внешнеэкономических связей и многими другими. В жизни он скромный человек, умеющий бороться с бедами, любящий супруг, папа и дедушка. Настоящий офицер, патриот России. Дай Вам Бог, уважаемый Александр Маркович, здоровья и терпения!*

– *Большая благодарность за внимательное отношение и помощь в решении вопросов лучшему руководителю филиала!* – отметил индивидуальный предприниматель В. И. Боярченко.

– *Несмотря на свою занятость, личные дела, Александр Маркович всегда старается поставить превыше всего человеческое отношение,* – делится своим мнением индивидуальный предприниматель С. Н. Бояршинов. – *Это невозможно не оценить! Никогда не забудется сделанное им добро и его стремление помочь в трудных вопросах, возникающих при выполнении международных рейсов. Хочу пожелать ему крепкого здоровья, неугасающего оптимизма и стремления всегда двигаться только вперед!*

– *Александр Маркович – замечательный человек, масштабный, активный, творческий, позитивный и очень добрый,* – говорит генеральный директор ООО «Автоколонна 1212» И. А. Шведова. – *Всю свою энергию и силы он направляет на созидание, разработку новых стратегий, улучшение работы отрасли, помощь людям, развитие транспортной системы России. Желаю юбиляру здоровья, новых планов и достижений! Счастья, удачи и благополучия!*

– *Уральский УКЦ АСМАП тесно работает с филиалом Ассоциации по УФО начиная с момента его образования,* – рассказывает директор УКЦ г. Екатеринбурга С. В. Будалин. – *Эта связь укрепилась с приходом в руководство филиалом Александра Марковича. Работая в должности начальника Уральского УГАДН, он уже знал проблемы международных перевозчиков. Одним из направлений своей деятельности он считает качественную подготовку специалистов и водителей, занимающихся международными автоперевозками. А. М. Салаутин принимает непосредственное участие в общении с каждой группой обучающихся, выслушивая наболевшие проблемы и не оставляя их без внимания. Благодаря большому руководящему опыту он умело поднимает насущные вопросы МАП в соответствующих инстанциях областного, регионального уровня и руководства АСМАП. Уважаемый Александр Маркович, коллектив Уральского УКЦ АСМАП от души поздравляет Вас с 70-летним юбилеем и желает бодрости духа, запаса сил и энергии, уважения коллег, благосостояния и оптимизма!*

– *В моей жизни Александр Маркович – далеко не первый руководитель. Однако именно сочетание его деловых и человеческих качеств позволяет думать, что это эталон руководителя,* – считает главный бухгалтер филиала АСМАП по УФО Л. И. Сотникова. – *Он очень легко вычленяет главное из любой информации. Заранее осознает назревание проблемы, о которой почти никто еще не задумывается. Анализирует пути ее решения до того, как она обострилась. Молниеносно реагирует на изменение ситуации. Его не пугает и не останавливает рутина подготовки документов для решения вопросов в официальных организациях.*

Его тактичность, мудрость и обаяние помогают правильно выстроить отношения с разными людьми. Круг его общения огромен в разных сферах жизни. Социальный статус человека, с которым общается Александр Маркович, не имеет определяющего значения. Он уважает собеседника изначально. С людьми он поддерживает исключительно дружеские отношения. Его помощь в самых простых житейских ситуациях просто неоценима. Он никогда не ждет благодарности. Если бы ему понадобился девиз жизни, то я бы посоветовала: делай добро и бросай его в воду!

На церемонии открытия памятника водителям, погибшим на полях сражений в годы Великой Отечественной войны (г. Екатеринбург, 2020 г.)

Уважаемый Александр Маркович! Я желаю Вам крепкого здоровья на долгие годы. Только это необходимо нам, чтобы Вы как можно дольше оставались в коллективе!

– *С Александром Марковичем я знаком и работаю 12 лет, с момента его назначения на должность руководителя филиала АСМАП по УФО,* – рассказывает ведущий специалист Г. А. Шпрейер. – *Он удивительный человек, который объединяет вокруг себя людей. Наверно, проще сказать, в каких отраслях у него нет знакомых, чем перечислять круг его контактов. Как мне кажется, военная служба наложила определенный отпечаток на его характер.*

Александр Маркович – человек с нестандартным подходом к делу. Его любимая фраза, когда он поручает разобраться с каким-либо вопросом: «Надо мыслить шире». Действительно, он подходит ко всем вопросам достаточно щепетильно, изучая их со всех сторон, пытаясь заглянуть за горизонт и увидеть конечный результат и пути его реализации.

Как руководитель А. М. Салаутин требовательный, может отругать, при этом абсолютно не повышая голоса, но по его интонации сразу чувствуется уровень его недовольства. С коллективом всегда готов поговорить на различные темы, и если у сотрудников возникают какие-либо проблемы, старается вникнуть и помочь советом или делом. Однажды он мне сказал, что хороший руководитель должен уметь поругать и похвалить, а также знать, что происходит у его подчиненных дома, потому что хороший подчиненный – довольный подчиненный. Поэтому у Александра Марковича с коллективом очень хорошие отношения, и он владеет полной информацией о каждом сотруднике.

У Александра Марковича есть замечательная особенность – он никогда не даст в обиду своих сотрудников и всегда будет отстаивать и защищать их.

А. М. Салаутин старается общаться со всеми перевозчиками, которые приходят в филиал за документами, всегда поговорит с ними о проблемах и делах на предприятии. И если кто-то обращается с вопросом, то всегда старается его решить, и практически всегда успешно.

От себя хочу сказать ему слова огромной благодарности за его труд и отношение к делу. Он многому меня научил и показал, до чего расти дальше. От всей души поздравляю Александра Марковича с юбилеем! Желаю, чтобы энергия и боевой запал не иссякали, крепкого здоровья, счастья и семейного благополучия! ⛔

Администрация АСМАП присоединяется к поздравлениям и желает Александру Марковичу доброго здоровья, счастья, успехов во всех начинаниях, исполнения планов и желаний, хорошего настроения и благополучия!

Транспорт – его стихия

Поздравляем с 85-летием вице-президента Союза транспортников России Е. Д. Казанцева!

Девятого мая, в столь значимый и торжественный для нашей страны день, свой юбилей отпраздновал человек, вся богатая трудовая биография которого (а это более 60 лет) связана с транспортом. Пройдя заслуживающий глубокого уважения путь от штурмана теплохода Камского речного пароходства до первого заместителя министра транспорта Российской Федерации, он и сегодня на посту вице-президента Союза транспортников России вносит большой вклад в решение актуальных вопросов транспортной отрасли. Речь идет о Евгении Дмитриевиче Казанцеве, которому исполнилось 85 лет.

Александра НОВИЧКОВА

Детство Е. Д. Казанцева прошло на полноводной реке Каме. Он родился в г. Менделеевске Елабужского района Татарской АССР. Наверно поэтому дальнейшая профессиональная судьба юбиляра была предопределена заранее: обучаясь в Горьковском институте инженеров водного транспорта, он начал работать в Камском речном пароходстве, где впоследствии был назначен первым заместителем начальника.

С 1979 г. Евгений Дмитриевич на разных должностях трудится в российской столице, зарекомендовав себя руководителем высокой квалификации с богатым опытом практической работы, способным принимать грамотные управленческие решения и добиваться их реализации.

Немало сил и энергии он отдал внедрению на транспорте передовых методов работы, координации перевозочной деятельности на стыках транспортного процесса. Особенно велика его роль в создании практически с нуля схем развития перевозок грузов и оборудования на реках в районы Крайнего Севера для освоения нефтегазовых месторождений.

На посту заместителя председателя Московского городского исполнительного комитета, Московской городской плановой комиссии он принимал непосредственное участие в разработке и реализации перспективных и текущих комплексных планов по развитию транспортных систем города, переводу экономики Москвы на рыночные отношения.

В один из самых тяжелых периодов в истории нашей страны, связанных с переходом на новую рыночную экономическую систему, с 1993 по 2001 г. Е. Д. Казанцев занимал пост заместителя министра транспорта РФ. Принимая активное участие в разработке всех сложнейших государственных систем адаптации транспортно-дорожного комплекса к рыночным условиям хозяйствования, а также их реализации, он внес большой вклад в сохранение транспортных систем и создание надежного фундамента для их дальнейшего развития.

В 1995 г. Евгений Дмитриевич возглавил рабочую группу Министерства транспорта РФ по ликвидации последствий разрушения предприятий транспортно-дорожного комплекса Чеченской Республики. В течение года были восстановлены автовокзалы, разрушенные мосты и дороги, организовано регулярное пассажирское автобусное и троллейбусное сообщение.

Юбиляр является одним из активных участников разработки Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 гг.)» Министерства транспорта РФ, нацеленной на повышение сбалансированности, эффективности и безопасности транспортной системы, обеспечивающей жизненно важные интересы страны.

Возглавив в начале двухтысячных годов исполнительный комитет Координационного транспортного совещания государств – участников Содружества Независимых Государств, он принимал самое активное участие в разработке и принятии главами государств и правительств стран СНГ важных соглашений, концепций, программ в сфере транспорта, в том числе в области международных автомобильных перевозок. Среди них «Концепция согласованной транспортной политики государств – участников СНГ на период до 2010 г.», «Соглашение о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств – участников СНГ в области транспортной политики», «Соглашение о взаимодействии государств – участников СНГ в области международных автомобильных грузовых перевозок».

Сегодня Евгений Дмитриевич трудится на посту вице-президента Союза транспортников России, курируя вопросы законодательного и нормативно-правового обеспечения, взаимодействия с федеральными органами законодательной и исполнительной власти. За короткий срок он сумел установить конструктивные деловые взаимоотношения с отраслевыми объединениями профсоюзов, союзами и ассоциациями предприятий транспортно-дорожного комплекса России, предпринимательскими и финансовыми структурами. В своей работе Е. Д. Казанцев прикладывает большие усилия на создание более благоприятных условий работы российского международного автотранспорта, повышение его конкурентоспособности.

Свидетельством высокого авторитета Евгения Дмитриевича стало его утверждение указом Президента РФ в 2014 г. членом Общественной палаты Российской Федерации. По его инициативе было проведено более десяти общественных слушаний по важным вопросам транспортной отрасли.

При непосредственном участии Е. Д. Казанцева подготовлен ряд проектов законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации по вопросам деятельности транспортно-дорожного комплекса. Наиболее важными среди них являются проекты Федеральных законов «О транзите грузов через территорию Российской Федерации», «О транспортной безопасности», «Устав автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта Российской Федерации», «Об автомобильных дорогах», о внесении изменений в Налоговый, Таможенный, Трудовой кодексы и другие.

Наш юбиляр принимал активное участие в подготовке и проведении всероссийских круглых столов и отраслевых семинаров для специалистов транспортных предприятий и уполномоченных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, проводимых Союзом транспортников России совместно с Торгово-промышленной палатой РФ и Минтрансом России.

Его организаторский талант, деловые и человеческие качества, компетентность, завидная работоспособность снискали большое уважение среди транспортников России, в том числе международных автоперевозчиков.

Весомые заслуги Е. Д. Казанцева перед государством по достоинству отмечены высокими наградами и почетными званиями.

Администрация АСМАП сердечно поздравляет Евгения Дмитриевича с юбилеем и желает ему крепкого здоровья, счастья, долгих лет активной плодотворной деятельности, успехов и удачи во всех делах и начинаниях!

Долгая дорога домой

В связи с событиями, начавшимися на Украине в феврале текущего года, на территории этой страны удерживалось около 180 российских автопоездов с экипажами. АСМАП незамедлительно подключилась к работе по освобождению водителей и их возврату на Родину. К счастью, в результате этой тяжелой кропотливой работы наши соотечественники вернулись домой.

Долгожданная встреча

Александра НОВИЧКОВА

Ситуация на Украине для российских перевозчиков складывалась очень непросто. Местные власти производили конфискацию их транспортных средств, оставляя водителей без крова, питания и средств к существованию. Не имея возможности добраться домой, они были вынуждены искать временные места для проживания. И если на начальном этапе почти 30 водителям достаточно быстро удалось покинуть территорию соседнего государства, то впоследствии их выпуск был полностью запрещен, а попытки освобождения не давали результатов. Некоторые водители нашли каналы для выхода с территории Украины собственными силами и возвращались домой через Польшу, Румынию, Турцию и другие страны. Но таковых, к сожалению, оказалось совсем немного.

Ассоциация сразу же активно подключилась к вызволению водителей. Эту работу эффективно координировал заместитель генерального директора АСМАП – руководитель Департамента организации перевозок Е. В. Антипов. Телефонные переговоры происходили буквально днем и ночью, в рабочие и выходные дни.

Уже 24 февраля был организован сбор информации об удерживаемых автопоездах и членах их экипажей. Эти данные и обращения с просьбой оказать содействие в возвращении водителей были немедленно переданы в Министерство транспорта РФ, Министерство иностранных дел РФ, Министерство внутренних дел РФ, Федеральную службу безопасности РФ, уполномоченному при Президенте РФ по защите прав предпринимателей, уполномоченному по правам человека в РФ, в Российский Красный Крест и Международный Комитет Красного Креста.

Сначала возврат водителей происходил крайне тяжело. Не получалось наладить контакты с украинскими коллегами и добиться взаимного доверия, которое необходимо для решения таких вопросов. Но впоследствии, благодаря деятельному участию Минтранса России, а также лично статс-секретарю, заместителю министра транспорта Д. С. Звереву и директору Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта А. С. Бакирею, удалось наладить взаимодействие с украинской стороной и начать переговорный процесс.

Нельзя не отметить, что и сотрудники Ассоциации, и работники Министерства восприняли эту ситуацию как личную беду и приложили максимум усилий на решение создавшейся проблемы, не считаясь со временем.

В результате длительной кропотливой работы 7 апреля состоялся первый значительный обмен водителями двух стран. АСМАП с помощью Минтранса России и других министерств и ведомств организовала вывоз, сопровождение, питание и возврат из Закарпатской области Украины 32 российских и 12 белорусских водителей.

Неоценимую помощь Ассоциации оказало Посольство РФ в Венгрии и особенно Генеральное консульство в городе Дебрецен. Существенный вклад внес лично вице-консул И. В. Зуев, который принял непосредственное участие во встрече водителей, их сопровождении по территории Венгрии, в обеспечении необходимыми документами и даже в организации их питания.

Хотелось бы отметить огромную работу, проведенную представителями АСМАП по Республике Беларусь (г. Брест) А. В. Костылюком и в г. Брянске А. П. Тереховым, заместителем руководителя филиала Ассоциации по Северо-Западному федеральному округу И. Г. Черняковым и директором дочерней компании АСМАП в Польше TSW-Pol В. В. Лебедевым. Они буквально круглосуточно заботились о водителях, обеспечивали их транспортом и питанием, оказывали необходимую помощь и обеспечивали оперативное решение самых разнообразных вопросов, которые постоянно возникали.

Впоследствии переговорный процесс по возвращению водителей продолжился. В течение двух недель удалось организовать вывоз нескольких водителей в Польшу, где их также встретили, предоставили билеты на автобус, организовали переход границы с Республикой Беларусь и приобрели билеты на поезд до дома.

Последний крупный обмен начался 20 апреля: 12 водителей смогли вернуться к своим семьям. К сожалению, сам процесс проходил в непростых условиях и длился довольно продолжительное время. Украинская сторона не смогла доставить их на границу в согласованный срок, поэтому на пункт пропуска Ягодин они прибыли лишь на следующий день, 21 апреля. Пропуск через границу занял около восьми часов, поэтому последние водители оказались на территории Польши лишь поздно ночью. Их встретил арендованный Ассоциацией за немалую сумму автобус, который доставил россиян в город Тересполь на границе с Республикой Беларусь. Далее была осуществлена их пересадка в другой, также арендованный автобус, который вечером 22 апреля перевез их в Брянск, где проживает большинство из освобожденных водителей.

Нам удалось поговорить с некоторыми из них. Юрий Бренденков из компании «Викос» (г. Брянск) рассказал, что оказался на территории Украины 23 февраля. Вместе с другим брянским водителем они остались в пункте пропуска Орловка в Одесской области на границе с Румынией, где проживали в кабинах своих автопоездов. Он отметил, что они с коллегой прекрасно понимали все сложности, с которыми был сопряжен их возврат на Родину, и поэтому стойко переносили все невзгоды, несмотря на горячее желание поскорее вернуться домой.

Водители Евгений Гусев и Владимир Торанин (АО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг») были вынуждены задержаться в Житомирской области, где их приютил местный житель. По их словам, к ним относились хорошо, а доставка до дома проходила без особых происшествий.

В тяжелой ситуации оказался водитель Валерий Наумов (ИП Евсеев О. В.) с коллегами, осуществлявший регулярный пассажирский рейс по маршруту Ессентуки – Киев. На территории Украины автобус оказался в самом начале обострения ситуации. На плечи экипажа, состоявшего из трех человек, взвалился еще и груз ответственности за пассажиров. В связи с этим было принято решение довезти пассажиров до автовокзала в Березани (Киевская область), а далее направиться в Полтаву, где проживает его знакомая. Она разместила россиян и оказывала им помощь в организации питания.

Но, к сожалению, у некоторых граждан Российской Федерации участь была далеко не так безоблачна. Например, водители, чьи транспортные средства были изъяты в порту Черноморск (Одесская область), оказались буквально без гроша в кармане и без крыши над головой. Им пришлось искать надежное убежище, где они смогли переждать все это непростое время. В условиях постоянных обходов домов и квартир вооруженными лицами в поисках «диверсантов» это требовало значительного мужества и выдержки от тех, кто помогал россиянам.

В отношении водителей, насильно удерживаемых в Черниговской области, поступали даже требования о выкупе. С некоторыми из водителей была просто утрачена связь, что добавляло немало тревог и волнений. Но в конечном итоге все закончилось благополучно. Главное – люди живы и здоровы, они наконец-то смогли увидеть своих родных и близких.

Все водители выразили слова огромной благодарности Администрации АСМАП, отметив высокий уровень проведенной Ассоциацией работы.

По данным АСМАП, к настоящему времени с территории Украины вывезены все водители, работающие в российских компаниях. В то же время в случае имеющейся у руководителей автотранспортных предприятий информации о нахождении в соседней стране наших соотечественников, предлагаем сообщить об этом в Администрацию Ассоциации.

Выражаем большую благодарность руководителям Минтранса России, дипломатическим учреждениям нашей страны, оказавшим помощь и принявшим самое деятельное участие в возвращении водителей!

На пути к восстановлению

Региональная конференция АСМАП в Сибирском федеральном округе

Третьего марта 2022 г. состоялась региональная конференция АСМАП в Сибирском федеральном округе «Рынок автомобильных перевозок внешнеторговых грузов в регионах Сибири. Реалии и перспективы». Мероприятие было проведено в режиме видео-конференц-связи (ВКС) на нескольких площадках, в том числе организованных в Новосибирске, Москве, Чите. В нем приняли участие руководители и представители Администрации Ассоциации, автотранспортных предприятий – членов АСМАП, Министерства планирования и развития Забайкальского края, Читинской таможни, Западно-Сибирского межрегионального управления и территориального отдела по Забайкальскому краю Госавтодорнадзора, территориального управления автомобильных дорог (ТУАД) НСО, читинского и новосибирского филиалов ФГКУ Росгранстрой, комитета по транспорту и экспедированию Алтайской ТПП.

Анатолий АНТОНОВ,
Александра НОВИЧКОВА

С приветственным словом к участникам обратился заместитель генерального директора – руководитель Департамента организации перевозок АСМАП Е. В. Антипов. В своем выступлении он отметил, что мероприятие проходит в сложных для страны условиях, которые вносят свои коррективы в работу международных перевозчиков. Он отметил возрастающее значение автомобильного транспорта для обеспечения страны необходимыми товарами и перспективы для перевозчиков округа в условиях переориентации грузопотоков с европейского направления на альтернативные маршруты.

Участники конференции

С докладом выступил руководитель филиала АСМАП в СФО А. А. Антонов. Он подвел итоги 2021 г. и сообщил о работе, проводимой подразделением Ассоциации с региональными органами власти и иными профильными организациями по решению проблем перевозчиков.

По данным Ространснадзора, на начало текущего года количество транспортных предприятий СФО, имеющих допуск к осуществлению МАП, составило 1 818, что на 12,9 % больше по сравнению с предыдущим годом. Выросло и число транспортных средств, на которые оформлен допуск к МАП (до 8 811 единиц).

В последние годы основными направлениями перевозок в СФО являются китайское (72 %) и монгольское (22,3 %). Сложившаяся в 2020 г. отрицательная динамика изменения объемов перевозок в регионах Сибири продолжилась и в 2021-м. Основная причина этого – значительное сокращение объемов на китайском направлении. По предварительным данным таможенной статистики, объем перевезенных грузов снизился на 31,5 %, а количество выполненных рейсов – на 27,5 %. При этом экспорт сократился на 58,5 %, а импорт увеличился на 5,4 %. Первое обусловлено действием в течение всего года запрета экспортных перевозок из РФ в КНР, второе – короткопробежными перевозками грузов из Китая через МАПП «Забайкальск».

На протяжении 2021 г. порядок и условия пересечения границ с Китаем, Монголией, Казахстаном периодически менялся, что было вызвано вспышками заболеваемости коронавирусной инфекцией на сопредельных территориях и ужесточением ограничительных мер (вплоть до закрытия пунктов пропуска). В конечном итоге это существенно сказалось на результатах деятельности перевозчиков.

В начале года монгольская сторона ввела ограничения на осуществление МАП, в частности по номенклатуре ввозимых в страну грузов. Однако постепенно они были сняты, и в настоящее время ситуация нормализовалась.

К сожалению, на китайском направлении все оказалось значительно сложнее. Меры по регулированию въезда в КНР российских грузовых ТС через МАПП «Забайкальск», введенные КНР еще в 2020 г., сохраняются до настоящего времени. Действует запрет на импорт товаров в страну и установлен порядок осуществления экспорта китайских товаров с применением схемы подачи под погрузку прицепной техники с китайской границы местными тягачами. Несколькими часами ограничено время пребывания российских тягачей на китайской территории.

В течение 2021 г. филиал АСМАП по СФО активно взаимодействовал с Министерством планирования и развития Забайкальского края, Читинской таможней, читинским филиалом ФГКУ Росгранстрой. Оперативно реагируя на все изменения в организации пропуска ТС через МАПП, сотрудники филиала немедленно информировали об этом перевозчиков, готовили обращения по ситуации в органы власти Забайкальского края, уполномоченному по защите прав предпринимателей и в правоохранительные органы Забайкальского края.

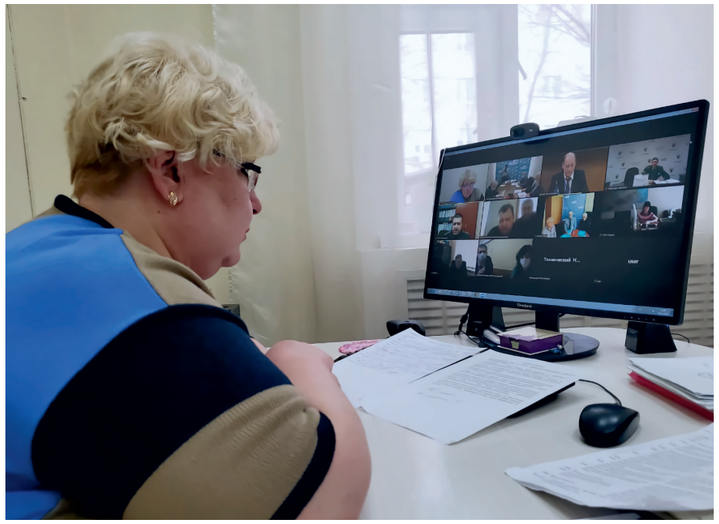
По результатам неоднократных обращений Ассоциации для стабилизации ситуации в МАПП «Забайкальск» в таможенной сфере Читинской таможней было принято решение об оформлении с 1 октября 2021 г. грузовых транспортных средств в круглосуточном режиме, увеличена штатная численность таможенного поста. В то же время остаются резервы по увеличению пропускной способности МАПП в этой сложной ситуации и повышению эффективности его работы.

В своем выступлении А. А. Антонов поблагодарил перевозчиков, которые регулярно информировали филиал о ситуации перед пунктом пропуска в пиковые дни, что позволило оперативно озвучивать самые достоверные сведения на различных совещаниях по данному вопросу,

своевременно сообщать об этом в Администрацию АСМАП.

До 29 ноября 2021 г. выезд ТС на территорию КНР осуществлялся по спискам, составленным китайской стороной. Это позволило в конце года поддерживать относительный порядок выезда автопоездов. Однако при этом тягачам невозможно было своевременно выехать на китайскую территорию за своими загруженными полуприцепами. В ноябре 2021 г. Минтрансом РФ было принято решение поручить формирование списка выезда ТС на территорию КНР через МАПП «Забайкальск» и контроль за его соблюдением ФГКУ Росгранстрой. Но выезд ТС по нему с первых дней был заблокирован группой местных перевозчиков. После отказа китайской стороны от составления списков на въезд российских ТС и перехода этой задачи к российской стороне ситуация с очередностью проезда ТС через пункт пропуска фактически вышла из-под контроля. АСМАП обратилась к министру транспорта РФ В. Г. Савельеву с просьбой вмешаться в урегулирование проблемы.

О ситуации перед МАПП «Забайкальск» и мерах, принимаемых региональным правительством по ее нормализации, подробно рассказала заместитель министра планирования и развития Забайкальского края М. В. Степанова. Решения этого вопроса ждут многие международные перевозчики. Она отметила, что МАПП «Забайкальск» является наиболее крупным пунктом пропуска не только в Сибири, но и на Дальнем Востоке. На протяжении многих лет он входит в число самых загруженных, а распространение коронавирусной инфекции лишь усугубило ситуацию. В своем выступлении М. В. Степанова поблагодарила АСМАП за оперативно организованную (совместную с ФГКУ Росгранстрой) работу по составлению списков грузовых автотранспортных средств, выезжающих в КНР через МАПП «Забайкальск».



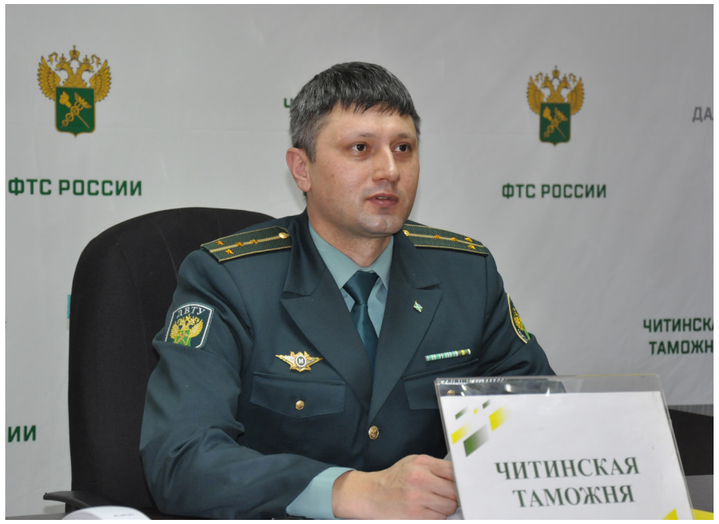
Заместитель министра планирования и развития Забайкальского края М. В. Степанова

Большой интерес участников конференции вызвали вопросы, связанные с работой таможенных органов Забайкальского края, таможенным оформлением грузов, проведением досмотров. И. о. начальника Читинской таможни Д. М. Власкин выступил с докладом о совершенствовании таможенных операций в пункте пропуска МАПП «Забайкальск», ответил на острые вопросы перевозчиков, рекомендовал им в целях сокращения простоев ТС в ожидании таможенного оформления пользоваться услугами всех трех СВХ, расположенных в пгт. Забайкальск.

И. о. начальника территориального отдела Госавтодорнадзора по Забайкальскому краю А. Р. Данилов проинформировал об итогах правоприменительной практики в сфере МАП в Забайкальском крае. Участники конференции предложили руководителю подразделения транспортной инспекции усилить выборочный контроль наличия документов на право осуществления международных перевозок у водителей ТС перед пунктом пропуска.

Краткое сообщение о пунктах пропуска на российско-казахстанской границе, МАПП «Ташанта» на российско-монгольской границе и о перспективах их развития в своем выступлении сделал директор Новосибирского филиала ФГКУ Росгранстрой А. В. Сирчук. Он проинформировал о том, что в текущем году планируется провести реконструкцию автомобильного пункта пропуска «Хандагайты» (Республика Тыва). Кроме того, разработан комплекс мер по обустройству ряда пунктов пропуска, в том числе расположенных на российско-казахстанском участке границы в пределах Алтайского края, Омской и Новосибирской областей, без проведения строительных работ. Реализация мероприятий запланирована на 2023 – 2025 гг. В текущем году предусмотрена модернизация МАПП «Ташанта»: на въездном направлении со стороны Монголии появится дополнительное здание, а также поступит оборудование, обеспечивающее пропускной режим (в том числе ограждения и системы комплексной безопасности).

Начальник Западно-Сибирского МУГАДН В. В. Жиглов ознакомил участников конференции с изменениями в системе федерального государственного контроля на автотранспорте, отметил участившиеся случаи выявления нарушений в оформлении разрешительных документов на ТС, осуществляющие перевозки опасных грузов. Он также обратился к перевозчикам с просьбой сообщать в управление обо всех задержках в оформлении инспекторами документов при проверках ТС на дорогах, возможных фактах коррупции.



И. о. начальника Читинской таможни Д. М. Власкин

О взаимодействии аппарата уполномоченного по защите прав предпринимателей в Новосибирской области и филиала АСМАП по СФО в вопросах защиты прав перевозчиков рассказал помощник уполномоченного А. В. Козырев, который предложил обращаться в аппарат уполномоченного в случаях ущемления своих прав.

Представитель ТУАД НСО И. Ю. Горожанин сообщил о планах размещения АПВГК в Новосибирской области, весеннего ограничения движения большегрузных ТС. Тема развертывания и работы сети АПВГК вызвала живой интерес у перевозчиков. Они отметили необходимость проведения контрольного взвешивания ТС, а также выработки алгоритма объективного определения весовых параметров при перевозках наливных грузов.

Участники конференции обсудили выступления, высказали свое мнение по вопросам, прозвучавшим на мероприятии.

Начальник отдела корпоративного страхования Сибирского филиала (г. Новосибирск) ООО «СК «Согласие» О. А. Калнина рассказала о предлагаемых услугах по страхованию грузов и ответственности перевозчиков и экспедиторов.

В завершение А. А. Антонов рекомендовал перевозчикам принять участие в Общем собрании членов АСМАП.

Сибирские перевозчики приняли активное участие в обсуждении проблем

Осторожный оптимизм

Региональная конференция АСМАП в Приволжском федеральном округе

17 марта 2022 г. в Торгово-промышленной палате Нижегородской области прошла региональная конференция АСМАП в Приволжском федеральном округе.
В режиме видео-конференц-связи она была доступна для перевозчиков в Республике Татарстан, Саратове, Самаре, Астрахани, Волгоградской области, Чувашской Республике. Руководители и представители Администрации АСМАП, более 50 перевозчиков – членов Ассоциации, представители Законодательного собрания Нижегородской области, аппарата уполномоченного по защите прав предпринимателей в Нижегородской области, Приволжского таможенного управления, ТПП Нижегородской области, руководители УКЦ АСМАП в Приволжском регионе приняли участие в мероприятии.

Евгений ОКУНЕВ

С приветствием к участникам конференции обратился генеральный директор Ассоциации А. Н. Курушин. В выступлении он призвал сконцентрироваться на обсуждении создавшейся ситуации в сфере международных автоперевозок и уделить особое внимание предложениям по поддержке перевозчиков со стороны Правительства РФ и региона, направленным на преодоление кризиса.

В своем вступительном слове председатель комитета по транспорту и дорожному хозяйству Законодательного собрания Нижегородской области В. И. Солдатенков рассказал присутствующим о подготовке руководством области комплекса мер поддержки предпринимателей и необходимости тесного взаимодействия региональных депутатов с предпринимательскими объединениями.

Руководитель филиала Ассоциации по Приволжскому федеральному округу Е. Г. Окунев в докладе «Итоги работы филиала АСМАП по ПФО за 2021 год» проинформировал о показателях и результатах деятельности отрасли международных автомобильных перевозок грузов в ПФО, Астраханской и Волгоградской областях в прошлом году. Он отметил, что объем грузов, перевезенных международными транспортными компаниями, в регионе вырос на 1,5 % по сравнению с 2020 г. При этом экспорт увеличился на 3,5 %, а импорт, напротив, снизился на 3,5 %. Для сравнения: объемы перевезенных в международном сообщении грузов в целом в России в 2021 г. по сравнению с 2020 г. не изменились. При этом экспорт упал на 1,7 %, а импорт увеличился на 1,8 %.

В Администрации АСМАП

Различия региональных тенденций от общероссийских объясняются структурой внешней торговли Приволжского региона. Для местных предприятий география перевозок по приоритетным направлениям по сравнению с 2020 г. практически не изменилась. Первая четверка (с некоторым колебанием объемов) осталась неизменной. Это Финляндия, Иран, Германия и Азербайджан.

Количество членов АСМАП в регионе на протяжении последних трех лет также практически не изменилось. Вместе с тем анализ показывает, что этот состав не является статичным. Из Ассоциации выходят перевозчики, не выдержавшие конкуренции на рынке. На их место приходят новые организации с более современным парком автопоездов, способные удовлетворить потребности крупных операторов внешнеэкономической деятельности.

У предприятий – членов АСМАП в ПФО наблюдается постепенный рост подвижного состава, а также увеличение доли транспортных средств, соответствующих высоким экологическим классам Евро-5 и -6. Если в 2018 г. их было чуть менее 55 %, то в 2021-м – уже почти 74 %.

В выступлении Е. Г. Окунева было отмечено, что одним из важнейших направлений работы АСМАП является подготовка и переподготовка специалистов для международных автоперевозок. При этом три учебно-консультационных центра (УКЦ) сети Ассоциации, работающие в регионе, рассматриваются не только как образовательные площадки. Они также используются для повышения имиджа АСМАП, продвижения интересов перевозчиков, привлечения новых членов, получения оперативной обратной связи от представителей транспортных компаний. Деятельность УКЦ свидетельствует о востребованности услуг учебных центров региона, актуальности их учебных программ, профессионализме преподавательского состава.

В докладе было уделено большое внимание работе филиала, направленной на поддержку и развитие отрасли международных автоперевозок в регионе, использование для этого всех возможных форматов и площадок. В частности, удалось добиться:

– снижения ставки транспортного налога в Нижегородской области для отдельных категорий организаций;

– нераспространения весенних ограничений на международные перевозки в Нижегородской области и Чувашской Республике;

– создания условий для привлечения российских компаний к осуществлению международных автоперевозок грузов для обеспечения государственных нужд, а также для нужд предприятий, зарегистрированных на территории субъекта Федерации (пример – Республика Татарстан).

Большое значение в работе филиала Ассоциации по ПФО занимает взаимодействие с торгово-промышленными палатами регионов. В своем выступлении генеральный директор ТПП Нижегородской области И. А. Разуваев отметил эффектив-

Участники конференции

Генеральный директор ТПП Нижегородской области И. А. Разуваев

ность такого сотрудничества для устранения трудностей, препятствующих развитию отрасли.

Особое внимание на необходимость тесной координации усилий всех представителей бизнес-сообщества для решения проблем предпринимателей обратил уполномоченный по защите прав предпринимателей в Нижегородской области П. М. Солодкий.

Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Нижегородской области П. М. Солодкий

В рамках обсуждения участники конференции озвучили проблемные вопросы, а также свои предложения по мерам поддержки предприятий в сложившейся обстановке. Заместитель генерального директора АСМАП Е. В. Антипов подробно рассказал о текущей ситуации с выполнением перевозок российским автотранспортом на европейском направлении, о мерах, принимаемых для возвращения с территории Украины водителей и удерживаемых транспортных средств, о предложениях Ассоциации по поддержке российских международных автомобильных перевозчиков. Председатель Регионального совета АСМАП в ПФО А. В. Бирюков проинформировал участников конференции о предложениях Регионального совета по этому вопросу.

Руководители организаций – членов АСМАП, в том числе члены Регионального совета С. Б. Метельков, А. М. Кулик, В. В. Алымов, Р. М. Латыпов, обозначили болевые точки в деятельности предприятий и внесли свои предложения по решению проблем отрасли международных автоперевозок.

Подводя итог дискуссии, генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин дал ответы на вопросы участников мероприятия и прокомментировал поступившие от них предложения. Он условно разделил проблемы, озвученные на конференции, на системные (о необходимости переноса таможенного контроля на внутренние пункты пропуска, о компенсации транспортных расходов экспортерам, о компромиссе в вопросе квотирования разрешений) и кризисные (о пересмотре нормы продажи валютной выручки для международных перевозчиков, о необходимости ликвидации патентного права на изготовление запчастей, введения моратория на режим труда и отдыха и проведения весогабаритного контроля на пунктах пропуска). Кроме того, он призвал перевозчиков использовать возможности созданных региональных штабов по поддержке бизнеса для продвижения предлагаемых Ассоциацией мер.

Особый интерес присутствующих вызвало сообщение о сроках оформления таможенного транзита таможенными органами ПФО, озвученное представителем Приволжского таможенного управления А. В. Преорчуком. В 2021 г. в таможнях региона среднее время регистрации прибытия транспортного средства составило 7 минут; завершение процедуры таможенного транзита – 37 минут; выпуска в соответствии с процедурой таможенного транзита – 48 минут. Таможенными органами региона в автоматическом режиме зарегистрировано 18 936 электронных транзитных деклараций (рост по сравнению с 2020 г. – 9,4 %), выпущено 15 725 электронных транзитных деклараций (рост в три раза).

И. о. начальника службы Приволжского таможенного управления А. В. Преорчук

О комплексных услугах ООО «АСТ» как об одном из инструментов, повышающих конкурентоспособность российских перевозчиков, рассказал заместитель генерального директора ООО «АСТ» Д. Ю. Цуриков.

Директор УКЦ АСМАП (г. Саратов) А. А. Евсеева остановилась на использовании новых технологий при подготовке специалистов по МАП и водителей-международников.

Участники конференции отметили эффективность общения, актуальность вопросов, поднятых в ходе выступлений, нацеленность всех присутствующих на общий результат.

В завершение были вручены почетные грамоты АСМАП генеральному директору ООО «АСТ» (Нижегородская область) П. Ю. Суслову и индивидуальному предпринимателю С. А. Соколову (Волгоградская область).

Нацеленность на результат

Региональная конференция АСМАП в Северо-Западном федеральном округе

30 марта 2022 г. в Санкт-Петербурге состоялась региональная конференция АСМАП в Северо-Западном федеральном округе на тему «Международные автомобильные перевозки в СЗФО в условиях ограничений».

Илья ЧЕРНЯКОВ

В ней приняли участие, в том числе в режиме видео-конференц-связи, руководители Администрации АСМАП, члены Правления Ассоциации и Регионального совета АСМАП в СЗФО, представители Северо-Западного таможенного управления, предприятий – членов Ассоциации в СЗФО, уполномоченный по защите прав предпринимателей в Ленинградской области, представители СЗТУ и Северо-Западного МУГАДН, вице-президент Союза «Ленинградская областная торгово-промышленная палата». Основным местом проведения мероприятия по традиции стал конференц-зал «Александровский» отеля Crowne Plaza St.Petersburg Airport.

Со вступительным словом к участникам обратился генеральный директор Ассоциации А. Н. Курушин. Он отметил, что в условиях проводимой санкционной политики в отношении России АСМАП подготовила предложения по поддержке малого и среднего предпринимательства в области транспорта и направила их в Минтранс России и соответствующие экспертные группы, созданные при Правительстве РФ. Многие из них были поддержаны. Эта работа будет продолжена с учетом новых сведений, которые будут поступать от перевозчиков.

С докладом об итогах деятельности филиала АСМАП по СЗФО за 2021 г. и о задачах на 2022 г. выступил его руководитель В. А. Алешковский.

Несмотря на ограничительные меры, связанные с распространением коронавирусной инфекции, отрасль международных автоперевозок смогла адаптироваться к новым реалиям. Кроме того, многим предприятиям удалось не только сохранить годами сформировавшиеся бизнес-связи, но и найти новых партнеров и заказчиков.

В 2021 г. в России был сохранен уровень товарооборота. И Северо-Западный федеральный округ не стал исключением, демонстрируя показатели небольшого роста импорта на фоне незначительного снижения экспорта грузов. По данным Государственного автодорожного надзора сокращение рейсов с экспортными грузами составило 5,2 %, однако необходимо отметить существенный рост экспорта более чем на 30 % на прибалтийском направлении. При этом количество рейсов с импортом увеличилось на 4 %. Общее количество рейсов с грузом в 2021 г. снизилось по сравнению с 2020 г. на 1,1 %.

В своем докладе Виктор Артурович остановился на некоторых проблемах, с которыми столкнулись перевозчики в 2021 г., и рассказал о работе, проводимой АСМАП для их

Участники конференции из разных городов

решения. В частности, для упрощения процедуры оформления пропусков в Москву Ассоциация эффективно взаимодействовала с департаментом транспорта и с центром организации дорожного движения Правительства Москвы. В результате Правительством Москвы утвержден ряд постановлений, которыми было перенесено вступление в силу требования о подключении транспортных средств к единой навигационно-информационной системе города Москвы на 1 января 2022 г.; исключено требование о предоставлении паспорта транспортного средства, копий водительского удостоверения, диагностической карты и карточки допуска транспортного средства к международным перевозкам. Из интерактивной формы запроса исключено требование о предоставлении договора, подтверждающего осуществление грузовых перевозок, для транспортных средств, выполняющих международные перевозки. Кроме того, установлено требование, а также процедура оформления пропусков для международных перевозчиков, зарегистрированных в иностранных государствах.

В целях устранения дефицита шведских разрешений на международные автоперевозки грузов по инициативе АСМАП была проведена совместная работа с Минтрансом России, Минпромторгом России и филиалом Ленинградской областной торгово-промышленной палаты. Благодаря этому на заседании Смешанной российско-шведской комиссии по международным автоперевозкам пассажиров и грузов достигнуты договоренности о выделении дополнительного количества шведских разрешений на 2021 г. в объеме, достаточном для покрытия потребностей российских перевозчиков.

В 2021 г. филиал АСМАП по СЗФО принимал участие в мероприятиях, организованных Северо-Западной транспортной прокуратурой. Ее руководству были переданы обращения филиала, сформированные по жалобам перевозчиков. В частности, по организации проверки работы весового оборудования на МАПП Северо-Западного региона, состоянию дорожного покрытия в пунктах пропуска Псковской и Выборгской таможен, а также по действиям таможенных инспекторов, отказывающих в информировании перевозчика в письменном виде о весовых параметрах, полученных при прохождении транспортного контроля на МАПП. В результате прокуратура провела проверки и выдала соответствующие предписания руководителям организаций, ответственных за состояние оборудования и дорожного покрытия на пунктах пропуска. Кроме того, заместитель начальника СЗТП дал поручение своим сотрудникам провести анализ и направить предложения в генеральную прокуратуру о выходе с инициативой по внесению дополнений в транспортное законодательство в части фиксации результатов контроля на пунктах пропуска.

Филиал АСМАП по СЗФО при активном участии членов Регионального совета наладил взаимодействие с уполномоченными по защите прав предпринимателей и торгово-промышленными палатами Санкт-Петербурга, Ленинградской и Псковской областей. Совместно с ними подготовлены и направлены в региональные органы власти обращения по введению льгот для международных автоперевозчиков по уплате транспортного налога, созданию условий для приоритетного использования услуг российских предприятий при перевозке внешнеторговых грузов отечественных экспортеров, пользующихся государственными мерами поддержки, и по отмене временных ограничений движения по региональным дорогам.

На конференции выступил заместитель генерального директора Ассоциации – руководитель Департамента организации перевозок Е. В. Антипов. Он рассказал о текущей ситуации в сфере международных автоперевозок в России и предложениях АСМАП по поддержке отрасли. Среди них отмена или существенное снижение норматива по продаже валютной выручки для отечественных предприятий, учитывая высокую долю расходов организаций в иностранной валюте; компенсация ущерба и убытков вследствие незаконных изъятий транспортных средств на территории недружественных иностранных государств при осуществлении международных автоперевозок; предоставление отсрочки (рассрочки) на уплату налогов и страховых взносов; предоставление отсрочки платежей по ранее выданным кредитам, а также по внесению лизинговых платежей; предоставление беспроцентных кредитов (кредитов по льготной ставке); полный отказ от введения весенних ограничений на региональных и межмуниципальных автодорогах.

Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Ленинградской области Е. А. Рулева проинформировала о законодательных инициативах, направленных на поддержку бизнеса в условиях санкций. По ее словам, уполномоченные еженедельно общаются по ВКС с уполномоченным при Президенте РФ по защите прав предпринимателей Б. Ю. Титовым. Региональные уполномоченные формируют свои предложения по поддержке бизнеса в условиях санкций. Они аккумулируются в центральном аппарате, и Б. Ю. Титов направляет их в Правительство РФ и Президенту РФ В. В. Путину. Большая часть из них уже реализована. В заключение своего выступления Е. А. Рулева выразила заинтересованность в оказании всесторонней помощи перевозчикам в рамках своих полномочий.

Начальник отдела контроля за таможенным транзитом службы организации таможенного контроля СЗТУ Г. А. Емельянова осветила работу таможенных органов в текущих реалиях. Она сообщила, что количество партий с выявленными профилями рисков по отношению к прошлому году в первом квартале 2022 г. сократилось на 20 %. Число товарных партий с досмотрами уменьшилось на 25 %.

Галина Александровна также рассказала об оптимизации и совершенствовании фактического таможенного контроля, об осуществлении интеграции программных средств ИДК с таможенными программами совершения операций, что позволит исключить случаи подмены документов и внесения недостоверных сведений в базу контроля ИДК. Кроме того, она сообщила о создании центра мониторинга и оперативного контроля ФТС, о функционировании оперативных штабов, о работе горячей линии в региональных таможнях и других мероприятиях, проводимых таможенными органами.

Награждение перевозчиков

Руководители организаций – членов Ассоциации (член Правления АСМАП В. И. Парасюк, коммерческий директор ООО «Арко-Турс» Р. Б. Евсеенко, индивидуальный предприниматель С. П. Сизов, генеральный директор ООО «Нордленд» Е. Н. Турутина, генеральный директор ООО «Скиф» Ю. А. Федоров, директор ООО «КАРНЕТ» И. Л. Тютин) обсудили и другие актуальные вопросы осуществления МАП в регионе и внесли свои предложения.

Председатель Регионального совета АСМАП в СЗФО, директор ООО «Транс-Груп-Спб» А. Г. Шанин проинформировал о данных Региональным советом рекомендациях для приема в действительные члены Ассоциации и исключению из них.

Комментируя выступления участников, генеральный директор Ассоциации А. Н. Курушин отметил, что Администрация АСМАП примет активное участие в решении поднятых на конференции вопросов. Он поблагодарил всех присутствующих перевозчиков региона за участие в мероприятии и активную позицию.

Затем состоялось награждение перевозчиков. Руководитель филиала АСМАП по СЗФО вручил почетные грамоты Ассоциации генеральному директору ООО «ТК «Русский Транзит» А. С. Фомину и директору ООО «НЕВА-АВТО» А. В. Чаплыгину.

Со своими докладами и презентациями выступили спонсоры – участники выставки «АСМАП-Нева-Трак–2022». Представители компаний рассказали о новинках своей продукции, о различных видах предоставляемых услуг для международных автоперевозчиков.

В рамках регионального мероприятия была проведена выставка «АСМАП-Нева-Трак–2022»

Завершил региональную конференцию В. А. Алешковский, который подвел итоги ее работы, выразил благодарность всем присутствующим и пригласил перевозчиков принять участие в Общем собрании членов АСМАП.

Скромные герои

Автомобили Великой Отечественной войны

Ежегодно отмечая День Победы, мы снова и снова воздаем должное водителям – героям фронтовых дорог. В период Великой Отечественной войны их автомобили сыграли большую роль в качестве подвижных средств управления, в зенитной артиллерии, военно-прожекторных частях, войсках связи и т. д. Военные водители выполняли боевые задачи на различных марках машин. Расскажем о моделях, которые получили наибольшее применение в те годы.

Известно, что любая значительная операция, проведенная в годы Великой Отечественной войны, характеризовалась крупными перегруппировками войск. В соответствии с планами операций и складывающейся обстановкой возникала необходимость переместить большое количество вооруженных сил и в кратчайшие сроки подать им все необходимые материально-технические средства и вооружение. Сделать это без хорошо работающего автотранспорта и труда военных автомобилистов было бы невозможно.

Крупные автоперевозки армейских подразделений выполнялись в августе-сентябре 1941 г. на Южном фронте в борьбе за Днепр. За время этих боев фронтовым и отчасти армейским транспортом были перевезены в общей сложности 23 стрелковые дивизии, причем некоторые из них – по два-три раза.

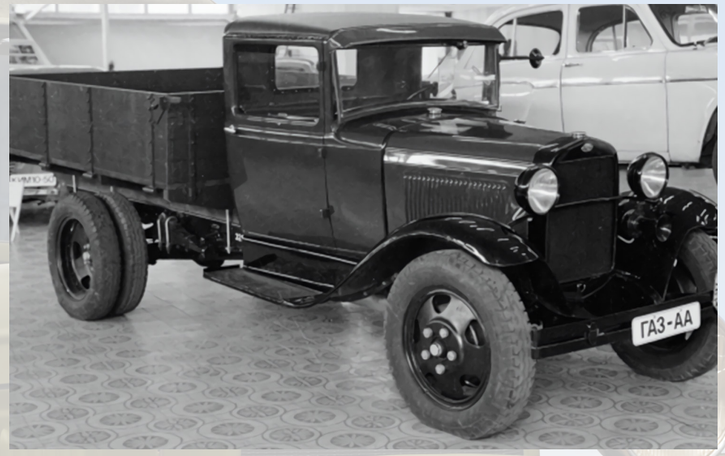
Масштабные перегруппировки войск на автотранспорте произведены и в боях за Москву. Одна стрелковая дивизия, прибывшая из Сибири, была доставлена из Загорска в район Кубинки. В ноябре 1941 г. 133 стрелковую дивизию срочно перевезли на автомобилях из района Кимры в Дмитров.

Обстановка под Москвой вынудила в короткие сроки переместить на автотранспорте шесть дивизий на расстояние до 240 км.

Можно приводить множество примеров участия воинов-автомобилистов в перегруппировках войск, в том числе в Сталинградской операции. Ими занимался даже Военный совет фронта. Только в 1942 г. автотранспортные части перевезли 2 млн 700 тыс. человек, 12,3 млн т грузов, 1923 танка и 3674 орудия.

С помощью автомобильного транспорта нужно было обеспечить подвоз всего необходимого воюющим фронтам, подачу им новой техники от промышленности, организовать ремонт большой массы неисправных машин. Кроме того, требовались запчасти для поддержания машин в исправном состоянии. Важна была и организация подготовки кадров офицеров-автомобилистов и военных водителей для войск.

За войну фронтам было подано 440 тыс. железнодорожных поездов, или около 20 млн вагонов с грузами и вооружением. Основную часть этой огромной массы грузов необходимо было доставить от железнодорожных выгрузочных станций в войска. Эту работу выполнили военные автомобилисты фронтов, армий и войсковых частей. Только фронтовым и армейским транспортом (не считая войскового) перевезено свыше 100 млн т грузов и совершено при этом более 2,5 млрд км пробега, что в 60 раз больше длины экватора нашей планеты.



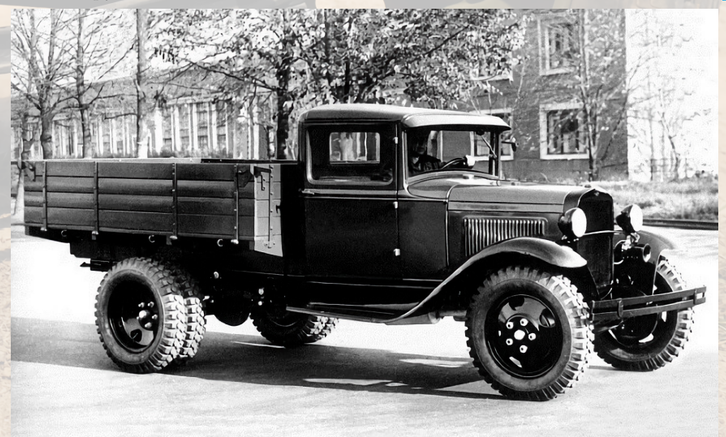
Нельзя забывать и о том, что подавляющее большинство вооружения и специальной военной техники монтировалось на автомобильной технике или буксировалось ею.

Всю тяжесть перевозок в 1941 – 1943 гг. несли на себе отечественные автомашины ГАЗ-АА и ЗИС-5. *Воспоминания фронтовых водителей И. Мартьянова и К. Сырова, управляющих этими автомобилями, можно прочесть в журнале «МАП» № 3, 2021 г. на страницах 40 – 43.*

В 1932 г., ровно 90 лет назад, Горьковский автозавод запустил серийное производство грузовика ГАЗ-АА (полуторка) – по 60 машин в сутки. Такое название в народе автомобиль получил благодаря своей грузоподъемности в 1,5 т. Прототипом модели стал американский грузовик Ford AA. Но умелые отечественные инженеры дорабатывали его, поэтому впоследствии он стал настоящим советским автомобилем. На ГАЗ-АА устанавливали двигатель 3,2 л мощностью 42 л. с. Грузовик развивал скорость до 70 км/ч. Простой, крепкий и надежный. Именно из полуторок, отличающихся относительно небольшим весом, состояли караваны, двигающиеся по Дороге жизни в период блокады Ленинграда.

Модернизированная версия полуторки с более мощным 50-сильным мотором, усиленной подвеской и обновленными узлами – грузовой автомобиль ГАЗ-ММ. Его отличительными чертами были кабина с брезентовым верхом и боковинами, сварные крылья, не откидывающиеся боковые борта, отсутствие бампера и тормозов передних колес. С 1943 г. на ГАЗ-ММ устанавливалась деревянная кабина, а позже – вторая фара.

ГАЗ-ММ – один из наиболее распространенных отечественных грузовых автомобилей военного периода. На базе этой полуторки было создано еще несколько моделей: газогенераторные грузовики ГАЗ-42 и -43, газобаллонная версия ГАЗ-44, полугусеничная машина ГАЗ-65, санитарный автомобиль ГАЗ-55. В Горьком грузовик ГАЗ-ММ делали до 1946 г., после чего производство машин продолжилось в Ульяновске – до 1949 г.



Кроме того, сборка велась в Ростове-на-Дону.

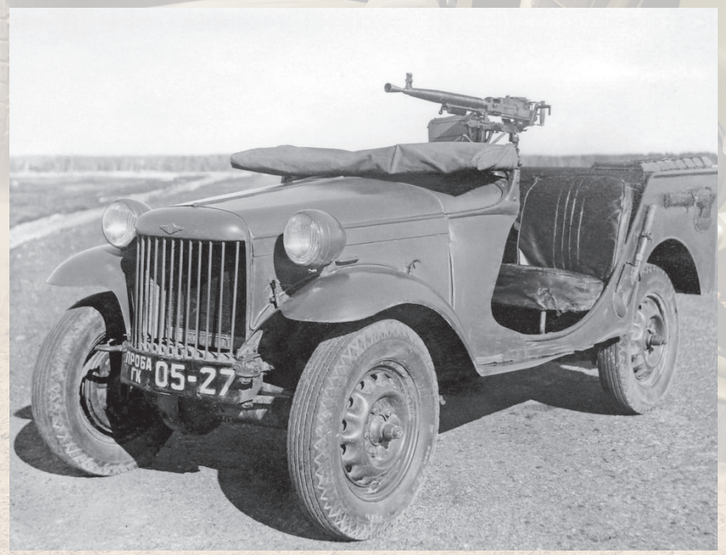
Автомобиль ЗИС-5 водители называли «Захаром» за его несгибаемый характер. Даже в самых тяжелых условиях у него редко что выходило из строя. Эту очень простую по устройству машину можно было разобрать и отремонтировать без сложного инструмента. Двигатель ЗИС-5 легко пускался в холодную погоду, работал на бензине самого низкого качества. ЗИС-5 имел хорошие тяговые качества и проходимость. Рама у него (недостаточно жесткая на кручение) при езде по грунтовым дорогам работала, словно рессора, помогая подвеске и колесам обтекать выбоины и бугры. Многие водители восхищались ЗИС-5: трактор, а не автомобиль! Он выпускался с 1933 по 1948 г. на Автомобильном заводе имени И. В. Сталина.

В годы войны на конвейер был поставлен ЗИС-5В упрощенной конструкции. В то же время сократилось производство холоднокатаного стального листа, поэтому у ЗИС-5В кабину делали деревянной, обшитой вагонкой, крылья – из низкосортного металла. Рулевое колесо с деревянным ободом, кузов без откидных боковых бортов. У ЗИС-5В не было передних тормозов, бампера, а у части машин – и правой фары, а также металлических подножек. На автомобиль установили более простой по устройству глушитель. Этот грузовик сыграл немалую роль в годы войны и заслужил признание автомобилистов за неприхотливость, простоту устройства и высокую надежность.

Первым отечественным внедорожником считается ГАЗ-64. Это командирский автомобиль повышенной проходимости (джип) на базе агрегатов серийных машин ГАЗ-М1 и ГАЗ-61. Таких произведено всего 686. Модель с открытым верхом и вырезами вместо дверей использовали как авто для командования, а также для коротких перевозок пехотинцев. Крыша была предусмотрена только в виде простого брезентового тента. Иногда работяга выполнял функции тягача для артиллерии. Называли его ласково – «козлик», видимо, за то, как резво он скакал на кочках фронтовых дорог. В 1943 г. машина была модернизирована и получила индекс ГАЗ-67.

На базе «козлика» выпустили бронеавтомобиль БА-64. Он перевозил двух человек и пулемет, использовался для разведки и стал первой советской бронемашиной с полным приводом. Всего выпустили чуть больше 9 тыс. автомобилей этой модели. БА-64 – единственная машина такого класса, принятая на вооружение в годы войны. Несмотря на то, что бронеавтомобиль предназначался в первую очередь для разведывательных операций, лишь треть из них оснащалась рациями.

Многие отечественные водители управляли автомобилями, переданными нашими союзниками по антигитлеровской коалиции по ленд-лизу. Среди них «Студебекер-US6», «Виллис – МБ», «Форд-6», «Додж-Т214», который благодаря грузоподъемности 750 кг у нас стали называть «Додж три четверти».



Первая партия импортных автомобилей в нашу страну поступила из Англии в декабре 1941 г., а с января 1942 г. начали прибывать машины из США.

Не все импортные машины были направлены в армию, часть из них была передана народному хозяйству.

Основным шасси для легендарной «катюши» служил «Студебекер-US6» – самый массовый грузовой автомобиль, поставляемый в СССР из-за рубежа (из США) в период Великой Отечественной войны. В общей сложности было выпущено около 197 тыс. таких машин, из них более половины отправлено в СССР.

Интересный факт: из-за несовпадения параметров двигателя существующим стандартам США Studebaker US6 никогда не стоял на вооружении американской армии.

«Студебекер-US6» выпускался с шестицилиндровым карбюраторным двигателем «Геркулес ТХД» объемом 5 240 куб. см, имел наибольшую скорость 72 км/ч.

Воспоминания водителя студебекера М. Шейнина можно прочесть в журнале «МАП» № 3, 2021 г. на страницах 40 – 43.

Легковой командирский и разведывательный автомобиль «Виллис» предназначался для работы в условиях бездорожья (как с прицепом, так и без него).

«Форд-6» выпуска 1942 г. имел шестицилиндровый мотор и грузоподъемность 2 т. В 1943 г. машина была модернизирована и стала более приспособленной для армейских нужд.

Пикап «Додж» предназначался для перевозки боеприпасов. По отзывам наших специалистов, управление автомобилем почти не отличалось от управления грузовиками отечественного производства.

За годы войны было утрачено 351,8 тыс. машин. Из них 274 тыс. составили боевые потери (включая оставленные на территории, занятой противником), 77,8 тыс. пришлось на убыль из-за технического износа. Однако за счет мобилизационного поступления 268,6 тыс. машин и новой техники (444,7 тыс. автомобилей, из них: 282,1 тыс. единиц (или 63,4 %) импортных и 162,6 тыс. единиц (или 36,6 %) отечественных) к исходу войны удалось повысить списочный парк с 272,6 тыс. машин (на 22 июня 1941 г.) до 664,5 тыс. машин (на 1 мая 1945 г.).

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

Свидетельство ДОПОГ: особенности получения

Первоочередные задачи при перевозке опасных грузов – обеспечить безопасность жизни и здоровья людей, защитить окружающую среду и материальные ценности. Одним из важных факторов безопасной перевозки опасных грузов является специальная подготовка лиц, участвующих в ней. В первую очередь это касается водителей.

Михаил ТИТОВ,
эксперт, консультант по вопросам безопасности перевозки опасных грузов ДОПОГ Ассоциации транспортных экспертов и специалистов (АТЭС)

В целях реализации требований Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (далее – ДОПОГ), касающихся подготовки экипажа транспортного средства, Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.07.2021 № 1262 «О реализации Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 г.» определены компетентные органы в лице Минтранса России и Ространснадзора.

Для того чтобы водители могли управлять транспортным средством, им необходимо пройти специальное обучение, сдать экзамен и получить свидетельство о подготовке для водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы (ДОПОГ-свидетельство). Кстати, очень многие ошибаются, требуя наличия этого документа у остальных членов экипажа, которые не являются водителями.

Перевозка опасных грузов (за некоторыми исключениями) без соответствующего документа, подтверждающего квалификацию водителя – ДОПОГ-свидетельства, запрещена. В настоящее время насчитывается примерно 76 тыс. хозяйствующих субъектов, занимающихся перевозками опасных грузов (рис. 1), в которых работают порядка 250 тыс. водителей, имеющих ДОПОГ-свидетельства на перевозку опасных грузов. Ежегодно в Российской Федерации проходят обучение и сдают экзамены по курсам подготовки около 75 тыс. водителей.

Подготовкой водителей по правилам перевозок опасных грузов могут заниматься учебные заведения, отвечающие следующим требованиям:

– имеющие лицензию Минобрнауки Российской Федерации на соответствующий вид образовательной деятельности;

– наличие у преподавателя высшего образования и свидетельства консультанта по вопросам безопасной перевозки опасных грузов;

– имеющие удостоверение об утверждении курсов подготовки водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, выданное Ространснадзором;

– внесенные в реестр Ространснадзора.

Рисунок 1. Количество водителей, имеющих ДОПОГ-свидетельства

В настоящее время к обучению по правилам перевозок опасных грузов допущено около 900 учебных заведений.

Подготовка водителей может проводиться по следующим курсам (рис. 2):

– базовый (обязателен для всех водителей);

– специализированный по перевозке в цистернах;

– специализированный по перевозке веществ и изделий класса 1;

– специализированный по перевозке радиоактивных материалов класса 7.

Рисунок 2. Курсы подготовки водителей по перевозкам опасных грузов

Также возможны различные комбинации курсов (при обязательном наличии базового).

После прохождения обучения и успешной сдачи экзамена по базовому курсу водители могут перевозить следующие виды опасных грузов (кроме класса 1 «Взрывчатые вещества и изделия» и класса 7 «Радиоактивные материалы»):

– в упаковках;

– навалом (насыпью);

– в автоцистернах, съемных цистернах, транспортных средствах-батареях вместимостью более 1 куб. м;

– в контейнерах-цистернах, переносных цистернах и многоэлементных газовых контейнерах индивидуальной вместимостью не более 3 куб. м.

После прохождения обучения и успешной сдачи экзамена по специализированному курсу по перевозке в цистернах водители могут перевозить следующие опасные грузы (кроме класса 1 «Взрывчатые вещества и изделия» и класса 7 «Радиоактивные материалы»):

– в упаковках;

– навалом (насыпью);

– в цистернах, независимо от их вместимости и объема.

Рисунок 3. Структура комиссий по оценке знаний водителей, перевозящих опасные грузы

После прохождения обучения и успешной сдачи экзамена по специализированному курсу по перевозке веществ и изделий класса 1 и (или) специализированному курсу по перевозке радиоактивных материалов класса 7 водители могут перевозить взрывчатые вещества и изделия класса 1 или радиоактивные материалы класса соответственно.

Экзамены, согласно требованиям ДОПОГ, должна принимать независимая комиссия, не связанная с учебным заведением. Как правило, в ее состав входят должностные лица Ространснадзора, ГИБДД, Росавтотранса и представители администрации субъекта, региона, на территории которого проводится экзамен. Кроме того, для повышения объективности оценки уровня знаний претендентов к работе в экзаменационной комиссии в качестве наблюдателей (не имеют права голоса) привлекаются представители профильных общественных организаций и независимые эксперты.

Распоряжением Минтранса России от 11.02.2013 № МС-7-р утверждена центральная координационная комиссия, 8 экзаменационных комиссий в федеральных округах и 74 территориальные экзаменационные комиссии (рис. 3.).

Как правило, зона ответственности территориальных комиссий совпадает с границами субъекта Российской Федерации. Экзамены, в соответствии с приказом Минтранса России от 30.07.2020 № 265 «Об утверждении Порядка выдачи свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, и утверждения курсов такой подготовки», принимают федеральные и территориальные экзаменационные комиссии. Координационная комиссия осуществляет общий надзор и координацию, а также проводит проверки федеральных комиссий. Процедура приема экзамена у водителей достаточно прозрачна и понятна. Протоколы заседаний всех комиссий публикуются в открытом доступе на сайте ФБУ «Росавтотранс».

К экзамену допускаются кандидаты, прошедшие обучение в организациях, осуществляющих образовательную деятельность, допуск к экзаменам после самоподготовки водителей не осуществляется.

Водитель может сдавать экзамен по месту прохождения обучения, по месту жительства или в комиссиях федеральных округов. Допуск к экзамену осуществляется при предъявлении водителем национального водительского удостоверения, выданного в Российской Федерации. Таким образом, водители из других стран, не имеющих такового, к экзамену не допускаются, хотя они имеют полное право проходить обучение в России.

ОТ РЕДАКЦИИ

Напоминаем, что для перевозчиков, работающих с опасными грузами, Академия АСМАП и учебно-консультационные центры Ассоциации в регионах реализуют программы, предназначенные для подготовки квалифицированных кадров и соответствующие установленным международным и национальным требованиям. Записаться на учебные курсы по опасным грузам и другие образовательные программы можно на сайте www.academy.asmap.ru.

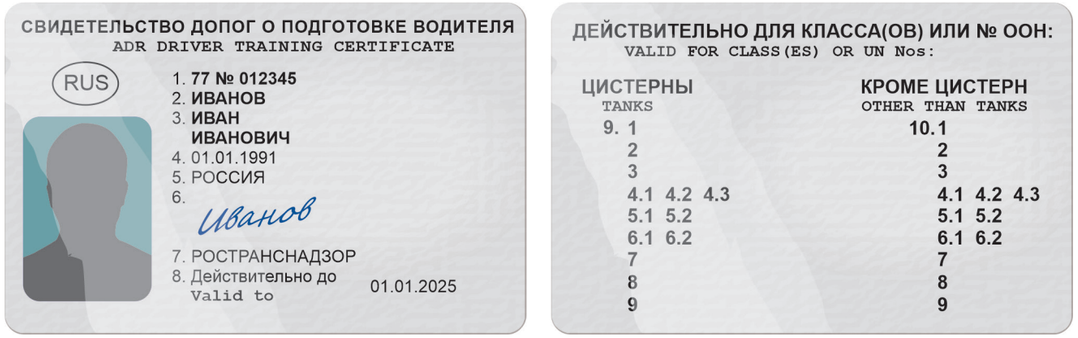


Рисунок 4. Образец ДОПОГ-свидетельства, выдаваемого в Российской Федерации

С 1 января 2021 г. ужесточился порядок приема экзамена у водителей. Теперь, если он не сдал экзамен с первого раза, то повторно сделать это можно в течение двух месяцев, при этом количество попыток у него ограничено – не более трех. В противном случае необходимо повторно проходить обучение, что влечет за собой дополнительные временные и финансовые затраты. Водителям, успешно сдавшим экзамен, выдается ДОПОГ-свидетельство установленного образца (рис. 4) сроком действия пять лет. Право выдачи документа принадлежит только Ространснадзору.

ДОПОГ-свидетельства, выданные компетентным органом одной из договаривающихся сторон ДОПОГ, признаются в течение срока их действия компетентными органами других договаривающихся сторон. Страны – участницы ДОПОГ обязаны передавать секретариату ЕЭК ООН образцы национальных ДОПОГ-свидетельств для размещения их на сайте ЕЭК ООН (https://unece.org/adr-certificates-0), где и можно ознакомиться с образцами национальных ДОПОГ-свидетельств стран – участниц ДОПОГ. Данная ссылка полезна как надзорным органам при контроле за осуществлением перевозок опасных грузов, так и транспортным организациям. Например, при приеме на работу водителя из другой страны, у которого имеется ДОПОГ-свидетельство, выданное не в Российской Федерации. В этом случае можно сравнить его личное ДОПОГ-свидетельство с образцом, приведенным на этом сайте. Достаточно часто попадаются образцы ДОПОГ-свидетельств, выданные странами постсоветского пространства, которые не соответствуют образцу, приведенному на сайте ЕЭК ООН, что грозит серьезными потерями времени и финансов.

В связи с тем, что водителям, как правило, необходимо тратить свое личное время на обучение, получение специфических знаний в области безопасной перевозки опасных грузов, сдачу экзамена, имеют место факты получения ДОПОГ-свидетельств незаконным путем. В настоящее время надзорными органами выявляется большое количество фальшивых ДОПОГ-свидетельств. К сожалению, единой базы данных для их проверки в России нет, чем и пользуются мошенники.

В целях борьбы с такими явлениями Министерство транспорта РФ предусмотрело достаточно прозрачную процедуру сдачи экзаменов водителей, их результаты можно проверить по протоколам экзаменационных комиссий, опубликованных на сайте ФБУ «Росавтотранс» (https://rosavtotransport.ru/ru/activities/dangerous-goods/exam-boards/).

Оперативно проверить подлинность ДОПОГ-свидетельства не получится. Для этого необходимо обратиться с запросом в территориальное управление Госавтодорнадзора по месту выдачи документа, а вот выяснить, был ли водитель на экзамене и сдал ли он его, можно достаточно быстро, и многие транспортные компании это делают, дабы снизить риски во время перевозки опасных грузов.

В связи с введением рядом стран санкций, для снижения нагрузки на организации и предпринимателей, сокращения издержек, связанных с прохождением разрешительных процедур, Правительство РФ приняло Постановление от 12.03.2022 № 353 «Об особенностях разрешительной деятельности в Российской Федерации в 2022 году». Согласно пункту 3 приложения № 14 срок действия свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, срок действия которых истекает в течение шести месяцев со дня вступления в силу этого постановления (с 14.03.2022 г.), продлен на полгода.

К сожалению, данное требование распространяется исключительно на перевозки опасных грузов по территории Российской Федерации, то есть при международной перевозке опасных грузов между странами – участницами ДОПОГ данное положение силы не имеет.

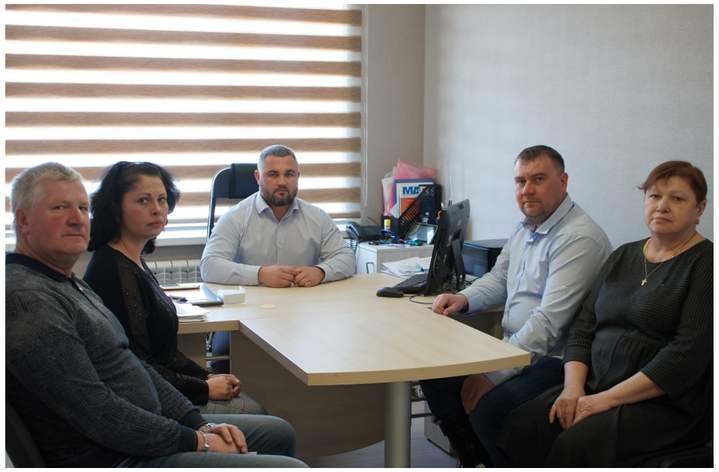
Курс – на повышение эффективности

Одним из важных достижений предприятия из Уссурийска «Татра-1» его руководитель В. В. Федотов считает победу среди организаций Дальнего Востока, осуществляющих грузовые перевозки, в категории до десяти транспортных средств, во Всероссийском конкурсе АСМАП «Перевозчик года». По мнению Владимира Викторовича, такой результат – это заслуженная награда за слаженный многолетний труд.

Наталья ЗАЙЦЕВА

Компания создавалась на основе, заложенной еще в советское время. В 1980 г. на месте нынешнего предприятия «Татра-1» располагалась автобаза, которая обеспечивала перевозки строительного треста № 34. Организация смогла сохранить свои позиции и в тяжелые времена перестройки, и в непростые 2000-е годы. Для осуществления международных перевозок было принято решение создать отдельную компанию и сосредоточить все силы на ее развитии. Так появилась «Татра-1».

Богатая история и профессиональные водители быстро стали основой эффективной работы. Сегодня на предприятии трудятся девять водителей, которые, будто кровь, курсируют по международным «артериям» из «сердца» – Уссурийска. Их опыт работы по транспортировке груза из Поднебесной превышает 30 лет. Труд наиболее квалифицированных водителей отмечен Почетной грамотой АСМАП и благодарностью министра транспорта РФ.



Руководитель организации В. В. Федотов (в центре) и его команда

– Имидж и статус компании обеспечивают сотрудники, – отметил директор «Татра-1» Владимир Федотов. *– Слаженная работа, хорошая атмосфера в коллективе – залог успеха. У нас на предприятии все сотрудники с большим стажем и работают бок о бок на протяжении десятилетий. Эти люди в самых сложных ситуациях доказали верность профессии, проявив бесстрашие и силу характера, а также умение быть гибкими. Они начинали работу при ручном документообороте, но в кратчайшие сроки смогли приспособиться к информационным тенденциям, которые диктует нам современное общество.*

Свои правила диктовал и 2020 год. Дорога к главному импортеру товаров КНР оказалась закрытой из-за разгула пандемии. Заметно снизился трафик в Поднебесную, а периодами граница и вовсе была закрыта. Но в таких экономически невыгодных условиях предприятие сумело сохранить весь коллектив, помочь каждому работнику в трудное время и взять курс на стабильную работу. Сегодня налажен регулярный проход через границу. К сожалению, он реже, чем до пандемии, но раз в неделю тонны грузов обязательно доходят до пункта назначения благодаря отлаженному механизму работы «Татры».

Увеличилось и число формальностей к каждой такой поездке. Транспорт подвергается обязательной дополнительной обработке, требуется больше времени на досмотр, а водителям нужны актуальные результаты тестов.

Тем не менее команда «Татры-1» не просто сумела приспособиться к новым реалиям, но и взять курс на развитие предприятия. На территории автобазы, площадь которой составляет более 1 800 га, появились новые помещения. Инфраструктура тоже требовала обновления. Улучшены гаражи, построены дополнительные складские помещения, появилась своя автомойка. Для текущего ремонта и обслуживания транспортных средств установлено еще несколько подъемников. Благодаря современной системе видеонаблюдения всю базу – как на ладони – можно увидеть на одном экране монитора. Компания занялась обновлением автопарка. Последними приобретениями стали три тягача КАМАЗ 2020 года выпуска, четыре прицепа, которые отвечают европейским стандартам.

– Наша организация – это живой механизм. Он существует благодаря сотрудникам, – поделился Владимир Федотов. *– Как говорится, в здоровом теле – здоровый дух. Если создать благоприятные условия работы для коллектива, то и он ответит взаимностью. И мне повезло, что у нас отлаженный механизм, схема работы. Это позволяет бесперебойно выполнять поставленные задачи и брать курс на повышение эффективности и улучшение предприятия.*

Сплоченный коллектив предприятия

Охрана труда: главные изменения в законодательстве в 2022 году

С 1 марта 2022 г. произошли масштабные изменения в системе охраны труда (ОТ), которые коснулись каждого предприятия и организации в стране. Основные перемены содержатся в главе 10 Трудового кодекса Российской Федерации. Они касаются оценки профессиональных рисков, правил использования средств индивидуальной защиты (СИЗ), учета и ведения расследования микротравм на производстве, порядка обучения по охране труда, проведения аудита внутри компании, появления новых прав и обязанностей у работодателя.

Александр РУСАКОВ,
специалист по охране труда
ООО «Карго Лайн Смоленск»

В действующей ранее редакции ТК РФ охране труда было уделено 29 статей. С учетом изменений и дополнений, которые внес с 1 марта 2022 г. Федеральный закон от 02.07.2021 № 311-ФЗ, в разделе «Охрана труда» насчитывается 38 статей и дополнительная глава. Кроме того, произошли изменения в наименовании глав и в содержании статей. Появился раздел 36.1 «Расследование, оформление (рассмотрение), учет микроповреждений (микротравм), несчастных случаев» и 9 новых статей:

– 209.1. Основные принципы обеспечения безопасности труда;

– 211.1. Полномочия Правительства РФ в области охраны труда;

– 211.2. Полномочия федеральных органов исполнительной власти в области охраны труда;

– 211.3. Полномочия органов исполнительной власти субъектов РФ в области охраны труда;

– 212. Государственные нормативные требования охраны труда и национальные стандарты безопасности;

– 216.2. Право работника на получение информации об условиях и охране труда;

– 223. Служба охраны труда у работодателя;

– 224. Комитеты (комиссии) по охране труда;

– 226. Микроповреждения (микротравмы).

Из-за этого нумерация некоторых статей изменилась, как и их наименования.

Уважаемые коллеги, возьмите себе на заметку – в письме Роструда от 28.11.2016 № ПГ/31983-03-3 говорится: «Если работодатель привлекается к административному наказанию в виде штрафа по ч. 3, 4 ст. 5.27.1 КоАП, то работодатель несет ответственность за каждое установленное нарушение. В то же время, если работодатель привлекается к административному наказанию в виде штрафа по ч. 1, 2 ст. 5.27.1 КоАП, ответственность работодателя не находится в зависимости от количества работников, чьи трудовые права были нарушены».

Статья 5.27.1 в ч. 1, 2 предусматривает наказания за нарушения государственных нормативных требований ОТ, содержащихся в федеральных законах и иных нормативных правовых актах РФ, и нарушение работодателем установленного порядка проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах или ее непроведение.

Частями 3 и 4 предусматриваются нарушения работодателем: допуск работника к исполнению им трудовых обязанностей без прохождения в установленном порядке обучения и проверки знаний требований ОТ, а также обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров, обязательных медицинских осмотров в начале рабочего дня (смены), обязательных психиатрических освидетельствований или при наличии медицинских противопоказаний и необеспечение работников СИЗ.

Давайте подробнее рассмотрим некоторые изменения.

Профессиональные риски

Это закреплено в разделе 10 ТК РФ. Работодатель на системном уровне обязан внедрить оценку профрисков, а также проводить ее при появлении нового оборудования (объектов) и вновь образованных рабочих мест.

Сами риски теперь разделены на риск возможного травмирования и возникновения профессионального заболевания. Отсюда перед работодателем стоит задача по обнаружению опасностей, их анализу, а затем через возможные мероприятия по снижению уровня риска.

Четыре процедуры необходимо отвести для опасностей: контроль соблюдения требований ОТ в подразделениях организации; расследование несчастных случаев; расследование заболеваний, ставших профессиональными; анализ причин возникновения микротравм.

Согласно ст. 214 гл. 10 ТК РФ «Работодатель обязан обеспечить систематическое выявление опасностей и профессиональных рисков, их регулярный анализ и оценку; разработку мер, направленных на обеспечение безопасных условий и охраны труда, оценку уровня профессиональных рисков перед вводом в эксплуатацию производственных объектов, вновь организованных рабочих мест». Рекомендации по классификации, обнаружению, распознаванию и описанию опасностей освещены в Приказе Минтруда России № 796 от 28 декабря 2021 г. «Об утверждении Рекомендаций по выбору методов оценки уровней профессиональных рисков и по снижению уровней таких рисков».

Пренебрежение новым обязательством проводить оценку профессиональных рисков может повлечь наложение штрафа до 80 000 рублей (для юридических лиц) и предписание выполнить требование законодательства.

Микротравмы

К таковым относятся ссадины, кровоподтеки, ушибы мягких тканей, поверхностные раны и другие повреждения, полученные работниками и другими лицами, которые участвуют в производственной деятельности работодателя, при исполнении трудовых обязанностей или выполнении работы по поручению работодателя (его представителя). Приказ Минтруда РФ от 15 сентября 2021 г. № 632н «Об утверждении рекомендаций по учету микроповреждений (микротравм) работников» вступил в силу с 1 марта 2022 г.

Чтобы организовать учет микротравм необходимо:

1. Утвердить локальным нормативным актом порядок учета микротравм в организации. Ознакомить с приказом должностных лиц.

2. Проинформировать работников о том, как они должны действовать, если получили микроповреждения. Организовать регистрацию происшедших микроповреждений. Для этого нужно завести журнал учета микротравм работников.

3. Продумать правила создания комиссии по выявлению причин, приводящих к микроповреждениям. По итогам работы комиссии по расследованию микротравм причины травмирования фиксировать в справках.

4. Бланки справки должны быть доступны всем в электронном виде или на бумаге. Бланки нужно либо распечатать на бумаге и разместить в доступном месте, либо разослать руководителям подразделений по электронной почте. Установить приказом место и сроки хранения справки и журнала (рекомендованный срок – не менее одного года).

Для расследования микротравмы определен алгоритм действий:

1. Работник обращается за первой помощью в медпункт и сообщает руководителю о полученной микротравме.

2. Руководитель подразделения или медицинский работник медпункта сообщают о происшествии специалисту по ОТ, а в его отсутствие работнику, назначенному ответственным по ОТ.

3. Специалист по ОТ опрашивает пострадавшего и очевидцев, осматривает место происшествия и по результатам расследования составляет справку.

4. Специалист по ОТ при заполнении справки указывает обстоятельства микротравмы, травмирующие факторы, причины травмы, мероприятия по снижению вероятности повторного получения травмы этим или другими работниками.

5. Сведения из справки специалист по ОТ вносит в журнал регистрации микротравм.

Хотя бланк справки не предусматривает подпись пострадавшего, все же советую ее получить и пронумеровать тем номером, которым оформлена запись в журнале регистрации микротравм, а также прошить и пронумеровать журнал во избежание подмены листов.

Инструкции по ОТ

Приказ Минтруда России от 29.10.2021 № 772н «Об утверждении основных требований к порядку разработки и содержанию правил и инструкций по охране труда, разрабатываемых работодателем».

Народная мудрость гласит: «Все инструкции по технике безопасности написаны кровью...». Я считаю, что с этой фразы должны были бы начинаться все правила по охране труда.

Инструкция по ОТ – локальный нормативный акт работодателя, в котором перечислены действия работников до, во время и по окончании работы, а также в аварийных ситуациях. По важности этот документ равен руководству по эксплуатации или правилам по ОТ, так как содержит законодательный минимум требований по обеспечению безопасности при проведении работ.

На что предлагаем обратить внимание:

1. По правилам, с 1 марта 2022 г. инструкции необходимо дополнить адресными мерами безопасности в зависимости от того, с какими конкретными рисками придется столкнуться работникам.

2. В инструкции нужно внести результаты оценки условий труда, профрисков, нормы СИЗ и смывающих или обезвреживающих средств. Зафиксировать указания из руководств по эксплуатации завода-изготовителя на конкретное оборудование и инструмент при его использовании.

3. В инструкции должен быть перечень вредных и (или) опасных производственных факторов, которые могут воздействовать на работника в процессе деятельности, а также перечень профессиональных рисков и опасностей. Каждая инструкция должна базироваться на требованиях отраслевых правил по ОТ, учитывать конкретные условия выполнения работ, требований к должности, профессии работника, его квалификации.

В разделе «Требования охраны труда перед началом работы» должен быть порядок:

– подготовки рабочего места;

– проверки исходных материалов (заготовки, полуфабрикаты) (при наличии);

– осмотра работником СИЗ до использования;

– проверки исправности оборудования, приспособлений и инструмента, ограждений, сигнализации, блокировочных и других устройств, защитного заземления, вентиляции, местного освещения, наличия предупреждающих и предписывающих плакатов (знаков).

В разделе «Требования охраны труда во время работы»:

– способы и приемы безопасного выполнения работ, использования оборудования, транспортных средств, грузоподъемных механизмов, приспособлений и инструментов;

– требования безопасного обращения с исходными материалами (сырье, заготовки, полуфабрикаты);

– указания по безопасному содержанию рабочего места;

– действия, направленные на предотвращение аварийных ситуаций;

– требования, предъявляемые к правильному использованию (применению) СИЗ работников.

В разделе «Требования охраны труда в аварийных ситуациях»:

– перечень основных возможных аварий и аварийных ситуаций и причины, их вызывающие;

– порядок извещения руководителя работ о ситуации, которая угрожает жизни и здоровью людей, а также о несчастных случаях;

– действия работников при возникновении аварий и аварийных ситуаций;

– действия по оказанию первой помощи пострадавшим при травмировании, отравлении и других повреждениях здоровья (исходя из результатов оценки профессиональных рисков).

В разделе «Требования охраны труда по окончании работ» отразите порядок приема и передачи смены в случае непрерывного технологического процесса и работы оборудования.

Инструкции по ОТ утверждает работодатель (руководитель организации) или уполномоченное им лицо. Обязательным является учет мнения представительного органа работников или иного уполномоченного работниками органа в порядке (ст. 212 и 372 ТК РФ).

Правила по ОТ

Разработайте новый документ по охране труда – Правила по охране труда (далее – Правила) на основании требования ст. 212 ТК РФ и приказа Минтруда от 29.10.2021 № 772н. Ранее этого документа в Перечне локальных документов по ОТ не было. Они должны быть в формате стандарта организации и соответствовать законодательно установленным требованиям. Руководство каждой компании самостоятельно определяет перечень норм и стандартов безопасной работы с учетом производственной специфики. Чтобы разработать Правила, назначьте ответственное лицо.

Внимание! Правила должны иметь лист согласования, который подписывается разработчиком (представителями участников разработки), руководителем юридической службы (юристом) работодателя (при наличии), руководителем службы ОТ (при его отсутствии – лицом, выполняющим функции специалиста по ОТ), лицом, ответственным за разработку Правил. Работодатель вправе расширить этот круг лиц.

В случае использования работодателем системы электронного документооборота лист согласования подписывается с учетом настроек маршрута согласования.

Если работодатель не пересмотрел инструкции по ОТ по требованиям Приказа Минтруда России от 29.10.2021 № 772н «Об утверждении основных требований к порядку разработки и содержанию правил и инструкций по охране труда, разрабатываемых работодателем» до 1 марта 2022 г., то ему грозит штраф по ч. 1 ст. 5.27.1 КоАП РФ от 30.12.2001 № 195-ФЗ: для индивидуального предпринимателя – до 5 000, для юридического лица – до 80 000 рублей.

Положение о комитете (комиссии) по ОТ

Новое положение вступило в силу с 1 марта 2022 г. Документ вводится в действие приказом Минтруда от 22.09.2021 № 650н «Об утверждении примерного положения о комитете (комиссии) по охране труда», который сменил действующее ранее положение от 24.06.2014 № 412н.

Специалисту по ОТ необходимо пересмотреть в своей организации Положение о комиссии (комитете) по ОТ, добавив новые задачи и измененные функции, опираясь на примерное положение, утвержденное приказом Минтруда от 22.09.2021 № 650н. Измененное положение необходимо утвердить и ввести в действие приказом по организации. Если же в создании комиссии (комитете) по ОТ нет необходимости, то никаких действий по введению нового документа производить не нужно.

Уважаемые коллеги, помните, что необходимо провести внеплановое обучение членов комиссии по ОТ.

Информирование работников

На основании новой ст. 216.2 ТК РФ в сфере ОТ каждый работник имеет право на получение актуальной и достоверной информации об условиях и ОТ на его рабочем месте; существующих профессиональных рисках и их уровнях; мерах защиты от воздействия вредных и/или опасных производственных факторов на рабочем месте; о положенных ему гарантиях, компенсациях и СИЗ; использовании приборов, устройств, оборудования и/или их комплексов (систем) для дистанционной видео-, аудио- или иной фиксации рабочих процессов в целях контроля за безопасностью работ.

С 1 марта 2022 г. вступил в силу приказ Минтруда от 29.10.2021 № 773н, который утвердил формы (способы) информирования работников об их трудовых правах, а также примерный перечень информационных материалов для этой цели.

Определено четыре формы информирования (ознакомления с):

– условиями трудового договора при приеме на работу, в нем указывают трудовые права работника и информация об условиях труда (ст. 57 ТК РФ);

– результатами специальной оценки условий труда на их рабочих местах (ст. 5 и 15 Федерального закона от 28.12.2013 № 426-ФЗ «О специальной оценке условий труда»);

– информацией о существующих профессиональных рисках и их уровнях (ст. 218 ТК РФ);

– требованиями должностной инструкции; инструкций по ОТ (с визуализацией при необходимости опасных зон и участков оборудования); перечнем выдаваемых СИЗ; требованиями правил (стандартов) по ОТ; другими локальными актами работодателя.

Такое ознакомление происходит под подпись работника, в том числе с выдачей ему на руки указанных нормативных актов для изучения при проведении инструктажа по ОТ на рабочем месте.

При наличии у работодателя электронного документооборота ознакомление работников допустимо в электронной форме с учетом установленных для ЭДО требований закона (в частности, подтверждения факта ознакомления с документами электронной подписью).

Примерный перечень информационных материалов:

– визуальная/печатная информация (коллективные договоры, отраслевые соглашения); периодические корпоративные издания (газеты, журналы, иная аналогичная печатная продукция, выпускаемая работодателем); листовки, буклеты, плакаты;

– видеоматериалы (информационные видеоролики, программы);

– интернет-ресурсы (на корпоративном портале/сайте работодателя, на сайтах федеральных органов исполнительной власти, иных интернет-ресурсах).

Обучение по ОТ

С 1 сентября 2022 г. начнут действовать Правила обучения по ОТ и проверки знания требований ОТ. Они заменят порядок, утвержденный постановлением Минтруда, Минобразования от 13.01.2003 № 1/29. Нормативный документ – Постановление Правительства РФ от 24.12.2021 № 2464 «О порядке обучения по охране труда и проверки знания требований охраны труда».

В правилах ввели новый вид обучения – по использованию СИЗ, изменили правила проведения инструктажей, стажировки и период, в течение которого проводят обучение работников и инструктажи, ввели требования к программам обучения по ОТ и указали особенности обучения в микропредприятиях.

В новых Правилах прописали пять видов обучения:

1. Обучение по ОТ у работодателя или в организациях, которые оказывают услуги обучения по ОТ. Периодичность для руководителей, специалистов, комиссий, работников, на которых воздействуют вредные или опасные производственные факторы, опасности, идентифицированные в рамках спецоценки и оценки профрисков, – 1 раз в 3 года. Для сотрудников, выполняющих работы повышенной опасности, к которым предъявляются дополнительные требования, – 1 раз в год.

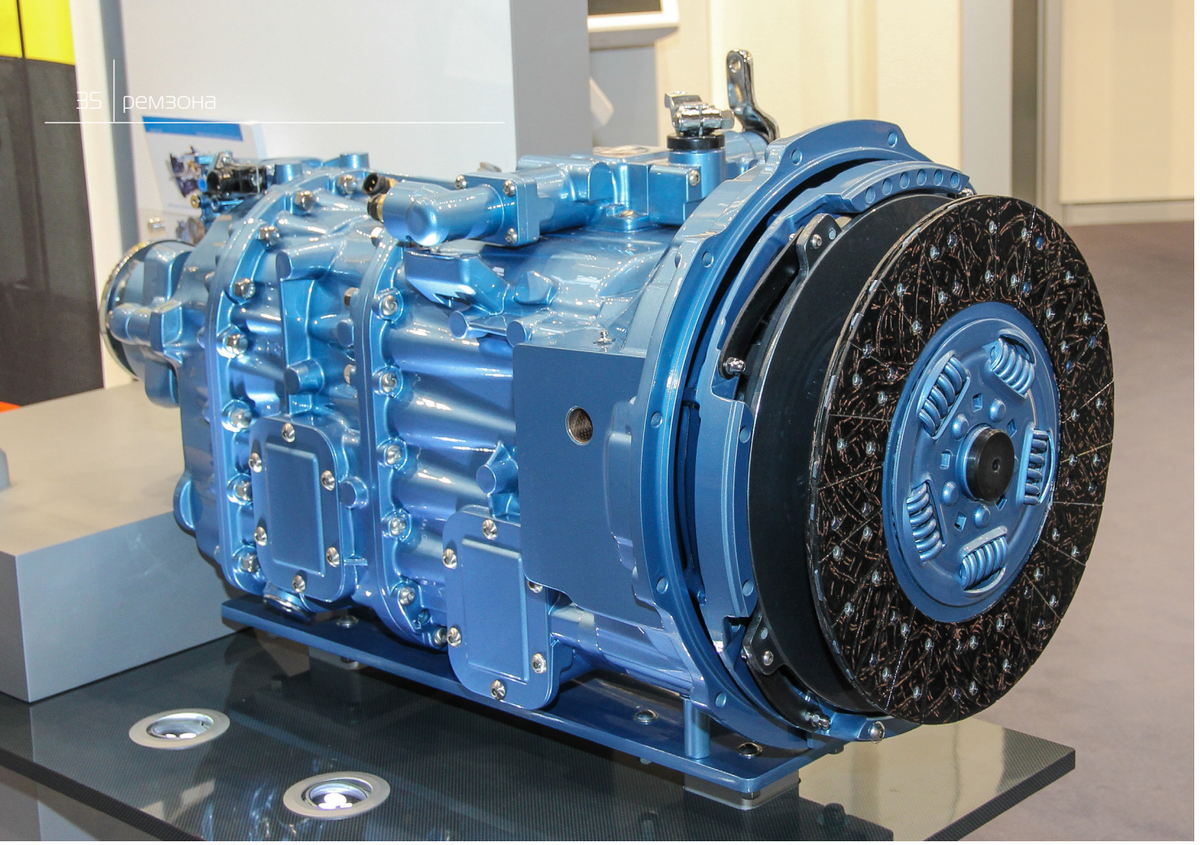
2. Обучение применению СИЗ. Периодичность – 1 раз в 3 года.

3. Обучение оказанию первой помощи пострадавшим. Периодичность – 1 раз в 3 года.

4. Стажировка на рабочем месте.

5. Инструктаж по охране труда.

Помните, что за безопасность приходится платить, а за ее отсутствие – расплачиваться!



Их миссия – беречь трансмиссию

Несоблюдение сроков замены или неправильный выбор трансмиссионного масла может привести к выходу коробок передач и редукторов ведущих мостов из строя. Открываем серию статей, посвященных смазочным материалам для коммерческого транспорта.

Андрей ШИЛОВ
Фото автора

Резкое подорожание смазочных материалов именитых западных брендов вынуждает отечественных перевозчиков искать на рынке более дешевые масла от альтернативных (часто малоизвестных) производителей, менять поставщиков смазочных материалов, закупать вместо ранее широко используемых масел на синтетической основе – полусинтетические или даже минеральные аналоги.

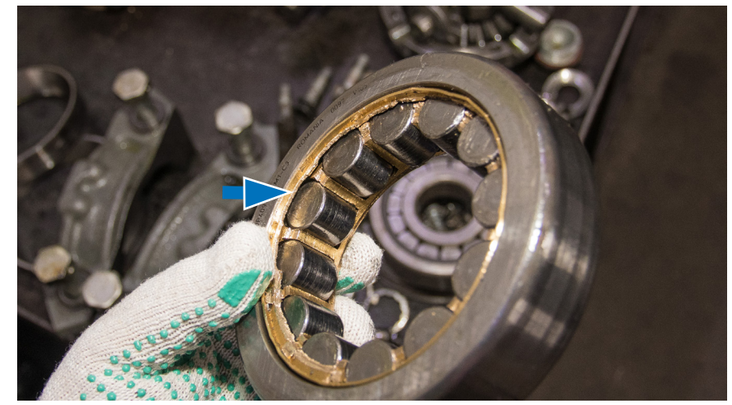
Справедливости ради отметим, что в самой замене «синтетики» на «полусинтетику» или даже «минералку» нет ничего криминального. Все они присутствуют в каталогах производителей смазочных материалов и находят своего покупателя среди транспортных компаний. Главное, чтобы смазочный материал соответствовал по своим свойствам и качествам требованиям автопроизводителя/изготовителя агрегата. Не секрет, что подвижной состав, стоящий на балансе российских перевозчиков, разновозрастной. В нем есть как совсем свежие машины, трех-пятилетние экземпляры, так и транспортные средства постарше. При этом нередко в одном парке могут быть машины нескольких поколений, для обслуживания которых используются смазочные материалы разных классов. Одному агрегату предписана современная «синтетика», а другой вполне довольствуется «полусинтетикой» или «минералкой». При этом производители агрегатов трансмиссии, выводя на рынок (в конструкции транспортных средств) новые образцы своей продукции, как правило, указывают перечень допущенных для их обслуживания смазочных материалов.

Для справки: среди наиболее часто встречающихся на тягачах и автобусах агрегатов трансмиссий можно выделить продукцию таких компаний, как ZF, Arvin Meritor, Allison Transmission, Dana-Spicer, Voith и т. д. В последние годы набирают известность китайские производители, которые поставляют свою продукцию как на автосборочные заводы КНР, так и на конвейеры российских автопроизводителей. Их агрегаты, как показал опыт эксплуатации, имеют хорошее качество и надежность, в связи с чем они успешно теснят европейские аналоги, которые перестали производиться на совместных предприятиях (ориентированных на российский рынок), либо поставляются в недостаточном количестве. Есть свои агрегаты трансмиссии и у некоторых производителей грузовиков, которые они создали совместно с лидерами отрасли и выпускают под собственными брендами. Такие агрегаты несут на себе логотипы автопроизводителей. Словом, перечень встречаемых на коммерческом транспорте агрегатов трансмиссии довольно широк, и для их обслуживания необходимо использовать масла, которые будут наилучшим образом соответствовать особенностям их конструкции и условиям работы.

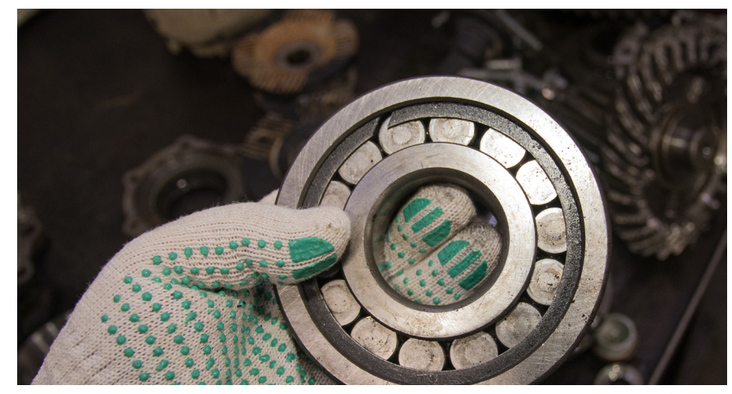
Масло и агрегат неразделимы

Каждый из производителей агрегатов трансмиссии, в свою очередь, работает в тесной связке с разработчиком и изготовителем смазочных материалов, который создает для него трансмиссионные масла, наиболее полно подходящие выпускаемым коробкам передач и редукторам ведущих мостов. Работа ведется, начиная с выполнения чертежа агрегата, расчета нагрузок и напряжений, приходящихся на его детали, и до подбора конструкционных материа-

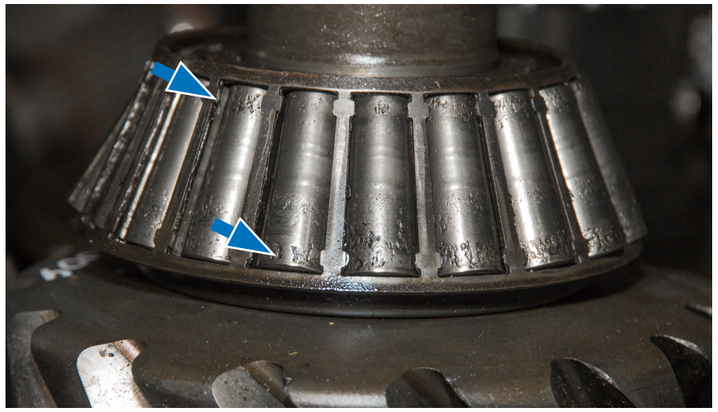
На вид бочки одинаковые. Чтобы не перепутать моторное масло с трансмиссионным, его тару надо подписывать так, чтобы на ошибку не было шансов



Трансмиссионное масло не должно оказывать негативного влияния на детали из сплава цветных металлов. В данном случае из них выполнен сепаратор подшипника редуктора ведущего моста

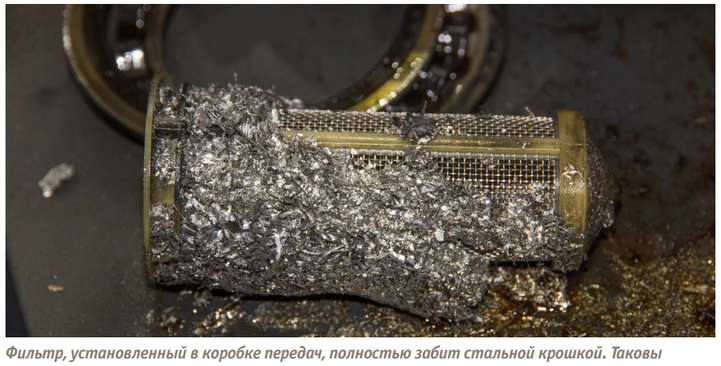


Подшипник без сепаратора с большим числом роликов имеет больше шансов работать без разрушений даже при его смазке трансмиссионным маслом невысокого качества



Несоблюдение срока замены трансмиссионного масла, а также использование смазки несоответствующего качества приводит к питтингу (образованию язв, полостей в металле) подшипников

Проводить оценку состояния трансмиссионного масла в подержанном агрегате трансмиссии необходимо до его монтажа на автомобиль. В противном случае не исключено, что данную работу придется выполнять дважды, если окажется, что в смазке присутствует металлическая крошка



Фильтр, установленный в коробке передач, полностью забит стальной крошкой. Таковы последствия разрушения деталей коробки передач, в картер которой залили не подходящее по своим свойствам трансмиссионное масло

лов. Трансмиссионное масло должно не только защищать детали от износа, но и препятствовать коррозионному их разрушению (смазочный материал по-разному реагирует со сплавами), обеспечивать охлаждение агрегата (съем и перенос тепловой энергии), гарантировать чистоту агрегата (не допускать образования различных отложений) и т. д. При этом смазочный материал обязан выдерживать определенный конструкторами агрегата интервал обслуживания, то есть сохранять свои свойства и качества на всем протяжении интервала регламентной наработки – от ТО до ТО.

Разработать трансмиссионное масло с требуемыми свойствами и качествами – задача очень непростая. Претендентам на получение допуска (автопроизводителя или изготовителя агрегата) необходимо сдать «экзамены» – пройти стендовые испытания, которые длятся сотни часов, а также натурные тесты на автомобилях, выполняющих транспортные задачи в реальных условиях эксплуатации. При этом в процессе доводки химической формулы смазочного материала весь цикл испытаний нередко приходится многократно повторять. Об итоговой стоимости изготовления трансмиссионного масла, которое проходит все предписанные технологией стадии, можно сказать одно – это очень дорого.

Зачем фирмам, производящим смазочные материалы, это нужно? Ведь если компания владеет заводом, на котором реализована технология блендига (смешивания основы масла и пакета присадок) и не имеет своего научно-технического центра, который позволяет корректировать химический состав смазочного материала и проводить его исследование, добиваясь создания оптимальной формулы, то гораздо проще покупать готовый рецепт. Его предоставляют разработчики и производители пакета присадок. Иными словами, все, что нужно для того, чтобы произвести масло с требуемыми характеристиками, – это смешать определенный пакет присадок с подходящим типом основы, строго следуя технологии. При этом товарный продукт автоматически получит оговоренные допуски и спецификации.

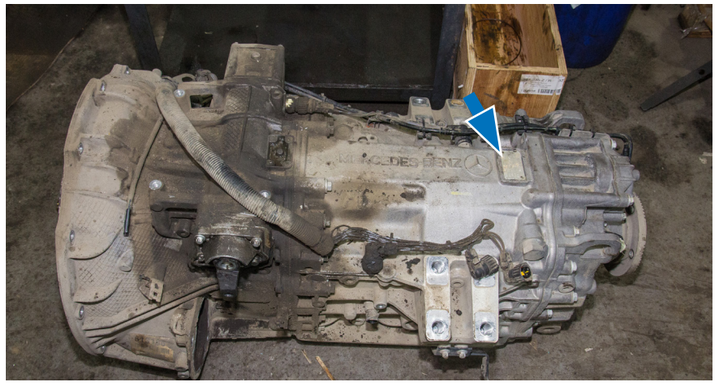
Все это так, но есть одно но.

Дело в том, что если производитель масла участвовал в разработке агрегата трансмиссии, совместно с разработчиком коробки передач или редуктора провел все необходимые испытания, то он одним из первых получит допуск, который, по сути, открывает путь на сборочный конвейер, в сервисную сеть. Кроме того, дает преимущество на свободном рынке смазочных материалов, где продаются расходники, используемые для обслуживания транспортных средств в постгарантийный период. А это гарантирует не только возврат вложенных средств, но и максимальную загрузку производственных мощностей, стабильные заказы и возможность развиваться.

Производители агрегатов трансмиссий (вне зависимости от того, на чей сборочный конвейер они поставляют свою продукцию) формируют собственные одобрения и спецификации для допущенных к применению смазочных материалов. Данная информация выкладывается в открытый доступ, например на официальных сайтах в виде бюллетеней. В них перечисляются конкретные смазочные материалы, которые полностью соответствуют тем или иным требованиям и могут быть использованы для заливки в агрегаты. Данная информация позволяет инженеру автопредприятия самостоятельно определить, какое масло из предложенных поставщиком годится для обслуживания стоящей на балансе парка техники.

Ошибки выбора = финансовые потери

Ошибки выбора трансмиссионного масла или неверно определенные сроки его службы могут привести к выходу коробок передач или редукторов ведущих мостов из строя. Это приводит к большим затратам на ремонт агрегатов трансмиссии, а часто и вовсе к их утрате без возможности восстановления. Приведем тому несколько примеров из практики сервисных центров. Передаем слово нашим экспертам.



На агрегатах трансмиссии могут быть выполнены маркировки, говорящие об их принадлежности к грузовикам той или иной марки. Подбор трансмиссионного масла в данном случае можно выполнить по каталогу запасных частей, ориентируясь на модель агрегата, указанную на табличке

Торец выпавшего и изношенного об корпусную деталь пальца по диаметру вдвое меньше, чем в стандарте

Редукторы ведущих мостов для многих грузовиков европейского производства произведены специализированными компаниями. В данном случае агрегат изготовлен компаний Meritor, а установлен был на грузовик Volvo

Верхняя маркировочная табличка производителя агрегата – Meritor (Италия). Нижняя табличка производителя грузовика – Volvo (Швеция). Подбирать трансмиссионное масло для редуктора ведущего моста можно по каталогу/рекомендациям обеих компаний. Оптимальный интервал замены масла указывает изготовитель транспортного средства

МНЕНИЕ

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

– К выбору трансмиссионных масел для приходящих к нам на обслуживание и ремонт транспортных средств мы относимся очень ответственно. Агрегатам трансмиссии надежная защита так же важна, как и двигателям. От качества трансмиссионного масла будет зависеть ресурс и надежность коробок передач и редукторов ведущих мостов, время простоя машин, связанные с этим финансовые потери предприятия. Все это мы можем подтвердить на основании накопленного нами опыта ремонта коробок передач немецкой компании ZF, которые устанавливаются на многих моделях седельных тягачей европейских брендов, а также на современных грузовиках КАМАЗ и МАЗ, составляющих им весомую конкуренцию.

Совсем недавно к нам в ремонт пришел грузовик одного европейского производителя (по этическим соображениям не стану озвучивать его марку), у которого в рейсе произошел отказ коробки передач. Машину отбуксировали к нам в сервис, не выполнив одной важной операции, а именно: не сняв карданный вал и не удалив полуось. В итоге коробка передач работала в условиях ограниченной смазки, так как не функционировал масляный насос, что нанесло ее деталям повреждения. Для того чтобы убедиться в этом и оценить износ деталей, мы (по согласованию с владельцем машины) разобрали агрегат. Характер повреждений основных деталей оказался критическим, а стоимость их замены – очень высокой. Владелец грузовика решил снизить затраты на его ремонт и оперативно нашел нужную модель коробки передач на «разборке», купил ее и прислал нам курьерской службой. В данном случае принятое решение было правильным. Именно так поступают многие владельцы транспортных средств, чтобы снизить свои расходы на их ремонт. Однако не всегда приобретение б/у агрегата в конечном итоге позволяет сэкономить средства. В нашем случае это было именно так.

Прежде чем установить бывший в эксплуатации агрегат на грузовик, мы слили из него трансмиссионное масло, чтобы как минимум по его состоянию убедиться, что с коробкой передач все в порядке. Скажу прямо, по состоянию масла можно судить о том, как эксплуатировали агрегат, даже не прибегая к его анализу в лаборатории. Кроме того, смазку в агрегате мы должны были заменить по договору с клиентом. Каково же было наше удивление, когда из картера КПП (по словам продавца «разборки» – ухоженного и исправного агрегата) потекла субстанция черного цвета. Она имела резкий и нехарактерный для современных трансмиссионных масел, которые допускается заливать в коробки передач немецкой компании ZF, запах. Отработка больше напоминала отечественное масло ТАД-17, которое к тому же было буквально насыщено смолами, грязью, продуктами износа.

Устанавливать такой агрегат на машину для его проверки и тем более заливать в него качественное трансмиссионное масло было авантюрой. По согласованию с клиентом мы приняли решение вскрыть и эту КПП для детальной диагностики агрегата. И, как оказалось, сделали это не напрасно. На шестернях были обнаружены следы износа, характерного для работы коробки передач на масле, пакет присадок которого не обеспечивал необходимой защиты контактных поверхностей. Это подтвердило: вместо рекомендованного производителем КПП масла в коробку залили дешевую «трансмиссионку». По всей видимости, предыдущий владелец грузовика, перед тем как отдать его «в разбор», не думал, в каком состоянии будет его машина. Выжав из нее максимум, он просто избавился от хлама. А продавец КПП представил агрегат как технически исправный.

В итоге встал вопрос, каким образом нам поступить: вернуть испорченный неподходящим трансмиссионным маслом агрегат продавцу с предъявлением ему зафиксированных дефектов или возвратить часть уплаченных за КПП денег в счет ремонта, который потребуется провести коробке передач, чтобы на выходе получить исправный и работоспособный агрегат?

Владелец машины выбрал первый вариант, так как из-за подорожания комплектующих полная стоимость ремонта (запчасти + работа) коробки передач составила бы более 450 000 рублей. В итоге мы помогли нашему клиенту – нашли у своих партнеров, которые занимаются продажей б/у запчастей для грузовиков, полностью исправную коробку передач, установили ее на машину и протестировали во всех режимах. Владелец транспортного средства вывел его на линию и сэкономил приличную сумму на ремонте.

МНЕНИЕ

ЕВГЕНИЙ ПЛАСТИНИН, МАСТЕР ТЕХНИЧЕСКОГО ЦЕНТРА «АВТОБАУ»:

– Выбор трансмиссионного масла для его заливки в агрегаты трансмиссии грузовиков при проведении их регламентного технического обслуживания должен выполняться в строгом соответствии с рекомендациями автопроизводителя. Любое отклонение по свойствам смазочного материала от сформированных инженерами автозавода требований может спровоцировать выход из строя коробок передач и редукторов ведущих мостов, сходу машины с линии.

Ярким подтверждением тому служит произошедший не так давно случай. На СТО своим ходом пришел грузовик, у которого в рейсе загудел редуктор ведущего моста. В процессе проведения диагностики мы демонтировали и разобрали агрегат. Все его детали оказались поврежденными, а часть из них сильно разрушена. Разбираясь в первопричинах произошедшего, уделили внимание подшипнику оси, на которой расположены ведомая шестерня конической пары и ведущая шестерня цилиндрической передачи. В процессе работы редуктора именно они испытывают большие нагрузки, передавая крутящий момент от двигателя на колеса грузовика. Детальное изучение состояния подшипника выявило следы разрушения его внутренней обоймы и сепаратора. В результате этого вал получил подвижность, была нарушена его соосность, изменилось взаимное расположение шестерен и, соответственно, пятно контакта зубьев. Резкий рост контактных напряжений привел к выкрашиванию зубьев шестерен. Осколки закаленной стали разнеслись по агрегату трансмиссионным маслом, попали между зубьев других пар шестерен. Произошло лавинообразное разрушение всех деталей редуктора.

Отмечу, что разрушенный подшипник имел сепаратор, выполненный из сплава цветных металлов. Именно на него, по нашей версии, и было оказано негативное воздействие смазочного материала. По-простому, причиной разрушения редуктора стало неверно выбранное трансмиссионное масло. Почему при предыдущем обслуживании автомобиля была допущена ошибка – загадка. К слову, если бы разрушенный подшипник имел сепаратор, изготовленный из стали, или имел большее количество роликов, то вполне вероятно, что даже на неправильно выбранном трансмиссионном масле агрегат продолжал бы исправно работать. Из сказанного выше делаем вывод: трансмиссионное масло обязано учитывать конструктивные особенности конкретного агрегата, для которого оно предназначено. Любые эксперименты могут закончиться убытками.

А можно ли было предотвратить описанное выше развитие событий? Безусловно, да. Но для этого важно вовремя отреагировать на повышенный шум в агрегате и оперативно отправить машину на ремонт. Как минимум удалось бы спасти ряд дорогостоящих элементов редуктора, которые пострадали из-за стальных крошек. Именно по этой причине водитель обязан прислушиваться к машине – нет ли посторонних звуков, осматривать ее перед рейсом – не наблюдается ли течи масла из агрегатов. Нередко в ремонт приходят грузовики, у которых агрегаты трансмиссии вышли из строя по причине масляного голодания, вызванного низким уровнем масла в картере агрегата. Как правило, это приводит к перегреву, свариванию и разрушению наиболее нагруженных деталей и опять-таки – лавинообразному разрушению агрегата. А ведь все, что было нужно сделать, чтобы этого избежать, – своевременно заменить изношенные сальники, через которые уходило масло.

Прежде чем обвинять трансмиссионное масло в том, что оно не защитило агрегат от износа, необходимо удостовериться, достаточно ли было его количество, не вытекло ли оно через изношенные сальники

Для агрегатов трансмиссий грузовиков старых поколений, которые находятся на балансе малых парков, актуальны недорогие трансмиссионные масла, изготовленные на минеральной основе

Агрегаты трансмиссий современных грузовиков требуют высококачественных синтетических масел, которые гарантируют наивысшую защиту коробок передач и редукторов ведущих мостов в любых климатических условиях и длительных интервалах технического обслуживания

15 лет в рядах АСМАП

Одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» среди организаций Северо-Западного федерального округа в категории свыше 10 до 50 транспортных средств является индивидуальный предприниматель О. В. Смирнов (Псковская область). Основанное им предприятие осуществляет свою профессиональную деятельность вот уже более двадцати лет.

Илья ЧЕРНЯКОВ

– Олег Владимирович, для начала расскажите немного о себе.

– Судьба распорядилась таким образом, что практически вся моя биография так или иначе связана с автомобильным транспортом. Я родился и вырос в г. Великие Луки, учился в школе № 49, в 1989-м окончил десять классов, спустя два года пошел в армию. До 1993 г. служил в Михайловской военной артиллерийской академии (г. Санкт-Петербург), в автомобильной роте. Вернувшись, устроился на работу в горгаз, развозил баллоны.

В 1994 г. уехал служить по контракту в г. Новороссийск, два года (1998 – 1999 г.) провел в Югославии. К тому моменту, как контракт закончился, я уже обзавелся семьей, в 1996-м родился ребенок, поэтому мы приняли решение возвратиться на родину, где начались поиски работы. И я решил, что займусь бизнесом. Этому способствовало то, что в Югославии мне удалось накопить определенную сумму, благодаря которой я приобрел новый ЗИЛ «Бычок». Он-то и положил начало моей профессиональной деятельности в транспортной отрасли.

– Вы развозили на нем какие-то товары по городу?

– И не только, везде по России. И в Мурманск на нем съездил, и в Иркутск. Тогда, в тяжелые 90-е годы, не нужны были крупные машины, в основном требовались среднетоннажные, которые пользовались спросом.

Спустя некоторое время я решил заняться перегоном автомобилей из Европы. Как-то мне предложили пригнать в Россию грузовые автомобили – тягачи и полуприцепы. Эта работа меня увлекла, поэтому в дальнейшем я сделал ставку именно на большегрузные транспортные средства. Но для осуществления этой деятельности нужны были разрешительные документы. Так я познакомился с АСМАП. Параллельно решил заниматься международными перевозками, поскольку на тот момент у меня уже было много знакомых в Литве, Латвии и Эстонии. Начиналось все с перецепки, то есть возили иностранные полуприцепы, свои были только тягачи. Это продолжалось недолго, до 2012 г., когда я понял, что пора приобретать их в собственность. В это время грянул кризис, на моей площадке простаивало много техники. Я выходил к водителям и говорил: «Вот, выбирайте любую машину и будем зарабатывать». И на этом моменте перегон и продажа техники для меня закончились, потому что изменились таможенные платежи и заниматься такого рода деятельностью стало невыгодно. С тех пор я сконцентрировался только на международных перевозках.

Хобби О. В. Смирнова – рыбалка и горные лыжи

Кстати, совсем забыл рассказать о моих увлечениях. Очень люблю рыбалку и горные лыжи! Когда находится свободное время, всегда стараюсь его выделить для этих мероприятий.

– Интересный у вас трудовой путь. А каковы основные направления вашей работы на международных маршрутах?

– Начинали мы с рейсов Прибалтика – Москва. Потом пробовали ездить в Польшу, Италию и Германию. Но на новых маршрутах постоянно возникали подводные камни. Одним словом, ничего не получалось. Тогда мы остановились на своем привычном направлении Прибалтика – Москва, на котором проработали до 2005 г. Затем открыли для себя Азию: около двух лет сначала ездили на Казахстан, а потом плотно работали только на Узбекистан. Однако из-за увеличения конкуренции на рынке появилось много узбекских перевозчиков, которые существенно «уронили» ставки. Пришлось забросить это направление и вновь вернуться на привычные Прибалтика – Россия, Прибалтика – Казахстан.

– Какие грузы возите?

– В основном оборудование. Но три года назад я обучил своих водителей перевозке опасных грузов, теперь специализируемся и на этом.

– Расскажите немного о своем автопарке. Есть ли предпочтения по марке тягачей?

– Конечно! Предпочтение у меня всегда было одно – это Scania. Раньше (до 2012 г.) основа моего подвижного состава приходилась именно на тягачи этой марки. Но в прошлом году с помощью АСМАП мы получили хорошие условия по покупке других транспортных средств. Я приобрел два тягача Iveco, что называется, на пробу. В 2015 г., когда наше правительство предоставляло очень хорошие скидки, купили три новых КАМАЗ-5490. В дальнейшем все складывалось неплохо: в 2019 г. пополнили автопарк новой Scania. В 2021-м уже было не до выбора, как говорится, что нашлось, то и купили: взял сцепку DAF с Koegel. Но несмотря ни на что моя приверженность к Scania остается неизменной.

– Как обстоят дела с кадрами? Расскажите немного о ваших водителях.

– С водителями на данный момент очень тяжело. Я скажу так: в моем штате пять водителей, которые работают со мной уже более десяти лет. А все остальные, которые приходят на год-два, это так называемые кочевники: у меня поработают, потом у кого-то другого, третьего. У них такая жизнь, они так привыкли. Естественно, про таких водителей никто ничего хорошего не расскажет, но все равно приходится брать и таких.

– Нехватку кадров отмечают многие перевозчики. Расскажите о старожилах-водителях, работающих в вашей организации.

– Как они говорят: «Ты нас когда-то отправлял – карту в руки и поехали. А сейчас эти молодые уже так не хотят, как мы раньше» (*смеется*). Вот такие они – старожилы! Они ничего не боялись: надо в Польшу – поедем в Польшу, надо в Чехию – поедем и туда. Карту только покупали – и в путь. А ведь они даже не знали английского языка. При этом проблем за границей у них никогда не было, и в технике они хорошо понимают, не боятся руки замарать. Кстати, я заметил, что самые лучшие водители – это те, кто в школе учился на тройки и четверки. По крайней мере, по моему личному мнению и опыту работы с ними. У меня были водители с высшим образованием, но при приеме на работу я говорил им: «Вам надо делать бизнес, а не баранку крутить». И я оказывался прав! Например, отработав полгода-год, он уже за меня считал деньги, знал, что надо делать и т. д. А вот водители-исполнители просто работают и о другом не думают.

– В этом действительно что-то есть. Перейдем к насущному вопросу о текущей ситуации на МАП. С какими трудностями приходится сталкиваться на данный момент?

– Самый большой вопрос – финансовый. Некоторые наши отправители оказались недобросовестными.

Они не хотят оплачивать даже уже оказанные им услуги. Игнорируют нас, хотя с некоторыми мы работаем больше семи лет. Конечно, всегда можно перестроиться и выжить. Возили мы импорт – будем возить и экспорт. На сегодняшний момент ставки хорошо подросли. Не хотят они нас грузить, значит будем работать только на экспорт. Переключаться на работу по России пока еще рано, потому что и так изобилие перевозчиков, конкуренция высокая.

– Еще в ковидные времена многие международники перешли на Россию, и конкуренция возросла. Нужно искать другие направления на рынке международных автоперевозок.

– Согласен. Не надо забывать, что у нас еще есть рынок Азии, будем работать на этом направлении, развивать его.

– Выход всегда есть, главное – не унывать и не опускать руки.

– А чего унывать-то? Этим мы ничего не изменим, только себе сделаем хуже. Пока есть настроение и работа – держимся.

– Желаем всем такого оптимизма, как у вас! Вы приняты в действительные члены АСМАП в 2007 г. Какие плюсы это дало вашему бизнесу?

О. В. Смирнов

Генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин (справа) вручил О. В. Смирнову награду как одному из победителей конкурса «Перевозчик года»

– В этом году как раз юбилей – 15 лет в рядах Ассоциации.

Честно говоря, я был очень недоволен, когда появились системы, альтернативные TIR. Когда нас принимали в АСМАП, конкуренция была ниже, потому что всем нужны были книжки МДП. А сейчас – открыл условную компанию «Ромашка», взял разрешения и поехал куда хочешь. Допустим, оформился в Ространснадзоре, получил все необходимое, имея одну машину, потом взял разрешение на Литву и поехал забирать груз. Далее – оформил поручительство (не важно, у кого), а там даже не спрашивают, кто ты, хотя у него просто разовый договор. Я все-таки думаю, что это не очень правильно. Когда моя организация была принята в действительные члены Ассоциации, я гордился тем, что у меня будет допуск к системе МДП.

АСМАП всегда помогает во всем: решает юридические вопросы, оказывает консультации по любым проблемам. Осуществляется разносторонняя помощь нам, перевозчикам. Например, мне пришел штраф с рамки весогабаритного контроля, так Ассоциация не только не отвернулась, а вообще предложила полностью взять на себя все юридические вопросы. Я даже не ездил в суд, на обоих заседаниях присутствовал только юрист АСМАП.

Я уже упоминал о специальных программах для членов Ассоциации по приобретению техники. В 2012 г. я успел купить два тягача, потом пожалел, что так мало, поскольку цена действительно была хорошей, как и ставка по лизингу. В 2020 г. поступило еще одно отличное предложение от АСМАП по покупке тягачей Mercedes-Benz экологического класса Евро-6, но, увы, не успел. Надеюсь, в будущем мы вновь сможем воспользоваться подобными программами.

Это действительно очень большое преимущество. Я никогда не стесняюсь обращаться в АСМАП за помощью. Знаю, что мой вопрос будет решен и, самое главное, что мне никогда не откажут.

Кадры решают все... или почти все

Эту историю читателям журнала «МАП» поведал руководитель филиала АСМАП по Сибирскому федеральному округу А. А. АНТОНОВ, который на момент происходящих событий, описанных в его рассказе, работал заместителем генерального директора предприятия «Автокомбинат № 3».

Отшумели лихие девяностые. В начале двухтысячных экономика в России начала выправляться, появилась предсказуемость в работе автотранспортных предприятий, многие из них определились с новыми для себя видами перевозок и направлением их развития. Вот и наша организация, расположенная в Новосибирске, стала осваивать перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов (КГТГ), в том числе и в международном сообщении. Это приносило большой доход – даже КрАЗ-255В с его высоким расходом топлива по итогам года привез значительную прибыль – чуть меньше миллиона рублей.

Но для осуществления таких перевозок необходимо было надлежащим образом подготовить автопоезд в соответствии с требованиями к его техническому состоянию и оснащению, а также получить спецразрешение на перевозку КГТГ, оформленное согласно периодически меняющимся правилам. Соблюдение всех условий при выполнении этих перевозок вызывало повышенный интерес сотрудников ДПС и транспортной инспекции на постах по всему маршруту. Всякий раз водители либо привозили из рейса штраф, либо в отчетах о командировке появлялась запись о непредвиденных расходах.

Очередным рейсом нашему предприятию предстояло перевезти на двух тралах из Москвы в Новосибирск крупногабаритную сельхозтехнику. В оформленном заранее спецразрешении на перевозку были указаны трактора, а доставить предстояло комбайны. Хоть они были в тех же габаритах, но это противоречило порядку оформления спецразрешения. Было принято решение, что сопровождать перевозку из Москвы в Новосибирск буду я как представитель перевозчика, к тому же директор нашего предприятия решил убедиться в обоснованности дополнительных расходов водителей.

После загрузки в Москве оба автопоезда вышли в сторону трассы М-7, как и предписано спецразрешением. Трижды нас останавливали на постах ДПС, пока мы не выехали за пределы МКАД, и всякий раз предстояло объяснять, что мы везем, инспектор изучал документы на автопоезд, договор перевозки, спецразрешение. Для пущей важности я придумал легенду, которая пришла на ум: выполняется перевозка в сопровождении представителя перевозчика для сбора материалов о взаимоотношениях с представителями контрольных органов по маршруту движения при выполнении подобных перевозок для рассмотрения на совместной коллегии Минтранса и МВД России. Не знаю, поверили или нет в эту легенду инспекторы, но, со слов водителей, разговор с контролерами стал проходить в другом тоне. Только во Владимировской области и в Татарстане пришлось долго беседовать с инспекторами ГИБДД, но, видимо, сработала моя легенда – обошлось без серьезных конфликтов.

Но главное испытание в этом рейсе нас ожидало на Урале. Когда мы подъехали к одному из перевалов, оказалось, что движение по нему было закрыто уже два дня из-за снежных заносов и гололеда. По обе стороны скопились сотни грузовых и легковых автомобилей. Дорожная техника работала без перерыва, несколько экипажей ДПС героически пытались регулировать поочередный проезд машин. Ситуация усугублялась тем, что автопоезда в ожидании, когда их проведет на этом участке экипаж ДПС, выстраивались на обочине вдоль всей горной дороги, а некоторые нетерпеливые водители вылезали во второй и третий ряды, оставляя узкий проезд для встречного транспорта. И вот дошла очередь и до нас. За рулем автомобиля (капотного «американца»), в котором я находился в качестве пассажира, был Григорий Григорьев, один из лучших наших водителей, а вторым (китайским тягачом) управлял недавно принятый на работу возрастной водитель, к сожалению, не помню его имени. Для того чтобы выехать на перевал по скользкому подъему, нужно было постараться удержать равномерную скорость и не забуксовать. Но Григорий крикнул: «На такой скорости я не вытяну подъем». Затем он дал газу на полную катушку. Автопоезд с торчащими во все стороны деталями комбайна понесся на вершину перевала, как мне показалось, навстречу судьбе, сигналя и подгоняя впереди себя сопровождавшую нас машину ДПС. В длину подъем достигал 1–1,5 км, но когда я увидел, что впереди на повороте в два-три ряда стоят встречные машины и остается узкий проезд между ними и нависшей скалой, последние 20–30 м я сидел с закрытыми глазами в ожидании удара. Но оба наши автомобиля прошли этот подъем в сложнейших условиях и без единой царапины на перевозимой технике.

Спустившись с вершины перевала уже около четырех часов утра, мы встали на стоянке отдохнуть и немного поспать. А когда через несколько часов тронулись в путь, еще несколько раз по рации водители-дальнобойщики, которые ночью стали свидетелями столь лихого проезда перевала, хвалили Григория за мастерское вождение. А такое признание от коллег, знающих истинную цену профессионализму, дорогого стоит.

Уральские курьезы

Продолжаем серию публикаций, посвященных нестандартным событиям, происходящим с перевозчиками в повседневной деятельности. И если некоторые из них просто забавны, то иные могут послужить неплохим уроком для коллег-перевозчиков.

Георгий ШПРЕЙЕР

Чистое нарушение

Дело было в 2021 г. Водитель ООО «ЭКС Карготранссервис» (Пермский край) выполнял рейс по маршруту РФ – КНР – РФ и ехал в Китай на загрузку. На предприятии работают только опытные сотрудники, занимающиеся международными автоперевозками еще с самого начала – 90-х годов. В Улан-Удэ машину останавливает инспектор ДПС ГИБДД и спрашивает: «Как обстоят дела с режимом труда и отдыха?», а затем просит предоставить ему тахограмму для проверки. Водитель отвечает: «Я международник, поэтому режим труда и отдыха соблюдаю всегда», и передает инспектору тахограмму. «Почему нарушаем режим труда и отдыха?» – возмутился инспектор, посмотрев на нее. Водитель в недоумении забрал ее обратно и понял, что ошибся и дал инспектору чистую. Рассмеявшись, он поинтересовался: «Это где вас по чистой «тахошайбе» учили соблюдение режима труда и отдыха проверять?». Инспектор что-то пробубнил себе под нос, отдал документы водителю и сказал: «Поезжай!».

Хороший мальчик устроил ДТП

Курьезный случай произошел в ООО «Автоколонна 1212» (г. Екатеринбург). На предприятии работает водитель, который всегда ездит со своей собакой, сопровождающей его на пассажирском сиденье. А поскольку данный автомобиль перевозит контейнеры, то работа, как правило, состоит из городских поездок. В один прекрасный день водитель попадает в мелкое ДТП. И все бы ничего, происшествие потерялось бы в сотне других, если бы не собака. Когда водитель вышел из кабины грузовика, чтобы вместе с другим участником ДТП осмотреть автомобили, она решила пересесть. В этот момент кто-то из проезжающих мимо снял на видео сидящего на водительском месте друга человека. Затем оно появилось на одном из информационных интернет-порталов с подписью: «Хороший мальчик устроил ДТП в Екатеринбурге», на другом интернет-ресурсе с подписью: «Хвостатый, ну как ты так?».

Урок географии

Довольно забавный случай произошел в здании филиала АСМАП по Уральскому федеральному округу более десяти лет назад. За получением разрешений сюда пришел представитель перевозчика – девушка, которая, по всей видимости, работала на предприятии не так давно. Она передала специалисту филиала заявление на получение разрешений, в котором присутствует перечень из стран ЕС. И тут работник Ассоциации замечает, что в перечне запрашиваемых разрешений указано определенное количество разрешений Нидерландов и Голландии. Причем число разное. Тогда он решил пошутить и сказал, что Голландия закончилась и больше не будет. Девушка расстроилась, ведь фирма получила заявку на перевозку в эту страну. Тогда специалист решил еще немного пошутить и добавил, что теперь в Голландию можно по разрешениям Нидерландов заезжать, и это очень обрадовало девушку. Конечно же, потом он объяснил недалекой и наивной работнице, что Нидерланды и Голландия – это одна и та же страна. Девушка засмущалась, ей стало стыдно за свои скромные познания географии.

Про «дозвол» расскажите

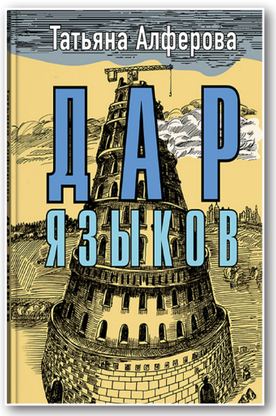
Забавный случай произошел с ведущим специалистом филиала АСМАП по УФО во время проведения занятий в Уральском учебно-консультационном центре Ассоциации. Дело было несколько лет назад. Сотрудник проводил занятия с группой слушателей, в течение полутора часов рассказывая о разрешительной системе, и по завершении лекции спрашивает: «Есть какие-либо вопросы по этой теме?». Вся аудитория молчит и крутит головами, показывая, что вопросов нет. И тут один слушатель с последней парты спрашивает: «Про иностранные разрешения все понятно, а когда вы нам расскажете про дозволы?». Аудитория рассмеялась, а спросившему объяснили, что это одно и то же, «дозвол» – это неофициальное название разрешения, распространенное среди водителей. Поэтому теперь ведущий специалист всегда рассказывает всем слушателям, обучающимся в Уральском УКЦ, про «дозвол» и этот случай. С тех пор таких вопросов не возникало.

В свободное время

ПОЧИТАТЬ

ВЛАДИМИР БУТРОМЕЕВ. «АФОРИЗМЫ ДОЛГОЛЕТИЯ»

Жанр: Афоризмы и цитаты
Дата написания: 2020
Объем: 305 страниц
Описание: Хорошее здоровье и деятельное долголетие всегда были целью жизни любого здравомыслящего человека. Философы и мудрецы, а потом врачи и психологи пытались ответить на вопрос о том, как прожить сто лет, вот уже несколько тысяч лет. В девятнадцатом веке даже существовала «Макробиотика» – наука о долголетии. Многие из ее открытий стали нормами жизни цивилизованного человечества. В этой книге собрано все самое интересное, что относится к простому, но самому важному для человека вопросу: как правильно жить? То есть жить долго и счастливо без телесных и духовных болезней.



ТАТЬЯНА АЛФЕРОВА. «ДАР ЯЗЫКОВ»

Жанр: Современная русская литература
Дата написания: 2021
Объем: 260 страниц
Описание: Шестеро друзей обнаружили «матрицу языков», благодаря которой обрели способность говорить на всех наречиях мира. Они спешат наделить бесценным даром как можно большее количество людей, полагая, что это приведет к всеобщему счастью и благоденствию. Но человечество, увлеченное междоусобицами, не готово к такому дару – напротив, он ставит под угрозу само его существование. Вспышки агрессии внезапно охватывают все континенты, но чудо все-таки случается, когда, казалось бы, мир уже завис на краю пропасти.

ВИКТОР ЗУЕВ. АРАЛЬСКИЙ ТУПИК»

Жанр: Историческое расследование
Объем: 240 страниц
Описание: В ходе историко-документального расследования крупнейшей в мире экологической катастрофы перед Виктором Зуевым встали непростые вопросы: Что именно произошло в Приаралье? Почему некогда третье по величине бессточное озеро планеты высохло до такой степени, что превратилось в так называемые Большой Арал и Малый, и чем это грозит? Какую роль во всем этом сыграли политики? При чем здесь исламский фундаментализм и практика развитого социализма? Какова природа таинственных НЛО над Барсакельмесом и кто за кем наблюдает? Можно ли спасти Арал? «Аральский тупик» – единственная в мире внятная книга по проблеме Арала – содержит ответы на все эти вопросы.

ПОСМОТРЕТЬ

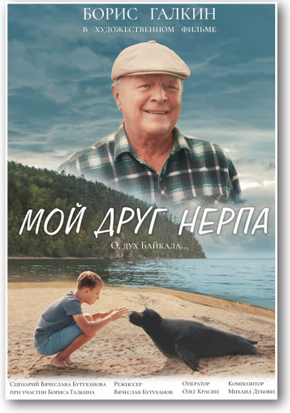
«СОЛНЦЕПЕК»

Жанр: Драма
Страна: Россия
Режиссер: Максим Бриус, Михаил Вассербаум
Актерский состав: Александр Бухаров, Владимир Ильин, Алексей Кравченко, Максим Дахненко
Продолжительность: 133 минуты
Описание: Май 2014 г. Луганск. Цветущий край. Та весна выдалась особенно жаркой. Время жить – любовь, счастье и планы на лето. И мечты, которым не суждено сбыться. Лето все меняет – нечаянное ощущение безысходности и тревоги, неизбежно накрывающее с головой. Хрупкий мир на грани войны. Время, которое полностью перевернет жизнь многих людей. Кого из них сломает новая реальность, а кто до конца останется человеком?

«БРАТ ВО ВСЕМ»

Жанр: Драма
Страна: Россия
Режиссер: Александр Золотухин
Актерский состав: Николай Журавлев, Сергей Журавлев, Александра Шевырева, Михаил Клабуков
Продолжительность: 80 минут
Описание: История о взрослении двух братьев-близнецов, которые изучают сложную и опасную профессию военных летчиков. С самого детства они постоянно рядом. Вместе радуются и огорчаются, преодолевают трудности и невзгоды. Но теперь братья понимают, что своей огромной любовью, заботой и привязанностью мешают друг другу достичь общей мечты – покорить небо. В итоге каждый из них оказывается перед нелегким выбором, от которого зависит их собственная судьба.

«МОЙ ДРУГ НЕРПА»



Жанр: Мелодрама
Страна: Россия
Режиссер: Вячеслав Бутуханов
Актерский состав: Борис Галкин, Дмитрий Беднов, Булат Цырендоржиев, Анастасия Турушева
Описание: 11-летний Вадим замкнут и одинок, его родители разводятся. Мама оставляет мальчика у дедушки на Байкале на все лето. На берегу озера он знакомится с необычным животным – байкальской нерпой. Тюлень поможет мальчику обрести друзей и спасти брак родителей.

Вместо экономии – убытки

Несоблюдение интервалов технического обслуживания автомобиля приводит к большим финансовым потерям, связанным с необходимостью его ремонта.

Андрей ШИЛОВ
Фото автора

Обслуживание подвижного состава должно проводиться по заводскому регламенту (с учетом условий эксплуатации техники) – это аксиома. А вот то, что при выполнении работ необходимо использовать рекомендованные автозаводом смазочные материалы, имеющие определенные параметры вязкости (по SAE), а также класс качества (по API, ACEA), и, что очень важно, учитывать допуски автопроизводителей – для многих является неочевидным. Масла в огонь подливают некоторые продавцы смазочных материалов, которые нередко заявляют: «Да, у предлагаемого нами масла нет нужного допуска автопроизводителя, но по классу качества оно точно подойдет мотору вашего тягача. А получение допуска автопроизводителя – лишь способ заработать на производителях смазочных материалов».

Спору нет, получение допуска автопроизводителя – процесс затратный. Однако крупные изготовители смазочных материалов идут на эти затраты, так как их продукция на 100 % будет подходить моторам конкретных грузовиков и гарантировать их защиту, обеспечивать максимальный ресурс.

Но еще хуже, когда продавцы смазочных материалов убеждают перевозчиков приобретать масла LongLife, рассчитанные или, вернее будет сказать, допускающие (при определенных режимах эксплуатации транспортных средств) продленные интервалы замены. Их аргументы выглядят весьма убедительно: в Европе интервал технического обслуживания магистральных седельных тягачей может доходить до 120 000 км. Почему бы не использовать европейский опыт и не получать экономию на ТО тех же самых машин в российских условиях? Грузовики же сходят с заводского конвейера в одинаковом исполнении – что для Старого Света, что для России. Да и европейские перевозчики выполняют рейсы в РФ, то есть условия работы машин можно признать идентичными. Подкрепляют уверенность в доводах продавцов и интервалы ТО, которые задают российские официальные дилеры ряда европейских марок грузовиков. Так, для седельных тягачей, работающих на длинном плече, интервал ТО может составлять 80 000 км. И это в гарантийный период, когда машины находятся под сервисным контрактом. Станут ли официалы рисковать при нынешних ценах на запчасти и ремонт? Станут ли портить имидж марки? Пожалуй, нет.

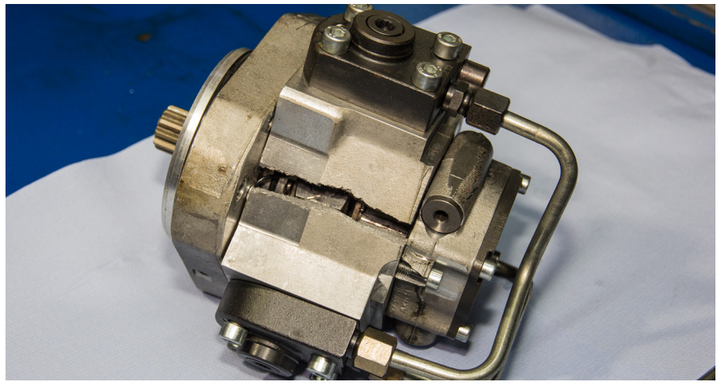
А тут поставщик смазочных материалов предлагает более современное (по его словам) LongLife-масло, которое «гарантирует» сохранность мотора на более длинном (сравнимом с европейским) сервисном интервале. Стоит попробовать? Попробуйте! Но сперва ознакомьтесь с печальным опытом транспортной компании, которая слепо решилась на эксперимент и поплатилась одним из своих грузовиков. По этическим соображениям мы не станем называть имя перевозчика и бросать тень на марку уважаемого в России автопроизводителя, тем более что главным виновником описанного ниже происшествия стал человеческий фактор.

Жертва длинных интервалов ТО

Современный, надежный и обладающий большим ресурсом мотор магистрального седельного тягача, спроектированный европейскими инженерами, способен отработать (с проведением текущих ремонтов) вплоть до списания транспортного средства. Завидным ресурсом обладает не только сам ДВС, но и навесное оборудование – пневмокомпрессор, турбокомпрессор, стартер, генератор, а также топливный насос высокого давления. Как показывает практика, большинство его повреждений носит скрытый характер (изнашиваются детали, расположенные внутри корпуса). Однако бывают случаи, когда из-за нештатной эксплуатации транспортного средства, а именно – необоснованно продленных интервалов технического обслуживания, главный агрегат системы питания может в прямом смысле слова заклинить, и он развалится на части. Если это произойдет на ходу автомобиля, то отказ мотора создаст аварийную ситуацию, пострадают люди, машины, грузы. И вот яркий тому пример из практики сервисного центра Diesel-PRO.

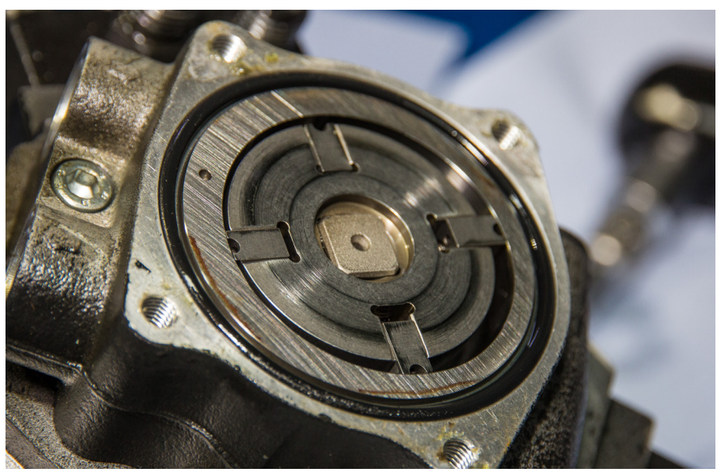
Экономия – разрушающая сила

Руководство транспортного предприятия, на балансе которого стоят автопоезда в составе седельных тягачей и шторных полуприцепов, приняло решение оптимизировать



Лопнувший корпус насоса высокого давления. Причина – не низкое качество агрегата, а неправильно выбранный интервал ТО машины

Крышка подкачивающей секции насоса: кольцевые следы износа говорят о недостаточной смазке пар трения



Все детали шиберного насоса подкачивающей секции в насечках. Так проявляется износ в условиях недостаточной смазки

эксплуатационные затраты. Одним из путей достижения цели был выбран переход на моторные масла LongLife, что по заверениям поставщика смазочных материалов позволяет увеличить интервал ТО с 60 до 80 000 км. В теории это выглядело заманчиво, тем более что при небольшой численности парка каждая единица техники в прямом смысле слова была на вес золота, и снятие автопоезда с линии для его обслуживания (текущего ремонта) вынуждало перераспределять нагрузку на другие машины.

Несмотря на протесты со стороны технической службы (нельзя увеличивать интервал ТО и вообще менять марку моторного масла) руководство компании решило рискнуть, но «разумно» – провести испытание на одном грузовике. Машины эксплуатировались интенсивно, годовые пробеги переваливали за 170 000 км. Следовательно, ТО по измененному графику выполнялось бы не три раза, а всего два за год. Экономия очевидна, а экономика решает все.

Год пролетел незаметно. Казалось бы, эксперимент удался, опыт можно было переносить на весь парк. Но финал испортил неожиданный сход участвующего в эксперименте грузовика с линии. В техническую службу позвонил водитель и сообщил, что мотор его машины заглох на ходу, и он, встав на обочине (с грузом), ждет дальнейших указаний. Рисковать перевозимым товаром и здоровьем сотрудника (лихих людей, промышляющих на дорогах, немало) руководитель службы не стал, оперативно связался с ближайшим техническим центром, откуда к потерявшему ход грузовику незамедлительно вышел эвакуатор. Доставив машину в ремзону, механики для поиска причин неисправности откинули кабину и не поверили своим глазам – топливный насос высокого давления раскололся на части! Такого на своей памяти не припомнили даже бывалые мастера.

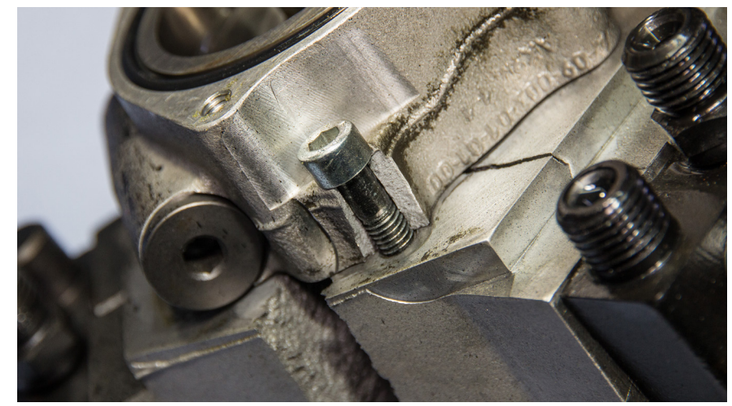
Так как машина была довольно свежая, главный инженер парка (которому доложили о причине поломки грузовика) принял решение отправить топливный насос на экспертизу в сертифицированный сервисный центр, где его разобрали и внимательно изучили, чтобы дать заключение о причинах разрушения. Прежде чем их озвучить, мы должны рассказать об особенностях конструкции попавшего на экспертизу топливного насоса, так как это важно с точки зрения объяснения причин и характера его разрушения.

Комбинированная схема смазки – надежно, но есть нюансы

Устанавливаемые на моторах современных седельных тягачей топливные насосы высокого давления могут смазываться топливом или иметь комбинированную систему смазки (топливо/моторное масло). Такие агрегаты стоят, например, на ряде дизельных моторов грузовиков MAN, а также Renault и др. Под комбинированной системой смазки мы подразумеваем, что приводной (он же кулачковый) вал, эксцентрики, а также стаканчики насосных секций со стороны картера насоса смазываются моторным маслом, которое поступает в агрегат по специальным каналам из системы смазки ДВС. При этом плунжерные пары смазываются топливом.

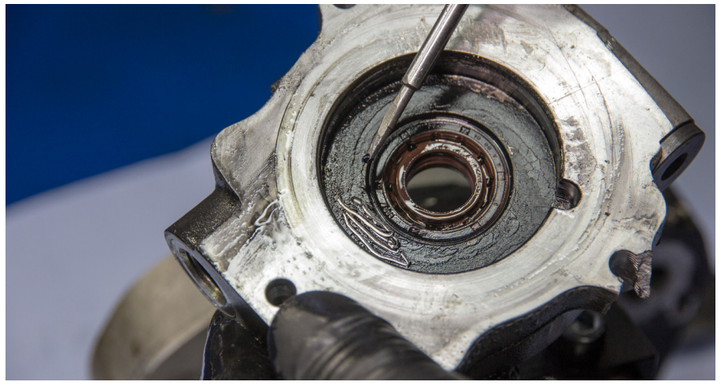
Комбинированная схема смазки топливных насосов высокого давления хорошо зарекомендовала себя в эксплуатации, но при условии, что мотор проходит регулярное техническое обслуживание с применением масел, имеющих соответствующий допуск автопроизводителя, со своевременной их заменой (согласно установленному автозаводом регламенту ТО), а также установкой фильтров надлежащего качества. Также важно, чтобы в масле отсутствовали загрязнения (больше допустимых норм). Так, пыль, попадающая во впускной тракт через щели или чрезмерно большие поры воздушного фильтра (элемент низкого качества, с фильтровальной шторой, изготовленной из дешевого материала), проникает не только в цилиндры, приводя к ускоренному износу цилиндропоршневой группы, но и с картерными газами в моторное масло. Смазочный материал разносит этот абразив по всей системе, доставляя ко всем

Насколько большой должна была быть сила сдвига, чтобы смяло болты крепления, а секция насоса сдвинулась относительно посадочного места на корпусе

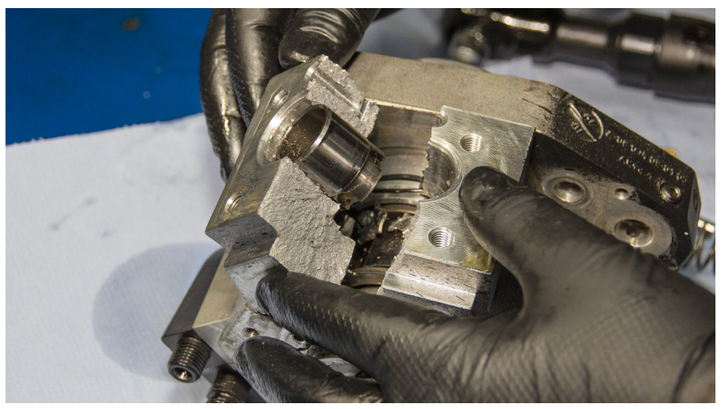


«Уши» крепления лопнули, оголив стальные болты. Справа хорошо видна трещина в корпусе насоса

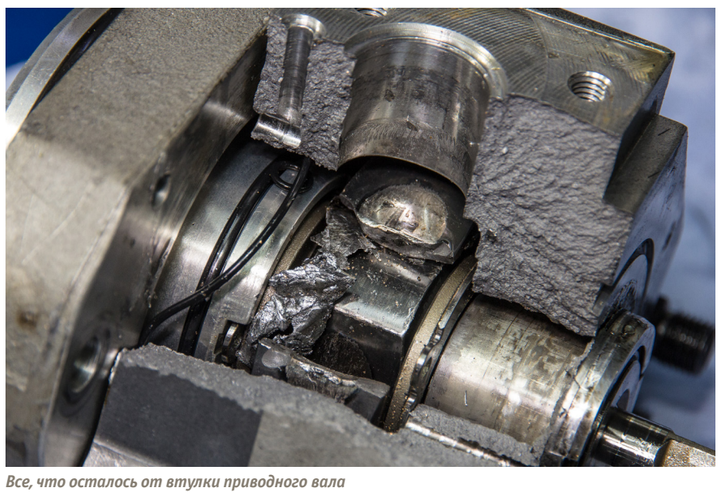
Корпус насоса треснул по направлениям насосных секций



Вот он – гудрон, который красноречиво говорит о том, что срок работы моторного масла был выбран неправильно



Стаканчики насосных секций заклинило в посадочных местах корпусов



Все, что осталось от втулки приводного вала

парам трения. Таковые, как мы уже сказали выше, есть и в топливных насосах высокого давления, которые имеют комбинированную систему смазки.

Также важно, чтобы в моторном масле отсутствовало топливо (больше допустимых концентраций), которое негативно влияет на пакет присадок масла, приводя к его ускоренному окислению (износу), а также разжижает основу, что также негативно отражается на свойствах смазочного материала, в частности – его способности разделять (защищать от износа) поверхности трения.

Не последнее значение в обеспечении максимального ресурса топливных насосов высокого давления, имеющих комбинированную систему смазки, имеет и состояние масляного насоса двигателя. Если агрегат изношен и не обеспечивает требуемого давления в системе смазки, то это ухудшит и смазку высоконагруженного топливного насоса, что приведет к его ускоренному износу.

Все перечисленные выше факторы мы отметили не случайно, так как насосы такого типа стоят преимущественно на высоконагруженных моторах магистральных грузовиков. Следовательно, риск столкнуться с описанной ниже ситуацией есть у всех перевозчиков, которые работают на междугородних и международных маршрутах.

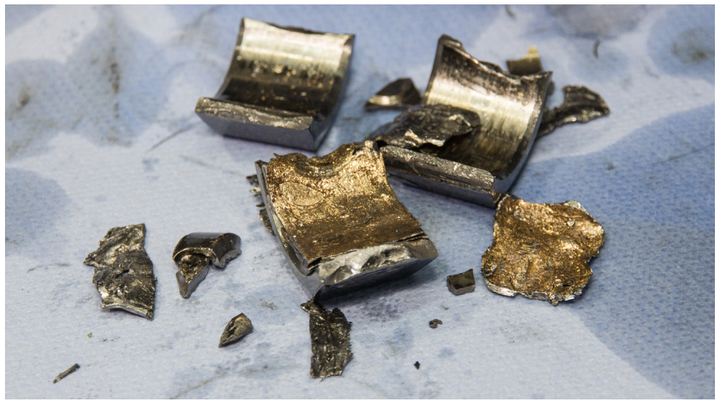
Результаты экспертизы

Первое, что отметили эксперты, – большое количество отложений в подкачивающей секции насоса, причем они характерны для моторного масла, отработавшего больший чем положено срок. Вот он – негативный эффект от продления интервала ТО. А дальше уже пасьянс разложился сам собой. Образовавшийся в маслоподводящих каналах гудрон уменьшил их диаметр до такой степени, что о полноценной прокачке масла не шло и речи. Пары трения насоса работали в условиях ограниченной смазки, что привело к их ускоренному износу. Такое происходит по двум причинам – применение масел не соответствующего качества и несвоевременная замена масла. Именно это и есть наш случай, только мы говорим о неверно выбранном интервале ТО.

Однако возникает вопрос: если закупорка масляных каналов, ухудшение смазки деталей, прихватывание и заклинивание кулачкового вала и разрушение насоса – явления объяснимые, то почему треснул корпус насоса? Здесь могут быть следующие варианты трактовки первопричин: первый – помимо напряжений, возникших в металле корпуса вследствие заклинивания приводного (эксцентрикового вала), создалось высокое давление в картере насоса, что усугубило ситуацию и привело к разрушению корпуса; второй – не исключено, что и в материале корпуса (отлит из алюминиевого сплава) имелись внутренние дефекты. Однако то, что они сыграли решающую роль, маловероятно. Корпусная деталь не является тонкостенной конструкцией и обладает завидным запасом прочности. Кроме того, все корпуса топливных насосов проходят соответствующую проверку на заводе, и вероятность попадания бракованной детали на сборку ничтожно мала. Иными словами, эксперты проголосовали за первый сценарий развития событий.

Владельцу машины были даны следующие рекомендации. Провести полную ревизию системы питания грузовика, а именно: промыть топливный бак, рампу, магистрали, перебрать форсунки, заменить все топливные фильтры. Изношенные из-за потерявшего свои свойства и качества масла распределительные валы и масляный насос (не развивал требуемого давления) также потребовали замены. Что касается промывки двигателя с целью растворения накопившихся в нем отложений, то здесь мнения экспертов разделились. Одни проголосовали за однократную промывку с применением специального промывочного масла или с использованием присадок. В последнем случае важно не применять составы ударного действия, так как они могут спровоцировать отделение больших конгломератов и закупоривание масляных каналов, что приведет к еще более печальным последствиям. Другие выбрали самый безопасный

Шейка вала имеет следы прихвата и сильный кольцевой износ



А вот что осталось от эксцентрика

Плунжеры посечены осколками

Стаканчики разрушились, не выдержав нагрузки

вариант промывки – заливку качественного моторного масла с его заменой на 50 % от срока регламентного ТО. При этом эксперты единодушно сошлись во мнении, что отмыть высокотемпературные лаковые отложения полностью не удастся. В лучшем случае промывка мотора позволит вывести часть мазеобразных отложений.

Назначаем интервал ТО правильно

Теперь вернемся к началу нашей истории и ответим на вопрос: как нужно было правильно задавать интервал технического обслуживания грузовиков, чтобы, с одной стороны, максимально сократить эксплуатационные расходы, а с другой – не причинить вреда стоящей на балансе автопредприятия технике?

Начнем с того, что пока машины находятся на гарантии, их обслуживание и ремонт – обязанность официального дилера. Если гарантия закончилась, то грамотно определить срок наработки масла можно только с проведением мониторинга состояния смазочного материала, что предполагает отбор проб масла из картеров моторов машин, которые участвуют в проекте с определенным интервалом, например каждые 10 000 км, и проведением их исследования в лаборатории. При этом важно, чтобы моторное масло соответствовало всем требованиям автопроизводителя.

Только так, а не иначе можно определить оптимальный срок службы моторного масла на конкретных транспортных средствах (марка, модель мотора), работающих в определенных условиях эксплуатации (плечо перевозки, климатические условия, качество дорог и топлива, нагрузка и т. д.). И может оказаться, что даже при условии применения высококачественного моторного масла ни о каком увеличении его интервала наработки не может идти и речи. Скажем больше, многие автопредприятия после схода машин с гарантии и перевода их на обслуживание в собственные СТО не увеличивают, а сокращают интервал ТО.

А напоследок отметим, что крупные и берегущие свою репутацию продавцы смазочных материалов, предлагая перевозчикам перейти с одного масла на другое с целью увеличения интервала ТО и снижения эксплуатационных затрат, берут все хлопоты и расходы по мониторингу работы смазочных материалов на себя. Не стоит оплачивать эксперименты из своего кармана, вы и так рискуете своей техникой и своими деньгами.

Несмотря на целый внешний вид, насосные секции имели сильный износ, а одну из них заклинило

ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 26.03.2022 № 74-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И О ПРИОСТАНОВЛЕНИИ ДЕЙСТВИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Закреплены меры поддержки участников внешнеэкономической деятельности

В частности:

– устанавливается возможность ввоза до 1 января 2029 г. многокомпонентного товара в рамках нескольких внешнеэкономических сделок;

– исключается необходимость предоставления обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов в отношении участников внешнеэкономической деятельности, осуществляющих такую деятельность менее года;

– сокращается процедура выдачи таможенными органами классификационных решений.

Федеральный закон вступил в силу 26.03.2022 (за исключением положений, для которых предусмотрены иные сроки вступления их в силу).

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 14.03.2022 № 56-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Закон направлен на обеспечение устойчивого бесперебойного функционирования транспортного комплекса в условиях внешнего санкционного давления

Правительство РФ уполномочено устанавливать в том числе особенности исполнения договоров финансовой аренды (лизинга) ТС автомобильного транспорта.

Вступил в силу 14.03.2022 (за исключением положений, для которых предусмотрены иные сроки вступления их в силу).

Комментарий АСМАП:

В соответствии со ст. 3 Федерального закона от 14 мая 2022 г. № 56-ФЗ в Федеральный закон от 29 октября 1998 г. № 164-ФЗ «О финансовой аренде (лизинге)» (далее – Федеральный закон № 164-ФЗ) внесены изменения, касающиеся включения в текст Федерального закона № 164-ФЗ положений о расторжении и изменении условий договоров финансовой аренды (лизинга) с иностранными юридическими лицами в ситуации применения специальных экономических мер в связи с недружественными действиями иностранных государств и международных организаций, связанных с введением ограничительных мер в отношении граждан РФ и российских юридических лиц.

П. 2 ст. 11 Федерального закона № 56-ФЗ предусмотрена разработка постановления Правительства РФ об особенностях исполнения договоров финансовой аренды (лизинга), договоров аренды иностранных воздушных судов, используемых для полетов лицами, указанными в п. 3 ст. 61 Воздушного кодекса РФ, авиационных двигателей и договоров финансовой аренды (лизинга) транспортных средств автотранспорта и городского наземного электрического транспорта.

Ассоциацией ведется работа по подготовке аналогичного постановления, касающегося договоров финансовой аренды (лизинга) ТС автотранспорта и городского наземного электрического транспорта.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 08.03.2022 № 46-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Закон устанавливает меры по защите граждан РФ и экономического сектора в условиях недружественных действий иностранных государств

Документ содержит положения, закрепляющие особенности регулирования вопросов содействия занятости населения, оказания социальной помощи и пенсионного обеспечения, а также предусматривает меры по защите прав и интересов граждан РФ, вынужденно прекративших обучение за рубежом. В нем закреплены меры по поддержке экономического сектора, особенности осуществления страховой деятельности, закупок, производства лекарственных препаратов на территории страны и др.

Так, например, установлена возможность граждан и субъектов МСП в период с 1 марта по 30 сентября 2022 г. обратиться к кредитору с требованием о предоставлении «кредитных каникул» при условии, что кредитный договор был заключен в период до 1 марта 2022 г.

Правительство РФ наделено, в частности, следующими полномочиями:

– устанавливать иные, чем закреплены в законодательстве, случаи осуществления закупок товаров, работ, услуг для госнужд у единственного поставщика, а также определять порядок осуществления закупок в таких случаях;

– в 2022 г. – вводить мораторий на проведение квалификационного экзамена на конкретный срок и продлевать сроки действия квалификационных аттестатов, а также устанавливать право лиц, имеющих лицензии с истекшим сроком действия, продолжать осуществление своей деятельности без получения новых лицензий или иных разрешений.

Вступил в силу 08.03.2022.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 06.03.2022 № 39-ФЗ

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Согласно закону, система контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов представляет собой федеральную государственную информационную систему, функционирующую на основе программных, технических средств и информационных технологий, обеспечивающих сбор, обработку, анализ, хранение, предоставление, размещение в сети Интернет и использование информации об автодорогах общего пользования федерального, регионального или межмуниципального, местного значения, о частных автодорогах общего пользования, дорожной деятельности, данных об объеме и использовании средств Федерального дорожного фонда, дорожных фондов субъектов РФ и муниципальных дорожных фондов, а также результатов оценки технического состояния автодорог общего пользования.

Федеральный закон вступает в силу с 1 марта 2023 г., за исключением положений, для которых установлены иные сроки вступления их в силу.

УКАЗЫ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 05.03.2022 № 95 (С ИЗМ. ОТ 18.03.2022)

«О ВРЕМЕННОМ ПОРЯДКЕ ИСПОЛНЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПЕРЕД НЕКОТОРЫМИ ИНОСТРАННЫМИ КРЕДИТОРАМИ»

Установлен временный порядок исполнения РФ, субъектами РФ, муниципальными образованиями, резидентами обязательств перед некоторыми иностранными кредиторами

Временный порядок касается обязательств по кредитам и займам, финансовым инструментам перед иностранными кредиторами, являющимися иностранными лицами, связанными с иностранными государствами, которые совершают в отношении РФ, российских юридических и физических лиц недружественные действия (в том числе если такие иностранные лица имеют гражданство этих государств, местом их регистрации, преимущественного ведения ими хозяйственной деятельности или преимущественного извлечения ими прибыли от деятельности являются эти государства), или лицами, которые находятся под контролем указанных иностранных лиц, независимо от места их регистрации (за исключением случаев, если местом их регистрации является РФ) или места преимущественного ведения ими хозяйственной деятельности. Порядок исполнения указанных обязательств распространяется на исполнение обязательств в размере, превышающем 10 млн рублей в календарный месяц, или в размере, превышающем эквивалент этой суммы в иностранной валюте по официальному курсу Банка России, установленному на 1-е число каждого месяца. Устанавливаются условия, при которых обязательства признаются исполненными надлежащим образом.

Правительству РФ поручено определить перечень иностранных государств, совершающих в отношении РФ, российских юридических лиц и физических лиц недружественные действия.

Вступил в силу 05.03.2022.

УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 28.02.2022 № 79 (С ИЗМ. ОТ 08.03.2022)

«О ПРИМЕНЕНИИ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ МЕР В СВЯЗИ С НЕДРУЖЕСТВЕННЫМИ ДЕЙСТВИЯМИ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ И ПРИМКНУВШИХ К НИМ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ»

Подписан Указ о специальных экономических мерах в связи с введением иностранными государствами ограничительных мер

Введенные меры касаются, в частности:

– обязательной продажи резидентами – участниками внешнеэкономической деятельности иностранной валюты;

– запрета на осуществление валютных операций, связанных с предоставлением иностранной валюты в пользу нерезидентов по договорам займа;

– приобретения публичными акционерными обществами размещенных ими акций;

– возможности открытия банковского счета (вклада) клиенту-физлицу без его личного присутствия при переводе денежных средств из одной кредитной организации в другую.

Установлены порядок, сроки и условия реализации данных мер.

Вступил в силу 05.03.2022.

АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 04.03.2022 № 287

«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»

Продлен срок уплаты утилизационного сбора производителями автомобильной техники

Так, за I – III кварталы 2022 г. крупнейший производитель, средняя численность работников которого составляла за 2021 г. не менее 5 000 человек, а также дочерние и зависимые общества такого крупнейшего производителя осуществляют уплату утилизационного сбора до 20 декабря 2022 г.

За IV квартал 2021 г. и за I – III кварталы 2022 г. крупнейший производитель, в отношении которого введены иностранные санкции, а также дочерние и зависимые общества такого крупнейшего производителя осуществляют уплату утилизационного сбора до 20 декабря 2022 г.

Вступило в силу 13.03.2022.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 12.03.2022 № 353 (В РЕД. 24.03.2022)

«ОБ ОСОБЕННОСТЯХ РАЗРЕШИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В 2022 ГОДУ»

Продлены сроки действия лицензий и других видов разрешительных документов на 12 месяцев

Предусмотрена процедура их упрощенного получения или переоформления в 2022 г. Установлены сроки разрешительных режимов в сфере транспорта.

До 1 марта 2024 г. продлеваются сроки действия допусков российских перевозчиков к осуществлению международных автоперевозок, сроки действия которых истекают со дня вступления в силу постановления Правительства РФ от 12 марта 2022 г. № 353 «Об особенностях разрешительной деятельности в Российской Федерации в 2022 году» по 1 февраля 2024 г.

Устанавливается, что на 6 месяцев продлеваются:

а) свидетельства о подготовке водителей АТС, перевозящих опасные грузы, срок действия которых истекает в течение 6 месяцев со дня вступления в силу Постановления Правительства РФ от 12 марта 2022 г. № 353 «Об особенностях разрешительной деятельности в Российской Федерации в 2022 году» (при осуществлении перевозок исключительно на территории РФ);

б) свидетельства о профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автотранспортом, срок действия которых истекает в течение 6 месяцев со дня вступления в силу Постановления Правительства РФ от 12 марта 2022 г. № 353 «Об особенностях разрешительной деятельности в Российской Федерации в 2022 году» (при осуществлении перевозок исключительно на территории РФ);

в) специальные разрешения на движение по автодорогам ТС, осуществляющего перевозки опасных грузов, срок действия которых истекает в течение 6 месяцев со дня вступления в силу Постановления Правительства РФ от 12 марта 2022 г. № 353 «Об особенностях разрешительной деятельности в Российской Федерации в 2022 году».

В перечне срочных разрешений, сроки действия которых истекают в период со дня вступления в силу настоящего постановления по 31 декабря 2022 г., указаны в том числе: свидетельства об аккредитации в качестве подразделения транспортной безопасности, выдача специального разрешения на движение по автодорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного ТС в случае, если маршрут, часть маршрута указанного ТС проходят по автодорогам федерального значения, участкам таких автодорог или по территориям двух или более субъектов РФ, выдача специальных разрешений на осуществление международных автоперевозок опасных грузов, предоставление права на въезд и передвижение грузового автотранспорта в зонах ограничения его движения по автодорогам регионального или межмуниципального, местного значения и др.

Вступило в силу 14.03.2022.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 09.03.2022 № 312 (В РЕД. 17.03.2022)

«О ВВЕДЕНИИ НА ВРЕМЕННОЙ ОСНОВЕ РАЗРЕШИТЕЛЬНОГО ПОРЯДКА ВЫВОЗА ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ТОВАРОВ ЗА ПРЕДЕЛЫ ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Правительством Российской Федерации определен перечень товаров, в отношении которых до 31 декабря 2022 г. действует разрешительный порядок их вывоза на территории государств – членов ЕАЭС

В перечень включены отдельные виды ТС, их частей и комплектующих, сельскохозяйственная техника, промышленная продукция, телекоммуникационное оборудование, отдельные виды лабораторного, добычного, геолого-разведочного, геофизического оборудования и частей к нему.

Согласно документу, разрешительный порядок вывоза указанных товаров и оборудования также действует при их вывозе в Абхазию и Южную Осетию.

Установлено, что разрешения на вывоз товаров за пределы территории РФ выдаются Минсельхозом, Минтрансом, Минпромторгом, Минцифры и Минприроды России.

Вступило в силу 17.03.2022.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 09.03.2022 № 306

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

С 1 сентября 2022 г. сокращается количество позиций, в отношении которых проводится обязательная проверка в рамках технического осмотра ТС

Перечень сокращен с 82 до 55 позиций.

Кроме того, актуализируются Правила проведения технического осмотра имеющих особенности конструкции и (или) специально оборудованных для решения задач оперативно-разыскной деятельности ТС органов, осуществляющих оперативно-разыскную деятельность, утвержденные постановлением Правительства РФ от 17.04.2013 № 348.

Поправки направлены на оптимизацию процедур проведения техосмотра и сокращение издержек операторов при сохранении должного уровня безопасности эксплуатации ТС.

Вступает в силу 01.09.2022 (за исключением отдельных положений).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 03.03.2022 № 281

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ В ГОСУДАРСТВЕННУЮ ИНФОРМАЦИОННУЮ СИСТЕМУ ЭЛЕКТРОННЫХ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ДОКУМЕНТОВ И ТЕХНИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ К ИНФОРМАЦИОННЫМ СИСТЕМАМ ЭЛЕКТРОННЫХ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ДОКУМЕНТОВ»

С 1 сентября 2022 г. устанавливается порядок представления информации в государственную информационную систему электронных перевозочных документов

Определяется перечень видов представляемой информации, условия, порядок, сроки и форматы ее представления, а также порядок доступа органов государственной власти РФ и операторов информационных систем электронных перевозочных документов к информации, содержащейся в государственной информационной системе.

Приводятся технические требования к информационным системам электронных перевозочных документов, а также перечень органов государственной власти РФ, которым предоставляется информация, содержащаяся в государственной информационной системе.

Постановление действует до 1 сентября 2028 г.

Вступает в силу 01.09.2022.

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ ОТ 10.02.2022 № 40

«О ПОРЯДКЕ ФОРМИРОВАНИЯ И ВЕДЕНИЯ РЕЕСТРА ОПЕРАТОРОВ ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ ЭЛЕКТРОННЫХ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ДОКУМЕНТОВ»

С 1 сентября 2022 г. устанавливается порядок формирования и ведения Минтрансом России Реестра операторов информационных систем электронных перевозочных документов

В реестровую запись включаются, в том числе, следующие сведения:

– адрес в пределах места нахождения оператора информационной системы электронных перевозочных документов;

– дата и номер решения о внесении юридического лица в Реестр оператора информационной системы электронных перевозочных документов;

– статус реестровой записи оператора информационной системы электронных перевозочных документов («действует»/«исключен»);

– уникальный идентификатор;

– телефон и адрес электронной почты круглосуточной службы поддержки оператора информационной системы электронных перевозочных документов.

Ведение Реестра осуществляется способом, обеспечивающим автоматическое формирование выписок из Реестра.

Настоящий приказ вступает в силу 01.09.2022 и действует до 01.09.2028 г.

ПРИКАЗ РОСТРАНСНАДЗОРА ОТ 29.12.2021 № ВБ-1069ФС

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФОРМ ПРОВЕРОЧНЫХ ЛИСТОВ (СПИСКОВ КОНТРОЛЬНЫХ ВОПРОСОВ, ОТВЕТЫ НА КОТОРЫЕ СВИДЕТЕЛЬСТВУЮТ О СОБЛЮДЕНИИ ИЛИ НЕСОБЛЮДЕНИИ КОНТРОЛИРУЕМЫМ ЛИЦОМ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ), ПРИМЕНЯЕМЫХ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБОЙ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА И ЕЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫМИ ОРГАНАМИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ (НАДЗОРА) НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ, ГОРОДСКОМ НАЗЕМНОМ ЭЛЕКТРИЧЕСКОМ ТРАНСПОРТЕ И В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ»

С 1 марта 2022 г. устанавливаются формы проверочных листов, применяемых при госконтроле (надзоре) на автотранспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве

Приказом утверждено 6 форм, в частности формы проверочных листов, используемых при госконтроле (надзоре) за деятельностью по осуществлению международных автоперевозок, по оказанию услуг автовокзалами, автостанциями, а также по перевозке пассажиров и иных лиц автобусами, подлежащей лицензированию.

Признаны утратившими силу приказы Ространснадзора от 4 марта 2021 г. № ВБ-300фс, от 13 сентября 2017 г. № ВБ-883фс, которыми были утверждены формы проверочных листов, используемых при осуществлении лицензионного контроля за деятельностью по перевозке пассажиров и иных лиц автобусами и федерального государственного транспортного надзора в области автотранспорта.

Вступил в силу 01.03.2022.

ПРИКАЗ РОСТРАНСНАДЗОРА ОТ 28.01.2022 № ВБ-52ФС

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФОРМ ПРОВЕРОЧНЫХ ЛИСТОВ (СПИСКОВ КОНТРОЛЬНЫХ ВОПРОСОВ, ОТВЕТЫ НА КОТОРЫЕ СВИДЕТЕЛЬСТВУЮТ О СОБЛЮДЕНИИ ИЛИ НЕСОБЛЮДЕНИИ КОНТРОЛИРУЕМЫМ ЛИЦОМ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ), ПРИМЕНЯЕМЫХ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБОЙ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА И ЕЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫМИ ОРГАНАМИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ (НАДЗОРА) В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ»

С 1 марта 2022 г. подлежат применению формы проверочных листов, используемых при осуществлении госконтроля в области транспортной безопасности

Всего утверждено 25 форм документов, содержащих перечни контрольных вопросов, ответы на которые свидетельствуют о соблюдении или несоблюдении контролируемым лицом обязательных требований, а также реквизиты нормативных правовых актов с указанием их структурных единиц, которыми эти требования устанавливаются.

Вступил в силу 01.03.2022.

ПРИКАЗ МИНПРОСВЕЩЕНИЯ РОССИИ ОТ 08.11.2021 № 808

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРИМЕРНЫХ ПРОГРАММ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ СООТВЕТСТВУЮЩИХ КАТЕГОРИЙ И ПОДКАТЕГОРИЙ»

С 1 сентября 2022 г. обновляются примерные программы профессионального обучения водителей ТС соответствующих категорий и подкатегорий

Признаны утратившими силу приказы Минобрнауки России: от 26.12.2013 № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий»; от 12.05.2015 № 486 «Об утверждении примерных программ переподготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий».

Настоящий приказ вступает в силу 01.09.2022 и действует до 01.09.2025 г.

ПРИКАЗ МИНПРОМТОРГА РОССИИ ОТ 21.12.2021 № 5244

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ИНДИКАТИВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ, ПРИМЕНЯЕМЫХ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ (НАДЗОРА) ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ТРЕБОВАНИЙ, УСТАНОВЛЕННЫХ ТЕХНИЧЕСКИМИ РЕГЛАМЕНТАМИ В ОТНОШЕНИИ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ШАССИ) И КОМПОНЕНТОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ШАССИ), НАХОДЯЩИХСЯ В ОБРАЩЕНИИ (ДО НАЧАЛА ИХ ЭКСПЛУАТАЦИИ), АВТОМОБИЛЬНОГО БЕНЗИНА, ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА, СУДОВОГО ТОПЛИВА И МАЗУТА, ИЛИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ, ПОДЛЕЖАЩИХ ПРИМЕНЕНИЮ ДО ДНЯ ВСТУПЛЕНИЯ В СИЛУ ТЕХНИЧЕСКИХ РЕГЛАМЕНТОВ В СООТВЕТСТВИИ С ФЕДЕРАЛЬНЫМ ЗАКОНОМ «О ТЕХНИЧЕСКОМ РЕГУЛИРОВАНИИ», В ОТНОШЕНИИ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ЭНЕРГИИ В ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ СЕТЯХ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ ПЕРЕМЕННОГО ТРЕХФАЗНОГО ОДНОФАЗНОГО ТОКА ЧАСТОТОЙ 50 ГЦ»

С 1 марта 2022 г. вводятся индикативные показатели, применяемые при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) за соблюдением требований, установленных техническими регламентами в отношении колесных ТС (шасси) и их компонентов, автомобильного бензина, дизельного топлива, судового топлива и мазута, или обязательных требований в отношении электрической энергии в электрических сетях общего назначения переменного трехфазного однофазного тока частотой 50 Гц

Такими индикаторами являются, в числе прочего:

– количество плановых и внеплановых контрольных (надзорных) мероприятий, проведенных за отчетный период;

– количество контрольных (надзорных) мероприятий, проведенных с использованием средств дистанционного взаимодействия;

– количество контрольных (надзорных) мероприятий, по результатам которых выявлены нарушения обязательных требований;

– сумма административных штрафов, наложенных по результатам контрольных (надзорных) мероприятий.

Вступил в силу 01.03.2022.

ПРИКАЗ МИНПРОМТОРГА РОССИИ ОТ 14.03.2022 № 797

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ВЫДАЧИ РАЗРЕШЕНИЙ НА ВЫВОЗ ЗА ПРЕДЕЛЫ ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПРОДУКЦИИ ПО ПЕРЕЧНЮ СОГЛАСНО ПРИЛОЖЕНИЮ № 3 К ПОСТАНОВЛЕНИЮ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 9 МАРТА 2022 Г. № 312 «О ВВЕДЕНИИ НА ВРЕМЕННОЙ ОСНОВЕ РАЗРЕШИТЕЛЬНОГО ПОРЯДКА ВЫВОЗА ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ТОВАРОВ ЗА ПРЕДЕЛЫ ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

С 21 марта 2022 г. устанавливается порядок выдачи Минпромторгом разрешений на вывоз за пределы территории РФ отдельных видов промышленной продукции

Определяется порядок составления и представления заявления на выдачу разрешения, перечень сведений, указываемых в заявлении, перечень прилагаемых к нему документов и порядок их представления, сроки рассмотрения поступивших документов и принятия решения.

Разрешение на вывоз будет выдаваться отдельно на каждую товарную партию в рамках одного контракта (договора) поставки.

В приложении приведена форма разрешения на вывоз отдельных видов промышленной продукции.

Настоящий приказ вступил в силу 21.03.2022 и действует до 31.12.2022 г.

ПРИКАЗ РОСТРАНСНАДЗОРА
ОТ 28.12.2021 № ВБ-1064ФС

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФОРМ ОЦЕНОЧНЫХ ЛИСТОВ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ОЦЕНКИ СООТВЕТСТВИЯ СОИСКАТЕЛЯ ЛИЦЕНЗИИ ИЛИ ЛИЦЕНЗИАТА ЛИЦЕНЗИОННЫМ ТРЕБОВАНИЯМ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ПЕРЕВОЗКАМ ПАССАЖИРОВ И ИНЫХ ЛИЦ АВТОБУСАМИ»

С 1 марта 2022 г. вводятся в действие формы оценочных листов в отношении соискателя лицензии и лицензиата на их соответствие лицензионным требованиям при осуществлении деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами

Оценочные листы включают в себя, в числе прочего, списки контрольных вопросов, ответы на которые свидетельствуют о соответствии лицензионным требованиям.

Настоящий приказ вступил в силу 01.03.2022 и действует до 01.09.2026 г.

ИНФОРМАЦИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

ИНФОРМАЦИЯ МИНТРАНСА РОССИИ

«О ГОРЯЧЕЙ ЛИНИИ ОПЕРАТИВНОГО СИТУАЦИОННОГО ЦЕНТРА МИНТРАНСА РОССИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ»

По номеру горячей линии +7 (499) 495-00-11 Минтранса России могут обращаться заказчики грузоперевозок, а также логистические компании в случае возникновения проблемных вопросов, связанных с осуществлением международных грузовых перевозок

Режим работы горячей линии с 08:00 до 20:00 по московскому времени. Электронная почта для направления обращений: gruz@sicmt.ru.

ИНФОРМАЦИЯ МИНТРАНСА РОССИИ

«О ВОЗМОЖНОСТИ ВЫВОЗА КОНТЕЙНЕРОВ ЗА ПРЕДЕЛЫ ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Контейнеры при их таможенном декларировании в качестве ТС международной перевозки могут использоваться для перевозки импорта и экспорта, а также транзита товаров через территорию РФ без ограничений

Минтранс России разъясняет, что положения постановлений Правительства РФ № 311 и № 312 от 9 марта 2022 г., касающиеся вывоза отдельных видов товаров за пределы РФ, не распространяются на ТС международной перевозки. Порядок ввоза, нахождения на территории РФ и вывоза с территории РФ ТС международной перевозки регулируется Таможенным кодексом ЕАЭС. Положения ТК ЕАЭС сохраняют свое действие в отношении ТС, указанных в постановлениях и используемых в международных перевозках или транзите товаров через территорию РФ. Согласно ТК ЕАЭС к ТС международной перевозки относятся также контейнеры.

Таким образом, контейнеры при их таможенном декларировании в качестве ТС международной перевозки могут использоваться для перевозки импорта и экспорта, а также транзита товаров через территорию РФ без ограничений.

ИНФОРМАЦИЯ МИНПРОМТОРГА РОССИИ

МИНПРОМТОРГ РОССИИ УТВЕРДИЛ ПОРЯДОК ВЫДАЧИ РАЗРЕШЕНИЙ НА ВЫВОЗ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПРОДУКЦИИ ЗА ПРЕДЕЛЫ РОССИИ

Минпромторг информирует о порядке выдачи разрешений на вывоз отдельных видов промышленной продукции

Разрешения на вывоз будут выдаваться профильными департаментами министерства на основании заявления юридического лица или индивидуального предпринимателя. Также предусматривается приложение дополнительных сведений для определенных товарных групп, например, сельскохозяйственного, пищевого и строительно-дорожного машиностроения, продукции станкостроения и тяжелого машиностроения и др.

Заявление и документы, поступившие в министерство, регистрируются в день поступления и в течение одного рабочего дня передаются на рассмотрение в профильный департамент.

Проверка заявления осуществляется в течение пяти рабочих дней. Основаниями для отказа в выдаче разрешения на вывоз являются неустранение заявителем выявленных нарушений и (или) наличие критического недостатка промышленной продукции на территории РФ.

ИНФОРМАЦИЯ РОСТРАНСНАДЗОРА

«О ПРОДЛЕНИИ СРОКА ДЕЙСТВИЯ ДОПУСКОВ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ К ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК»

До 1 марта 2024 г. автоматически продлены сроки действия допусков российских перевозчиков к осуществлению международных автоперевозок, в том числе сведений о ТС, находящихся у владельцев допусков в собственности

Владельцам, у которых ТС находятся на иных законных основаниях, для продления допусков необходимо представить в территориальное управление государственного автодорожного надзора Ространснадзора заявление и прилагаемые к нему документы, подтверждающие право владения ТС.

Срок рассмотрения данных заявлений сокращен до одного рабочего дня.

ИНФОРМАЦИЯ РОСТРАНСНАДЗОРА

«О ПРИОСТАНОВЛЕНИИ ОПЛАТЫ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПОШЛИН В ОТНОШЕНИИ ЛИЦЕНЗИРУЕМЫХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ»

Ространснадзор информирует, что оплата государственных пошлин за оказание услуг по предоставлению лицензии, а также внесение изменений в реестр лицензий по заявлениям, поданным в период с 14 марта по 31 декабря 2022 г., не требуется

В случае оплаты государственных пошлин в указанный период заявителю необходимо обратиться с заявлением о возврате уплаченной пошлины в территориальный орган Ространснадзора, предоставивший госуслугу.

ИНФОРМАЦИЯ РОСТРАНСНАДЗОРА

«ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ИСПОЛНЕНИЯ ПРЕДПИСАНИЙ РОСТРАНСНАДЗОРА В 2022 ГОДУ»

Ространснадзор информирует об автоматическом продлении срока исполнения выданных предписаний

Сообщается, что срок исполнения предписаний, выданных до 10 марта 2022 г. и действующих на указанную дату, продлевается автоматически на 90 календарных дней со дня истечения срока его исполнения без ходатайства контролируемого лица.

Контролируемое лицо вправе направить ходатайство о дополнительном продлении срока исполнения предписания не позднее предпоследнего дня срока исполнения предписания.

За более подробной информацией просьба обращаться в профильные управления Ространснадзора.

ИНФОРМАЦИЯ РОСТРАНСНАДЗОРА

«ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В ПРАВИЛАХ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ»

Ространснадзор напоминает о продлении срока действия разрешительных документов в области перевозок опасных грузов автотранспортом

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 12.03.2022 № 353 «Об особенностях разрешительной деятельности в Российской Федерации в 2022 году» на 6 месяцев продлеваются:

– свидетельства о подготовке водителей АТС, перевозящих опасные грузы, срок действия которых истекает в течение 6 месяцев со дня вступления в силу указанного постановления (при осуществлении перевозок исключительно на территории РФ);

– свидетельства о профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов АТС, срок действия которых истекает в течение 6 месяцев со дня вступления в силу постановления (при осуществлении перевозок исключительно на территории РФ);

– специальные разрешения на движение по автодорогам ТС, осуществляющего перевозки опасных грузов, срок действия которых истекает в течение 6 месяцев со дня вступления в силу постановления при условии отсутствия изменений в сведениях, содержащихся в заявлении и прилагаемых к нему документах на получение специального разрешения.

В случае осуществления перевозок за пределами территории РФ необходимо продлить срок действия разрешительных документов установленным порядком.

Экзаменационные комиссии по проверке и оценке необходимых знаний водителей АТС, перевозящих опасные грузы, и кандидатов в консультанты по вопросам безопасности перевозки опасных грузов АТС работают в штатном режиме, график размещен на сайте ФБУ Росавтотранс.

ИНФОРМАЦИЯ МВД РОССИИ

В ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ РАЗЪЯСНИЛИ ПОРЯДОК ПРОХОЖДЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА И ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ БЕЗ ДИАГНОСТИЧЕСКОЙ КАРТЫ

Даны разъяснения о принятых поправках в правила прохождения технического осмотра и об ответственности за управление ТС без диагностической карты

Дан анализ нормам Федеральных законов:

– от 30.12.2021 № 494-ФЗ «О внесении изменений в ст. 15 Федерального закона «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и ст. 15 Федерального закона «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», вступивших в силу с 30.12.2021 г.;

– от 26.07.2019 № 219-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», вступившего в силу с 01.03.2021.

ИНФОРМАЦИЯ МВД РОССИИ

ЗАПУЩЕН ВСЕРОССИЙСКИЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОЕКТ, КОТОРЫЙ ПОМОЖЕТ ВЫЯВИТЬ ДОРОЖНЫЕ ЛОВУШКИ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ

Стартовал проект, который позволит выявить на российских дорогах участки, где искусственно созданы условия для нарушения автомобилистами ПДД

Речь идет о всероссийском информационном проекте «Дорожные ловушки».

Сообщить о проблемных местах в своем городе автомобилисты могут с помощью специальной формы.

Информация о незаконно установленных дорожных знаках, а также о ситуациях на проезжей части, которые для водителей по разным причинам неясны, будет передаваться в подразделения Госавтоинспекции для реагирования.

АКТЫ БАНКА РОССИИ

УКАЗАНИЕ БАНКА РОССИИ ОТ 24.12.2021 № 6038-У

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОЛОЖЕНИЕ БАНКА РОССИИ ОТ 19 СЕНТЯБРЯ 2014 ГОДА № 431-П «О ПРАВИЛАХ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

Уточнены правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС

Поправками, в том числе:

– указано на необходимость сообщать страховщику о замене собственника ТС для внесения изменений в договор ОСАГО (в случае если страхователь не воспользовался своим правом по его расторжению);

– предусмотрено, что основанием для расторжения договора ОСАГО в связи с гибелью ТС являются сведения, содержащиеся в документах ГИБДД, оформляемых в связи со снятием ТС с государственного учета после его утилизации;

– скорректирована форма заявления о заключении договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС.

Указание Банка России вступило в силу 04.04.2022 (за исключением положений, для которых установлен иной срок вступления их в силу).

ИНФОРМАЦИОННОЕ ПИСЬМО БАНКА РОССИИ ОТ 10.02.2022 № ИН-018-53/9

«ОБ ОТДЕЛЬНЫХ ВОПРОСАХ, СВЯЗАННЫХ С ПРАВОМ РЕГРЕССНОГО ТРЕБОВАНИЯ СТРАХОВЩИКА К ЛИЦУ, ПРИЧИНИВШЕМУ ВРЕД В РАМКАХ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

В связи с отменой обязательного техосмотра Банком России даны разъяснения по вопросам реализации страховщиками права регрессного требования

С принятием Федерального закона от 30.12.2021 № 494-ФЗ легковые автомобили и мототранспортные средства, принадлежащие физлицам и используемые ими исключительно в личных целях, не подлежат обязательному техосмотру.

С учетом п. 1 ст. 14 Закона об ОСАГО сообщается, что предъявление страховщиком регрессных требований к виновнику ДТП возможно только в случае, если его ТС подлежит обязательному техосмотру и срок действия диагностической карты истек на момент наступления страхового случая.

ОФИЦИАЛЬНОЕ РАЗЪЯСНЕНИЕ БАНКА РОССИИ ОТ 25.02.2022 № 1-ОР

«О ПРИМЕНЕНИИ ОТДЕЛЬНЫХ НОРМ УКАЗАНИЯ БАНКА РОССИИ ОТ 08.12.2021 № 6007-У «О СТРАХОВЫХ ТАРИФАХ ПО ОБЯЗАТЕЛЬНОМУ СТРАХОВАНИЮ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

Разъяснен порядок применения отдельных норм Указания Банка России от 08.12.2021 № 6007-У «О страховых тарифах по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств»

Согласно данному разъяснению в случае заключения договора ОСАГО в отношении ТС, территорией преимущественного использования которого является Республика Крым или город федерального значения Севастополь, при определении коэффициента страховых тарифов в зависимости от характеристик (навыков) водителей, допущенных к управлению ТС, стаж водителей, имеющих документы, подтверждающие право на управление ТС, выданные до принятия Федерального конституционного закона от 21.03.2014 № 6-ФКЗ и действующие на дату заключения договора ОСАГО в силу ст. 12 этого закона, определяется страховщиком исходя из сведений, содержащихся в указанных документах.

С даты опубликования настоящего официального разъяснения не подлежит применению официальное разъяснение Банка России от 30.09.2020 № 1-ОР.

ИНФОРМАЦИЯ БАНКА РОССИИ

БАНК РОССИИ ВВЕЛ С 10 МАРТА ПО 10 СЕНТЯБРЯ ВРЕМЕННЫЙ ПОРЯДОК ОПЕРАЦИЙ С НАЛИЧНОЙ ВАЛЮТОЙ ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ И ИП

С 10 марта по 10 сентября установлен временный порядок операций с наличной валютой для юридических лиц и ИП

Сообщается, что во время действия временного порядка юридические лица и ИП – резиденты могут получить наличные доллары США, японские иены, фунты стерлингов и евро в пределах 5 тыс. долларов США и только для оплаты расходов по зарубежным командировкам. В особых случаях по запросу банка к регулятору эта сумма может быть увеличена. Все остальные валюты компании и ИП – резиденты могут получать в наличных по основаниям, предусмотренным законодательством, без ограничений по рыночному курсу на день выдачи.

Юридические лица и ИП – нерезиденты в период действия временного порядка получить наличные доллары США, японские иены, фунты стерлингов и евро не смогут. Остальные валюты нерезиденты смогут получать со своих счетов без ограничений по рыночному курсу на день выдачи.

Учебно-оздоровительный комплекс «Олимп»

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

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

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

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

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

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

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

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

При организации на базе учебного комплекса «Олимп» конференций, семинаров, переговоров, корпоративных встреч вы получаете уникальную возможность совместить деловую программу с отдыхом и лечением.

Дополнительная информация на сайте www.hotelolimp.ru

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

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

Факс:
8-40153-33-153

E-mail: info@hotelolimp.ru

УЧЕБНО-КОНСУЛЬТАЦИОННЫЕ ЦЕНТРЫ

АССОЦИАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ (АСМАП)

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

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

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

Брянск
«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»
241035, г. Брянск, ул. Ульянова, д. 18а, корп. 3, оф. 303
(4832) 68-70-74, briansktsentr.asmap2010@yandex.ru,
br.abc@yandex.ru, http://ukc-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 ЦДПО «Профессиональные кадры»)
(4812) 61-01-78, (4832) 68-70-74, profkadr67@mail.ru,
briansktsentr.asmap2010@yandex.ru, http://ukc-asmap32.ru

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Краснодар
«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
350000, г. Краснодар, Прикубанский внутригородской округ,
ул. им. Александра Покрышкина, д. 2/2 (ООО «АвтоПрофи»)
(8452) 20-92-46, (927) 223-61-41, 127-51-55, 277-16-17,
(988) 243-11-31, asmap-saratov@mail.ru, www.ukc-asmap64.ru

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

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

СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

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

Махачкала
«Академия АСМАП»
367027, Республика Дагестан, г. Махачкала,
пр. А. Акушинского, 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, ukc@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), ukc@asmap.ru
http://www.academy.asmap.ru

УРАЛЬСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Екатеринбург
«Уральский учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
620100, г. Екатеринбург, Сибирский тракт, д. 31а,
Сибирский тракт, д. 57
(343) 287-02-54, (912) 603-87-00, 254-64-07
2546407@mail.ru
http://www.ekb-ukc.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-ukc.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-ukc.asmap.ru, http://www.perspekt174.ru

СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

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

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

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

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

Благовещенск
«Академия АСМАП»
675000, Амурская область, г. Благовещенск,
ул. Пионерская, д. 150 (УКК «Амуравтотранс»)
(495) 917-80-12 (доб. 352, 355, 356), (4162) 42-54-93
ukc@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
ukc@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