

МАП 1

160/2022

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls



Журналу «МАП» — 30 лет!

Анализ российского рынка МАП в 2021 году

Региональные мероприятия АСМАП:
компетентно о главном



Милые дамы!
Примите самые искренние поздравления
с 8 Марта!

Этот замечательный праздник, ставший символом наступившей весны, отмечается с особой теплотой. Он олицетворяет собой безграничную любовь и глубокое уважение, нежное и трепетное отношение к вам – прекрасной половине человечества. Именно на ваших плечах лежит забота о поддержании домашнего очага, уюта и благополучия в семье. Своей обаятельностью и душевностью, добротой и отзывчивостью вы украшаете жизнь и наполняете теплом сердца родных и близких.

Пусть этот праздничный день озарит ваши лица лучезарными улыбками, а мужчины окружают вас цветами и комплиментами! Желаем вам крепкого здоровья, большого личного счастья и исполнения самых заветных желаний!

Президент АСМАП

Генеральный директор АСМАП

Е. С. Москвичев

А. Н. Курушин



20

40

50

СОДЕРЖАНИЕ

ЮБИЛЕЙ

Помощнику Президента РФ

И. Е. Левитину – 70! Автор: А. Новичкова 2

ПОЗДРАВЛЯЕМ! Автор: А. Новичкова 4

ОТ РЕДАКЦИИ

Журналу «МАП» – 30 лет!

Автор: А. Новичкова 7

ЮБИЛЕЙ

Поздравляем с 65-летием руководителя филиала АСМАП по ЮиСКФО

О. А. Татарченко! Автор: Ю. Телятник 14

Константин – значит постоянный

Поздравляем советника филиала АСМАП по СЗФО К. М. Шаршакова с 70-летием!

Автор: Е. Титова 16

Поздравляем с 60-летием руководителя филиала АСМАП по КО А. В. Егорова!

18

РЕГИОНЫ

Точка роста

Конференция АСМАП в Смоленске

Авторы: А. Ларионов и А. Новичкова 20

Вопреки ограничениям

Расширенное заседание Регионального совета АСМАП в ДФО

Авторы: С. Ремизов и А. Новичкова 22

КАДРЫ

Есть женщины в транспортной сфере

Авторы: А. Новичкова, А. Ларионов, С. Ремизов, А. Егоров, В. Аleshковский, И. Бородулин

и О. Татарченко 26

КАДРЫ

Движущая сила. Автор: А. Новичкова 32

АНАЛИЗ РЫНКА

Операция «Адаптация»

Анализ российского рынка МАП в 2021 году

Автор: М. Буданцева 34

РЕГИОНЫ

Соль земли. Автор: В. Кумаев 37

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК

Особенности применения литовских разрешений. Автор: Департамент организации перевозок АСМАП 40

ЮРИДИЧЕСКАЯ ПРАКТИКА

Советы юристов: как избежать сообщения в таможенный орган недостоверных сведений о весе товара

Авторы: Т. Богданова и Е. Рязанова 42

ЗДОРОВЬЕ

О боли, тактике и мифах

Автор: В. Степанов 45

ПАМЯТЬ

От ветеранов – молодежи

Автор: Ю. Болховитин 48

АВТОСПОРТ

По неизведанным дорогам

Как «Дакар-2022» стал самым предсказуемым в грузовом зачете. Автор: К. Сергеев 50

РЕМЗОНА

Три снаряда в одну воронку

Автор: А. Шилов 56

НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Обзор законодательства

Автор: Юридическое управление АСМАП 61

МАП«Международные автомобильные перевозки»
№ 1, 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. 9Телефон: (495) 622-00-00
Факс: (495) 622-00-03
http://www.asmap.ru
www.mapasmap.ruЗа 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 04.03.2022 г.

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

Помошнику Президента РФ

И. Е. Левитину – 70!



21 февраля секретарю Государственного Совета Российской Федерации, помощнику Президента Российской Федерации И. Е. Левитину исполнилось 70 лет. Посвятив много лет своей яркой трудовой биографии транспорту, он внес неоценимый вклад в его формирование и развитие.

Блестяще реализовывая себя в качестве государственного деятеля, Игорь Евгеньевич приложил значительные усилия для создания современной нормативно-правовой базы и разработки федеральных целевых программ. Проявляя большую заботу, он принимает активное личное участие в жизни российских перевозчиков, помогая им успешно преодолевать возникающие трудности.

Александра НОВИЧКОВА

Игорь Евгеньевич родился в Одесской области. С детских лет он увлекался различными видами спорта, неоднократно входил в число призеров городских и областных чемпионатов по настольному теннису.

Достигнув совершеннолетия, он проходил срочную службу в Вооруженных Силах СССР.

В 1973 г. И. Е. Левитин окончил Военное училище железнодорожных

войск и военных сообщений в Ленинграде, а затем – Военную академию тыла и транспорта. С 1973-го по 1976 г. служил в Одесском военном округе на Приднестровской железной дороге. После этого проходил службу в Южной группе советских войск в Будапеште.

В 1983 г. он был назначен военным комендантом железнодорожного участка Байкало-Амурской магистрали, а затем – заместителем начальника военных сообщений Московской железной дороги.

По окончании воинской службы Игорь Евгеньевич работал заместителем генерального директора в ЗАО «Северстальтранс» (1996 – 2004 гг.), где курировал вопросы транспортного машиностроения, железнодорожных перевозок и работу морских портов.

В 2004 г. после реорганизации Министерства транспорта и связи РФ И. Е. Левитин был назначен министром транспорта РФ. В период его руководства ведомством была проведена значительная работа по оптимизации взаимодействия всех видов транспортировки грузов и пассажиров в условиях рыночных отношений. Благодаря Игорю Евгеньевичу произошли серьезные сдвиги в реформировании этой важнейшей жизнеобеспечивающей отрасли. Преобразования приобрели системный характер, поскольку были подкреплены совершенствованием законодательной базы, разработкой ряда принципиально важных для транспортной отрасли программных документов. Среди них – «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года», действующая и в настоящее время. Принятие новых базовых нормативных актов, регламентирующих функционирование автотранспортной отрасли, способствовало снятию многих административных и технических барьеров, препятствующих ее устойчивой работе.

Именно Игорь Евгеньевич стал инициатором создания в нашей стране дорожного фонда. Это позволило консолидировать финансовые ресурсы для развития дорожной сети России и способствовало повышению надежности, доступности и эффективности отечественного транспорта.

На посту министра транспорта И. Е. Левитин активно взаимодействовал с руководством и активом АСМАП, глубоко вникая в проблемы международных автоперевозчиков. Во многом благодаря этому от-



На торжественном собрании, посвященном 40-летию АСМАП

расль получила новый импульс для своего развития. Так, Игорь Евгеньевич внес большой вклад в решение вопросов, связанных с ускоренным восстановлением работы отечественных транспортных компаний после финансового кризиса 2008 – 2009 гг., а также активно отстаивал позиции российских международных автоперевозчиков на межгосударственном уровне, в частности в рамках Международного транспортного форума. Решение, принятое им в интересах российских перевозчиков и способствующее совершенствованию распределения квоты ЕКМТ, и сегодня обеспечивает защиту национального рынка автоперевозок от избыточного давления перевозчиков третьих стран. Личное содействие Игоря Евгеньевича в подготовке и реализации программы поставок современных седельных тягачей на специальных условиях стало дебютным масштабным проектом в решении задач обновления парка отечественных автоперевозчиков.

В мае 2012 г. Игорь Евгеньевич был назначен советником, в сентябре 2013 г. – помощником Президента Российской Федерации, а затем и секретарем Государственного Совета Российской Федерации. В связи с этим его обязанности значительно расширились, тем не

менее он сохранил внимание к развитию международных автоперевозок. И. Е. Левитин активно содействует рассмотрению актуальных вопросов в области автомобильных перевозок и безопасности дорожного движения.

На протяжении своей трудовой деятельности Игорь Евгеньевич блестяще сочетает интересы государства и работников нашей отрасли. Он заслуженно пользуется большим уважением и авторитетом сре-

ди международных автомобильных перевозчиков.

Юбиляр является заместителем председателя Совета при Президенте РФ по развитию физической культуры и спорта, входит в состав Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам, попечительского совета Российского футбольного союза. Кроме того, И. Е. Левитин – президент Европейского союза настольного тенниса, первый вице-президент Олимпийского комитета России.

Он является действительным государственным советником Российской Федерации 1 класса, кандидатом политических наук, доцентом Московского государственного открытого педагогического университета, имеет государственные и ведомственные награды: орден «За заслуги перед Отечеством» 3 степени, орден Святого Благоверного князя Даниила Московского (награда Московской Патриархии) и другие. ➡

Администрация АСМАП сердечно поздравляет Игоря Евгеньевича с 70-летием и желает ему долгого здоровья, неиссякаемой энергии, дальнейших успехов в решении государственных задач, личного счастья и благополучия!



В Администрации АСМАП

Поздравляем!



Л. Н. Посельская



С. В. Кизилова



И. В. Лисенкова



К. М. Шаршаков



А. И. Смирнов

Сердечно поздравляем именинников, отметивших юбилей
в январе – феврале.

По традиции сначала поздравляем представительниц
прекрасной половины человечества:

Ларису Николаевну Посельскую,
генерального директора ООО «Погрантранссервис»
(г. Владивосток);

Светлану Викторовну Кизилу,
директора ООО «Джи Эль Транс» (г. Калининград);

Ирину Васильевну Лисенкову,
ведущего специалиста филиала АСМАП по Северо-Западному
федеральному округу.

Сердечно поздравляем с 70-летием и желаем крепкого здоровья
Константину Михайловичу Шаршакову,
советнику филиала АСМАП по Северо-Западному
федеральному округу.

Самые теплые поздравления с 65-летием –
Александрю Ивановичу Смирнову,
генеральному директору ООО «Новгородская Транспортная
Компания» (г. Великий Новгород);

Алексю Михайловичу Туманову,
индивидуальному предпринимателю (г. Выборг);

Алексю Львовичу Громову,
заместителю генерального директора
ООО «Трансгрупп-авто» (Московская область);

Олегу Александровичу Татарченко,
руководителю филиала АСМАП по Южному
и Северо-Кавказскому федеральным округам.

От всей души поздравляем с 60-летием и желаем большого
личного счастья

Александрю Владимировичу Собетову,
генеральному директору ООО «ТРАНСИМЭКС»
(г. Калининград);

Александрю Сергеевичу Фомину,
генеральному директору ООО Транспортная компания
«Русский транзит» (г. Санкт-Петербург);

Йоханнесу Петеру Шенхуберу,
генеральному директору ООО «Центис Руссланд»
(Московская область);

Владимиру Владимировичу Осипову,
генеральному директору ООО «Нара Авто Транс»
(Московская область);

Алексю Владимировичу Егорову,
руководителю филиала АСМАП
по Калининградской области.

Всего самого доброго желаем отметившим 55-летие
Андрею Васильевичу Захарченко,
генеральному директору ООО «ЭКСИС ТК»
(г. Санкт-Петербург);

Руслану Станиславовичу Шанкину,
генеральному директору ООО «КУБ ЛОГИСТИКА»
(г. Москва);

Олегу Викторовичу Денисову,
генеральному директору ООО «Азимут» (г. Брянск).

Удачи во всех начинаниях по случаю 50-летия желаем

Андрею Леонидовичу Чеснокову,
директору ООО «БИТАНК ЛОГИСТИК»
(Псковская область);

Ярославу Юрьевичу Третьяченко,
руководителю группы Департамента МДП
и таможенных систем АСМАП.

25 лет назад зарегистрированы:

ИП Гнененко Виктор Григорьевич (г. Биробиджан);
ЗАО «МИДАС»

(г. Санкт-Петербург, генеральный директор –
Михаил Юрьевич Климов);

ООО «ПРОМРЕСУРС» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Валентина Сергеевна Алексеева);
ИП Андрианов Алексей Николаевич (г. Петрозаводск).

Минуло 20 лет со дня образования

ООО «АКА Авто-Транс» (Тверская область,
генеральный директор – Геннадий Александрович Мостовой);

ИП Путренкова Ольга Ивановна (г. Брянск);

ООО «Мантиса» (г. Печоры,
директор – Екатерина Алексеевна Мурникова);

ООО «Юпитер-Авто» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Александр Сергеевич Тугаринов);

ООО «АВТОГАРДО» (г. Выборг,
директор – Вячеслав Владимирович Коровкин);

ООО «АННА-ЛАЙН»

(г. Санкт-Петербург, директор – Яков Игоревич Яковлев);

ООО «ТРАНСИНТЕРСЕРВИС-СПб» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Дмитрий Сергеевич Завгородний);

ИП Сизов Сергей Петрович (Псковская область);

ООО «СибМАП» (г. Иркутск,
директор – Игорь Сергеевич Парфенов);

ООО «Совбалттранс» (Калининградская область,
директор – Константин Валерьевич Тимохин).

15 лет назад организованы:

ООО «СтарЛайн» (Смоленская область,
директор – Игорь Григорьевич Борисевич);

ООО «Фаворит»

(г. Брянск, директор – Андрей Анатольевич Дунец);

ООО «Внешавтотранс-Брянск Плюс» (г. Брянск,
генеральный директор – Владимир Александрович Редькин);

ООО «КираТранс ЦДС» (Брянская область,
генеральный директор – Олег Михайлович Гагарин);

ООО «Спецавтотранс» (г. Брянск,
генеральный директор – Александр Николаевич Плешков);

ООО «Степин-Транс» (Брянская область,
генеральный директор – Андрей Викторович Степин);

ООО «Старттранс» (Брянская область,
генеральный директор – Виталий Федорович Гончаров);



А. М. Туманов



О. А. Татарченко



А. В. Собетов



А. С. Фомин



И. П. Шенхубер



А. В. Егоров



Р. С. Шанкин



О. В. Денисов



А. Л. Чесноков



Я. Ю. Третьаченко

ООО «ТЕЛС КАРГО» (Смоленская область,
генеральный директор – Андрей Петрович Абрагимович);

ООО «М.В.С.-Брянск+» (г. Брянск,
генеральный директор – Владимир Сергеевич Москвичев);

АО «Сатурн Псков» (г. Псков,
директор – Юрий Викторович Михайлов);

ООО «АвтоГруз плюс» (г. Псков,
директор – Александр Викторович Щербак);

ИП Алексеев Вадим Борисович (г. Псков);

ИП Соколов Сергей Александрович
(Волгоградская область).

10 лет назад основаны:

ИП Дусканов Николай Владимирович
(Приморский край);

ООО «АВТОГИГАНТ» (Брянская область,
генеральный директор – Андрей Владимирович Гайдук);

ООО «МАРИ-Транс» (г. Смоленск,
директор – Василий Васильевич Резепов);

ООО «РефРосТранс» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Владимир Сергеевич Кузнецов);

ООО «МиниВан» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Олег Викторович Бойков);

ООО «ВР Транспойнт» (г. Выборг,
генеральный директор –
Александр Владимирович Кузнецов);

ООО «Запад-Арт-Транс»
(г. Калининград,
генеральный директор –

Виктор Александрович Бондаренко);

ООО «Карат» (г. Калининград,
директор – Роман Юрьевич Рулев);

ООО «Карго-Лайн» (Калининградская область,
директор – Алексей Евгеньевич Борисенко);

ООО «Татиус-трек» (г. Калининград,
генеральный директор – Татьяна Владимировна Зленко);

ООО «Форвард» (г. Калининград,
директор – Павел Николаевич Лещенко);

ООО «ФУНДАМЕНТАЛ» (Калининградская область,
директор – Санан Гейдар оглы Залов);

ООО «ИнвестАвтоТранс» (г. Пермь,
директор – Денис Николаевич Бабушкин).

От имени членов АСМАП
Администрация Ассоциации
сердечно поздравляет юбиляров
и желает им доброго здоровья,
благополучия и успехов во всем!

МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ INTERNATIONAL ROAD HAULS



НОВАЯ ЖИЗНЬ АСМАП
ЭКОЛОГИЯ ПРЕДЪЯВЛЯЕТ СЧЕТ



1/92

Ровно три десятка лет назад вышел в свет первый номер журнала «Международные автомобильные перевозки». Его создание стало одним из ответов АСМАП на вызовы времени, средством расширения и укрепления связей между организациями – членами Ассоциации, содействия развитию деловых контактов с зарубежными партнерами и родственными объединениями, создания дополнительного канала распространения информации по всем проблемам, связанным с международными автомобильными перевозками.

Журналу «МАП» – 30 лет!

Александра НОВИЧКОВА

Вместе со всей отраслью издание росло и развивалось. За время своего существования «МАП» претерпевал изменения как в составе редакции, так и в содержательной части, оформлении, объеме. Однако неизменным оставалось одно: все эти годы журнал является неотъемлемой частью деятельности российских международных автоперевозчиков, освещая наиболее острые проблемы отрасли. Он прошел проверку временем, став печатным рупором АСМАП.

Издание расширяет сферу своего признания. Об этом свидетельство-

вали победы во Всероссийском конкурсе «Дорога жизни». Кроме того, оно было удостоено диплома журналистского конкурса «Экономическое возрождение России», проводимого Торгово-промышленной палатой РФ и Союзом журналистов России, и завоевало первое место в номинации «Лучший транспортный журнал» всероссийского конкурса «Автомобильный журналист года».

На данный момент вышло 160 номеров журнала. С 2011 г. редакция проводит большую работу по совершенствованию дизайна и верстки издания, качественному улучшению содержания. На его страницах регулярно появляются новые рубрики.

Во многом этому помогает анкетирование вас, наших читателей, которое ежегодно проводится среди организаций – членов Ассоциации.

В рамках опросов вы отмечаете наиболее актуальные темы, которые хотели бы видеть на страницах журнала, а редакция внимательно изучает полученные результаты и предпринимает меры по модернизации издания. Руководители и специалисты Администрации АСМАП, филиалов и представительств Ассоциации прикладывают большие усилия по подготовке интересных и нужных для перевозчиков материалов.

Среди новых рубрик, появившихся на страницах журнала



«МАП» за последние несколько лет: советы специалистов АСМАП по заполнению иностранных разрешений; по недопущению ошибок, связанных с транзитом через ряд стран; по юридическим вопросам; по оформлению страховых полисов; по снижению издержек в условиях ограничений. В последнее время в журнале стала публиковаться информация об измене-

Стабильно пользуются большой популярностью материалы о передовом опыте ведения бизнеса ведущими автотранспортными организациями. Но теперь (помимо интервью с директорами предприятий) внимание уделяется и наиболее опытным высококвалифицированным водителям.

Многих из вас заинтересовала серия публикаций, посвященных по-

таментов и управлений Администрации АСМАП, в которых подробно разбирается работа возглавляемых ими структур, направленная на повышение конкурентоспособности российских перевозчиков.

Мы продолжим двигаться в заданных вами, уважаемые читатели, направлениях. Редакция журнала «МАП» открыта для общения и ждет от вас новых предложений по усо-



ниях при организации перевозок в связи с распространением коронавирусной инфекции; об особенностях проезда по российской столице; о развитии электронных финансовых услуг; о профессиональной дополнительной подготовке перевозчиков.

явлению и развитию региональных подразделений Ассоциации. В этих статьях на практических примерах рассматриваются меры, принимаемые ими для защиты интересов отечественных перевозчиков на местах. Кроме того, регулярно публикуются интервью с руководителями депар-

вершенствованию издания. Для этого мы вновь проведем аналогичный опрос. Ответить на вопросы анкеты можно будет на сайте АСМАП либо на региональных мероприятиях, которые традиционно проводятся в начале года в каждом федеральном округе нашей страны. ➔

Нас поздравляют

Накануне юбилея журнала «МАП» в Администрацию АСМАП поступило множество поздравительных обращений с теплыми словами и пожеланиями от читателей – перевозчиков и коллег по цеху. Мы высоко ценим каждое из них и публикуем на страницах журнала. Благодарим всех приславших поздравления!

Уважаемые коллеги!

На протяжении 30 лет коллектив АО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг» являлось и продолжает являться одним из активных читателей журнала «МАП», а также постоянным партнером, готовящим для публикации в нем необходимые материалы.

Отрадно отметить, что Администрация АСМАП на высоком профессиональном уровне не только доводит до международных автоперевозчиков возникающие в отрасли проблемы, но и через компетентные комментарии узких специалистов указывает пути их решения. С душевной теплотой прочитывается рубрика о деловой жизни ведущих международных перевозчиков страны и конкретных людях – от руководителя предприятия до водителя-международника. В публикациях журнала «МАП» наличествует гармоничное сочетание силы слова и выразительных картинок, что делает его внешне красочно-привлекательным и интересным по содержанию. Совокупная позитивно-полезная информация журнала носит объединительный характер для всех международных автоперевозчиков России. Она реально способствует нашему успеху в конкурентной борьбе на евроазиатском рынке по оказанию транспортных услуг.

От души поздравляю Администрацию АСМАП с 30-летием со дня выхода первого номера. Желаю вам крепкого здоровья, благополучия и дальнейших творческих успехов!

**Член Правления АСМАП, первый заместитель генерального директора
АО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг», заслуженный работник транспорта РФ А. И. Галаганов**

Уважаемые коллеги!

Изданию «МАП» – 30 лет!
Сердечно поздравляем весь
коллектив Администрации АСМАП
с этим юбилеем!

Издание качественного,
полноценного периодического
журнала – дело, бесспорно,
тяжелое и кропотливое. Но вы с
ним успешно справляетесь!

Желаем, чтобы в
следующих десятилетиях
ваша заинтересованная
читательская аудитория только
увеличивалась, чтобы ваш труд
был всегда справедливо оценен:
читателями – признательностью,
а коллегами – по достоинству!

**Член Правления АСМАП,
генеральный директор
ООО «СТАЛЕНА»
(Калининградская область)
С. А. Гоз**

Уважаемые Евгений Сергеевич и Андрей Николаевич!

Примите поздравления с 30-летием журнала!

За эти годы издание, некогда ставшее первым в сфере международных автоперевозок, выросло до серьезного средства массовой информации, которое затрагивает на своих страницах актуальные темы, охватывающие все стороны современной действительности.

На редакцию возложена непростая миссия – донести до читателя свежую информацию о предстоящих событиях, новых технологиях, планах и перспективах развития международных автоперевозок на всех направлениях – с учетом особенности и специфики как региона, так и иностранного государства. И с этой задачей, как показали десятилетия работы, вы справляетесь успешно. Пусть этот очередной круглый юбилей станет отсчетом новой страницы в истории журнала, наполненной интересными делами, нестандартными решениями.

От души желаю вам и коллективу, непростым трудом по крупицам собирающему каждый номер журнала, творческого поиска, острого пера, реализации новых планов и благополучия!

**Генеральный директор ЗАО «Фаворит-Сервис»
(Приморский край) А. В. Иванченко**

Коллеги! Дорогие друзья!

Будучи настоящим автомобилистом-международником, невозможно пройти мимо такой замечательной даты: нашему любимому профессиональному журналу 30 лет!

Вот уже три десятка лет «МАП» для нас не только путеводитель по извилистым и нередко неожиданным дорогам многих стран. Журнал стал настоящим другом и собеседником в минуты отдыха в дальней дороге. Герои его публикаций настраивают на оптимистичный лад, даже если говорить приходится о проблемных вопросах. У нас всегда остается уверенность в том, что любые проблемы решаемы, а главное, что дома тебя с нетерпением ждут родные, близкие друзья, наша малая и в то же время самая большая Родина – Россия.

С юбилеем, любимый журнал! С юбилеем, Администрация Ассоциации! Счастья, здоровья и удачи всем на нашем верном пути!

Член Регионального совета АСМАП в ЦФО, генеральный директор ОАО «Жуковкааэротранс», глава Жуковского муниципального округа Брянской области В. В. Латышев

Дорогие друзья!

Ваш журнал выходит 30 лет. По историческим меркам это немного. Но за столь короткий срок он получил признание широкого круга читателей. Приятно отметить, что на страницах издания постоянно находит место объективный и глубокий анализ положения дел в международных автомобильных перевозках.

Примите поздравления с юбилеем и пожелания дальнейших успехов на поприще профессионального освещения вопросов развития российских международных автомобильных перевозок.

**Директор ООО «Карго Лайн Смоленск»
Г. Ю. Авдеев**

Уважаемые коллеги!

От всей души поздравляем Администрацию АСМАП с большим юбилеем – 30-летием выхода первого номера журнала «МАП».

Все эти годы мы всегда ждем выхода в свет очередного выпуска нашего, в полном смысле этого слова, журнала. Очень интересно читать про коллег-перевозчиков, которые делятся опытом своей работы, про действия Администрации АСМАП, направленные на защиту интересов международных автомобильных перевозчиков, обзор законодательных актов.

Безусловно, журнал очень интересен и полезен. Желаем редакции работать в таком же плодотворном ключе и дальше.

**Коллектив ООО «Регул-авто»
(Калининградская область)**

Дорогие друзья!

От международных перевозчиков Калининградской области я рад поздравить Администрацию АСМАП с этой замечательной датой! Журнал «МАП» – одно из старейших автомобильных СМИ в России. Вот уже 30 лет его издатели радуют читателей интервью с теми, кто определяет лицо автомобильной индустрии в России и в мире, публикациями о бесценном опыте передовиков отрасли, историями из жизни водителей-международников. В этот юбилейный год я желаю журналу всегда оставаться актуальным и любимым нами – верными читателями!

**Индивидуальный предприниматель В. А. Попов
(Калининградская область)**

Уважаемые коллеги!

От имени коллектива ООО «Калинин и К» поздравляем Администрацию АСМАП с 30-летним юбилеем выхода первого номера журнала «МАП».

С интересом читаем каждый номер журнала. Очень приятно, когда публикуется информация о твоей организации. Мы всегда просим в филиале АСМАП по Калининградской области несколько экземпляров для раздачи своим сотрудникам и партнерам.

Журналу желаем оставаться всегда таким же актуальным, востребованным и интересным.

**Генеральный директор ООО «КАЛИНИН и К»
(г. Калининград) А. В. Смирнов**

Уважаемые коллеги!

Поздравляем всех создателей и лиц, принимающих участие в подготовке журнала «МАП», с юбилейным 30-летним выходом издания.

Данный журнал является авторитетным и профессиональным изданием, на страницах которого всегда размещена актуальная, полезная и разносторонняя информация для читателей. Свежие новости, интересующие перевозчиков темы, объективные ответы, волнующие проблемы, разнообразные темы, рубрики и разделы – все это про журнал «МАП», он многогранен. Издание интересно не просто читать, но и изучать с пользой. Достоинство журнала – это высокий уровень публикуемых материалов. Успех журнала – это результат огромных усилий.

Выражаем искренние слова благодарности Администрации АСМАП и желаем творческих удач, успехов и дальнейшего плодотворного развития.

Коллектив ООО «Авто-777-Транс» (Смоленская область)

Дорогие друзья!

Поздравляем Администрацию АСМАП с юбилейной датой – 30-летием журнала «МАП».

Желаем всем сотрудникам редакции, авторам и читателям крепкого здоровья, творческих успехов и долголетия, дальнейшего развития и процветания журналу!

**Коллектив
ООО «Группа Компаний «Д-Транс»
(Московская область)**

Уважаемые коллеги!

Вот уже 30 лет выходит в свет журнал, который за это время стал для перевозчиков неким помощником в нашей повседневной работе, так как в нем публикуются различные материалы по актуальному законодательству в сфере МАП, статьи технической направленности, новости в области грузоперевозок, информация о различных мероприятиях. Кроме того, в издании размещаются рассказы о нашей жизни и работе из первых уст, поздравления с юбилеями, награждениями, что показывает близость АСМАП к перевозчикам. Журнал «Международные автомобильные перевозки» – это площадка, на которой мы можем делиться своим опытом и что-то узнавать от других.

Стоит отметить, что журнал до сих пор издается в печатном виде, и, приходя в Ассоциацию, можно с интересом скоротать время, так как всегда в свободном доступе находятся свежие номера. Сердечно поздравляю Администрацию АСМАП и всех, кто причастен к деятельности журнала «Международные автомобильные перевозки», с этой замечательной датой и желаю дальнейших деловых и творческих успехов, новых плодотворных идей и профессиональных удач!

**Директор ООО «Контейнерный транзит»
(г. Санкт-Петербург) И. М. Романов**

Уважаемые коллеги!

Мы рады поздравить Администрацию АСМАП с таким знаменательным событием –

30 лет со дня выхода первого номера журнала «МАП»!

Журнал успешно собрал вокруг себя перевозчиков всей страны и стал важным помощником в сфере осуществления международных перевозок. Коллеги активно делятся своим опытом и держат руку на пульсе, освещая наиболее актуальные вопросы настоящего времени.

Хотелось бы выразить благодарность Ассоциации за труд в развитии журнала и умение сочетать актуальность публикаций с глубиной проработки тем. Желаем неиссякаемого творческого вдохновения, верных читателей и ориентира только на результат высокого качества!

**Коллектив ООО «Берит-АвтоГаз»
(г. Смоленск)**

Уважаемые коллеги!

Примите искреннее поздравление с 30-летием нашего любимого журнала «МАП»! Коллектив ООО «ЕС Транс» является его постоянным читателем. Обсуждаем статьи, интересуемся опытом коллег-перевозчиков.

Желаем Администрации АСМАП и редакции журнала дальнейших творческих успехов и динамичного развития. Ждем новых актуальных статей про наш непростой бизнес, про трудные, но интересные маршруты!

Коллектив ООО «ЕС Транс» (Московская область)

Уважаемые коллеги!

Поздравляем Администрацию АСМАП с юбилеем журнала «МАП»!

«МАП» – один из самых популярных журналов в сфере международных автомобильных перевозок, имеющий многолетнюю успешную историю развития. Издание рассчитано на широкий круг автомобилистов-профессионалов, представителей автомобильного бизнеса, на его страницах – новинки техники, статьи по истории автомобиля, материалы о ремонте и сервисном обслуживании и многое другое.

На вас возложена непростая миссия – донести до читателя свежую информацию о предстоящих событиях, новых технологиях, планах и перспективах развития в сфере МАП. И с этой задачей, как показали десятилетия работы на рынке СМИ, вы справляетесь успешно. Желаем вам созидательной работы, чтобы ваш труд был всегда справедливо оценен: читателями – признательностью, а коллегами – по достоинству. Пусть ваши материалы будут интересными: интервью – злободневными, аналитические обзоры – непредвзятыми. Желаем вам и впредь достигать больших творческих успехов, завоевывать новую аудиторию, увеличивать тиражи.

И... побольше хороших новостей!

Генеральный директор ООО «ВИКИНГ», ООО «Скиф» (г. Санкт-Петербург) Ю. А. Федоров

Уважаемые коллеги!

От всей души хотели бы поздравить Администрацию АСМАП с 30-летним юбилеем журнала «МАП». На протяжении десятков лет издание является источником полезной информации для автомобильных перевозчиков, всегда идет в ногу со временем, отражает на страницах проблемы, все изменения, связанные с международными перевозками.

Желаем редакции журнала новых интересных публикаций, успехов, дружеских и доверительных отношений с перевозчиками и, конечно же, крепкого здоровья, счастья и благополучия!

**Индивидуальный предприниматель
Т. М. Посконная (г. Брянск)**

Уважаемые коллеги!

Заходя в офис нашего предприятия, водители частенько спрашивают, нет ли свежего номера журнала «МАП». Уже много лет с большим интересом ждем выхода в свет очередного номера «МАП» и с увлечением прочитываем его. И это, конечно же, благодаря тому, что над журналом работают люди – авторский коллектив, плодами творчества которого мы пользуемся.

От всей души поздравляем Администрацию АСМАП с юбилеем любимого нами и уважаемого журнала, а редакционному коллективу «МАП» желаем успехов и новых творческих открытий!

**Руководство и водители предприятия
«ИП Зайцев А. Н.» (г. Петрозаводск)**

Уважаемые коллеги!

Поздравляю Администрацию Ассоциации и команду журнала «МАП» с юбилейной датой! Желаю вашему изданию дальнейшего процветания, а творческому коллективу – реализации намеченных планов, вдохновения, профессиональных успехов, приумножения добрых традиций, а также здоровья и личного счастья всем сотрудникам редакции.

**Директор ООО «РосНевельАвто»
(Псковская область) В. Б. Иванов**

Уважаемые коллеги!

Поздравляю с 30-летним юбилеем журнала «МАП»! Издание всегда интересно читать, в нем содержится полезная и своевременная информация. На сегодняшний день это чуть ли не единственное печатное издание, освещающее профессиональные вопросы

и проблемы международных автоперевозчиков. Регулярные выпуски журнала – это результат огромных усилий Администрации АСМАП. Спасибо за профессионализм и всестороннее освещение затрагиваемых в журнале тем.

Желаю редакции журнала новых интересных публикаций, творческих успехов и издательского долголетия!

**Коммерческий директор ООО «АркоТурс»
(г. Санкт-Петербург) Р. Б. Евсеенко**

Уважаемый Евгений Сергеевич!

Поздравляю вас с 30-летием журнала «МАП»! Создание и продвижение издания – это ежедневный труд. Желаю вашему коллективу крепкого здоровья и процветания!

**Индивидуальный предприниматель С. И. Бояршинов
(г. Пермь)**

Уважаемые коллеги!

Компания «Лорри» от всей души поздравляет Администрацию АСМАП с 30-летним юбилеем журнала «МАП»!

Тридцать лет – это не просто дата, это серьезный отрезок пройденного пути, который без лишних слов говорит о вашем профессионализме, трудолюбии и накопленном опыте. Желаем вам неиссякаемой творческой энергии, успехов во всех начинаниях, высоких достижений и превосходных результатов. Пусть любовь к вашему делу продолжает вдохновлять вас на новые свершения!

Генеральный директор АО «Лорри» (г. Екатеринбург) О. И. Хаустов

Уважаемые коллеги!

Поздравляю Администрацию АСМАП с 30-летием журнала «МАП». Желаю, чтобы и дальше сплоченный коллектив дружно работал, помогая всем членам Ассоциации. Творческих успехов и побед в издательском бизнесе! Любим, читаем, ценим!

**Член Регионального совета АСМАП в ПФО, исполнительный руководитель ИП Левашова Е. Ю.
(г. Набережные Челны) М.Г. Левашов**

Уважаемые Евгений Сергеевич и Андрей Николаевич!

Одной из действенных площадок для выражения мнений автоперевозчиков и оценок ими происходящих процессов в транспортной отрасли является журнал «Международные автомобильные перевозки» (МАП), первый номер которого вышел 30 лет назад.

Журнал «МАП», издаваемый Ассоциацией, стал источником важнейшей информации, необходимой для обеспечения деятельности автопредприятий в правовом поле. Здесь публикуются новости законодательства транспортной отрасли, даются необходимые комментарии и разъяснения. Благодаря размещаемым в журнале материалам предприятия и организации – члены АСМАП всегда в курсе происходящих событий у коллег в различных российских регионах. Издание публикует необходимые сведения об условиях выполнения перевозок в международном сообщении в зарубежных странах, рассказывает о складывающихся там ситуациях, что стало особенно актуальным в условиях пандемии. Долгие годы журнал «МАП» сотрудничает с журналом «Автомобильный транспорт», где в специальной рубрике «АСМАП – международные перевозки» печатаются материалы о проводимых Ассоциацией мероприятиях, публикуются интервью с руководителями автотранспортных предприятий. Тем самым читатели «АТ» имеют возможность получать своевременную и достоверную информацию о международных автомобильных перевозках из первых уст.

Журнал «Автомобильный транспорт» поздравляет Администрацию Ассоциации с 30-летием со дня выхода первого номера журнала «МАП», где важнейшими для всех автотранспортников являются публикации, в которых рассказывается о достигнутых положительных решениях проблем, поднимаемых на страницах издания. Корреспонденты журнала «Автомобильный транспорт», принимая участие в важнейших для автотранспортной отрасли мероприятиях, имеют возможность видеть, как руководители АСМАП напрямую доносят проблемы международных автоперевозчиков до высших уровней государственной власти, вплоть до Президента Российской Федерации, участвуют в формировании необходимых поручений, контролируют их выполнение.

Желаем руководству АСМАП, его сотрудникам, редакции журнала и членам Ассоциации дальнейших успехов в решении поставленных задач, благополучия, сохранения и укрепления своего здоровья!

**Главный редактор журнала «Автомобильный транспорт»
В. Ф. Кузьмина**

Поздравляем с 65-летием

руководителя филиала АСМАП по Южному и Северо-Кавказскому федеральным округам О. А. Татарченко!

Строгий, но отзывчивый, требовательный, но справедливый – так отзываются о юбиларе его коллеги. Руководить подразделением Ассоциации, которая более 45 лет успешно осуществляет свою деятельность, – большая ответственность. Сложно представить, что филиал АСМАП по Южному и Северо-Кавказскому федеральным округам добился бы профессионального признания и значимых успехов в отрасли без своего руководителя. Человека, который не просто ставит задачи, а чья цель – передать накопленный опыт, все свои знания и навыки коллегам по цеху.



Слева направо: начальник Южного управления Госавтонадзора И. Ю. Высоцкий, глава администрации Ростова-на-Дону в 2016 – 2019 гг. В. В. Кушнарев, О. А. Татарченко

Юрий ТЕЛЯТНИК

А делиться действительно есть чем. Больше половины прожитой жизни О. А. Татарченко трудится на автомобильном транспорте. На протяжении 38 лет не меняя сферы деятельности, он вносит свой вклад в развитие международных автомобильных перевозок.

Каков его трудовой путь? От станционного рабочего Северо-Кавказской железной дороги в студенческие времена до руководителя филиала Ассоциации по Южному и Северо-Кавказскому округам.

В его послужном списке «Соватотранзит», «Совавто-Ростов», «Совавто-Ростов» – «Люкстрас-сервис». С 1996 г. и по сегодняшний день в трудовой книжке

графа «место работы» неизменна – это АСМАП, куда он пришел представителем Секретариата Ассоциации по Южному региону России, а уже в 2000 г. возглавил филиал.

– За 35 лет с момента моего знакомства с ним Олег Александрович проявил себя как человек, который отлично знает свое дело, добросовестный, порядочный, всегда придет на помощь. Мы регулярно встречаемся на региональных этапах по ЮиСКФО Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи», мероприятиях, связанных с нашей деятельностью, на заседаниях Регионального совета Ассоциации по ЮиСКФО. Работа АСМАП хорошо налажена, стабильна и комфортна, – рассказывает директор



На заседании Регионального совета АСМАП в ЮиСКФО

ООО «Винес-Транс» Василий Владимирович Сокира.

Сегодня филиал АСМАП по Южному и Северо-Кавказскому федеральным округам – важная часть системы международных автомобильных перевозок. Так, более 90 % рейсов из Ирана совершают дагестанские перевозчики – члены Ассоциации, большая часть из которых использует книжки МДП. Сегодня перевозчики Южного и Северо-Кавказского федеральных округов активно применяют систему МДП. Во многом это стало возможным благодаря юбиляру. Ассоциация помогает устанавливать контакты между перевозчиками и руководителями различных грузовладельцев ЮиСКФО. По результатам прокладываются маршруты в Европу, Турцию, Армению. Количество рейсов постоянно растет, а у членов АСМАП есть возможность обновлять автопарк, в том числе и машинами высокого экологического стандарта Евро-5.

– Если раньше многие лишь мечтали об автомобилях в лизинг, то сейчас уже имеют такую возможность, получив поддержку в своих стремлениях от Олега Александровича. Именно он провел огромную работу по решению данного вопроса, – говорит Магомедзапир Гаджиевич Гаджиев, генеральный

директор ООО «Круиз», действительный член АСМАП.

О. А. Татарченко регулярно общается с перевозчиками регионов Юга России. Он налаживает коммуникации между Ассоциацией, перевозчиками, органами законодательной и исполнительной власти региона, профессиональными союзами и объединениями. Все это – для урегулирования текущих проблем и совершенствования уровня международных перевозок. Например, в результате проведенной работы филиала с Минтрансом Ростовской об-

ласти на местных трассах организовано более 40 мест для остановки и стоянки автомобилей, что позволило убрать большегрузный транспорт с обочин дорог.

При активном участии Олега Александровича расширяется привлечение отечественных транспортных компаний к перевозкам внешнеторговых грузов.

Особое внимание О. А. Татарченко уделяет повышению квалификации работников организаций – членов Ассоциации. Для этого в регионе регулярно проводятся семинары с участием работников контрольно-надзорных органов. Он активно привлекает руководителей предприятий – членов АСМАП к участию в обучающих программах, организуемых Ассоциацией на базе Учебно-оздоровительного комплекса «Олимп» (г. Светлогорск Калининградской области).

За годы трудовой деятельности юбиляр отмечен наградами АСМАП и ведомственными наградами.

При его участии филиал Ассоциации по ЮиСКФО стал стабильным и надежным партнером для значительного количества автоперевозчиков. ➡

Администрация АСМАП сердечно поздравляет О. А. Татарченко с 65-летием и желает доброго здоровья, удачи, профессиональных успехов и безмерного счастья!



Региональный этап конкурса «АСМАП-Профи» (г. Ростов-на-Дону)

Константин – ЗНАЧИТ ПОСТОЯННЫЙ

Поздравляем советника филиала АСМАП
по Северо-Западному федеральному округу
К. М. Шаршакова с 70-летием!

«Постоянный» – так переводится с латыни имя Константин. Трудно найти более верного своему делу человека с подобным именем. Именно о таком человеке – Константине Михайловиче Шаршакове – пойдет речь в этой статье. О том, кто более 45 лет своей жизни посвятил служению автомобильному транспорту и перевозкам. Такой же постоянный он и в семейной жизни: уже 42 года состоит в браке с единственной и любимой женой Людмилой. Гордостью его являются уже взрослые дети, которые тоже продолжили дело отца, связав свою жизнь с автомобильными перевозками.



Елизавета ТИТОВА

А начиналось все так. В далеком 1975 году выпускник дневного отделения механико-автодорожного факультета Ленинградского инженерно-строительного института Костя Шаршаков начал свою трудовую деятельность инженером по перевозкам в Автоколонне № 1106.

Молодому, подающему надежды специалисту все было по плечу: и организация перевозок, и руководство сотрудниками предприятия. И даже среди опытных и убежденных сединой шоферов он пользовался авторитетом и уважением за умение найти свой подход к каждому, за грамотность и компетентность.



Вся семья в сборе (слева направо): младшая внучка Дарья, старшая внучка Ксения, дочь Елизавета, Константин Михайлович, жена Людмила, сын Георгий, невестка Марина, старший внук Максим, младший внук Владимир

Именно за эти качества в 1980 годах Константина Михайловича, молодого коммуниста, пригласили на работу инструктором по транспорту промышленно-транспортного отдела райкома партии Фрунзенского района, а затем инструктором отдела транспорта и связи обкома КПСС. Круг вопросов расширился, количество проблем увеличивалось, возросла ответственность за порученное дело. И здесь К. М. Шаршаков оказался на высоте. Чего стоили только его ежегодные выезды с колонной питерских перевозчиков на уборочную в Курскую и Оренбургскую области, сколько вопросов приходилось решать комиссару ленинградского отряда...

Через пять лет в стране началась перестройка, сильно изменив социально-экономический вектор развития страны. В 1989 году Константин Михайлович переходит на работу начальником отдела в Управление «Леноблтранс». Но оно позднее распалось, как и многие другие объединения и предприятия города.

Но наш герой не падает духом. И всей отрасли на удивление создает Союз автоперевозчиков и экспедиторов, став его исполнительным директором. Объединение развивается, защищает права перевозчиков, решает конфликты на

границе, помогает выжить автопредприятиям.

Спустя два года, в 1997-м, К. М. Шаршаков передает права управления союзом своему преемнику, а сам переходит в региональное представительство АСМАП по Северо-Западу России (впоследствии преобразованному в филиал Ассоциации по Северо-Западному федеральному округу). Сначала он был назначен ведущим специалистом, а затем – заместителем руководителя.

В то время (до 2010 г.) подразделением руководил без преувеличения

гуру – академик транспорта Вальтер Федорович Вельсман, с которым они вместе проработали более десяти лет, оперативно решая возникающие трудности, связанные с осуществлением международных автоперевозок.

В настоящее время Константин Михайлович почетный автотранспортник, почетный работник транспорта России, является советником руководителя филиала АСМАП по Северо-Западному федеральному округу. И вот уже без малого четверть века решает проблемы, связанные с международными автоперевозками, передает свой богатый опыт молодому поколению.

А трудностей сегодня очень много. В последнее время к ним добавились и сложности, вызванные пандемией коронавируса. Но такой уж у нас в стране народ: всегда живет надеждой на светлое будущее и лучшие времена. А с верой и надеждой всегда легче выполнять все задачи и с оптимизмом смотреть в будущее. ➔

*Девятого января 2022 года
Константину Михайловичу Шаршакову исполнилось 70 лет. Администрация Ассоциации искренне поздравляет его с юбилеем и желает крепкого здоровья, неиссякаемого оптимизма и благополучия!*



С младшим внуком Владимиром и дочерью Елизаветой

Поздравляем с 60-летием руководителя филиала АСМАП по Калининградской области А. В. Егорова!

В феврале текущего года руководитель филиала АСМАП по Калининградской области А. В. Егоров отметил 60-летний юбилей. Благодаря своим деловым и человеческим качествам, компетентности и работоспособности Алексей Владимирович заслужил авторитет среди перевозчиков региона и коллектива Ассоциации. Сложно ли постоянно отстаивать интересы членов АСМАП? Удастся ли предприятиям, занятым в сфере международных перевозок, справляться с последствиями кризисов? Эти и другие вопросы мы задали в канун юбилея А. В. Егорову.



СПРАВКА

А. В. Егоров родился 21 февраля 1962 г. После окончания в 1984 г. Калининградского высшего военно-морского училища он посвятил многие годы Военно-Морскому Флоту России, пройдя нелегкий путь до капитана 1-го ранга, командира бригады надводных кораблей. В 2000 г. Алексей Владимирович с отличием окончил Военно-морскую академию имени адмирала флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова, а в 2004 г. также с отличием – Калининградский государственный университет. За годы службы А. В. Егоров накопил большой профессиональный опыт, позволивший ему в дальнейшем справляться с непростыми задачами и на гражданской службе. Начиная с 2002 г. его трудовая биография неразрывно связана с АСМАП. Он сначала работал в должности ведущего специалиста представительства Ассоциации по Калининградской области, а затем, благодаря высокому чувству ответственности, организаторскому умению и целеустремленности, возглавил филиал и является его бессменным руководителем уже 18 лет.

Филиал АСМАП по Калининградской области начал свою работу в девяностые годы двадцатого века, непростые для всей России. Калининградская область в то время оказалась отделенной границами от основной территории Российской Федерации, в окружении зарубежных государств. Возглавить филиал в таком непростом регионе мог только человек, отлично знающий его особенности, опытный в плане организации работы. Сначала это был Н. М. Кудряшов, автотранспортник с многолетним стажем. В 2004 г. руководителем филиала был назначен А. В. Егоров.

– **Алексей Владимирович, в Калининградской области границ боль-**

ше, чем в любом другом регионе России. Казалось бы, есть масса возможностей для развития международных автоперевозок. Так ли это?

– Теоретически да. Но на практике, к сожалению, существует большое количество факторов, которые сдерживают развитие нашей отрасли. К основным я бы отнес следующие:

- постоянно возрастающая финансовая нагрузка на транспортные компании;
- высокая стоимость новой техники, проценты при кредитовании и лизинге;
- медленно, но неуклонно растущая цена на дизельное топливо;
- дефицит водительского состава.

– **Сколько организаций сейчас объединяет филиал АСМАП по Калининградской области? В каком состоянии находится автопарк области? Удастся ли компаниям его обновлять и пополнять?**

– В 2021 г. в связи с непростой экономической ситуацией, в том числе связанной с пандемией, количество организаций – действительных членов АСМАП уменьшилось на десять. Но при этом в члены Ассоциации было принято девять новых компаний. Происходит определенная ротация. Приходят молодые и грамотные специалисты. Многие из них уже имели представление о международных перевозках, когда были студентами и проходили прак-

тику у нас. Сейчас они являются менеджерами многих наших организаций. Сегодня в филиал АСМАП по Калининградской области входит более 200 транспортных компаний с общим парком более 3 500 единиц. Автоперевозчики не только сохраняют свой бизнес, но и ищут новые оптимальные направления, удобные способы доставки и новых клиентов, обновляют подвижной состав. Растет количество автомобилей, относящихся к экологическим классам Евро-5 и -6.

– На что сегодня ориентированы региональные перевозчики – на европейский или российский рынок? Появились ли новые направления, маршруты?

– Основным в структуре перевозок, как и раньше, остается импорт – при общем уменьшении объемов внешнеторговых грузов на 1,2 %. Естественно, в силу нашего географического положения и сложившихся традиционных связей региональные перевозки в первую очередь ориентированы на европейский рынок. В числе самых популярных направлений по-прежнему остаются Литва, Польша и Германия. Но в последнее время стали востребованы Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан и Киргизия. Два предприятия – члена Ассоциации в Калининградской области ведут активные проработки с целью начала доставки грузов из Китая. Так что география перевозок расширяется.

– Филиал АСМАП активно сотрудничает с местными органами власти и другими государственными структурами. Расскажите коротко о работе с ними?

– Задача филиала АСМАП по Калининградской области все эти годы остается неизменной: максимально содействовать развитию отрасли международных автоперевозок и каждой входящей в Ассоциацию компании. Ведется активная работа с региональными органами власти, Калининградской областной таможней, Межрегиональным управлением государственного автодорожного надзора и другими структурами, от которых зависит обеспечение стабильной работы транспортников.

В частности, решаются вопросы соблюдения таможенного законодательства, оптимизации функционирования пунктов пропуска, профилактики нарушений транспортного законодательства, объективного подхода к организациям – членам АСМАП при рассмотрении совершенных нарушений, исключения случаев приостановки допуска к международным перевозкам.

Так, на основании неоднократных обращений филиала, анализа ситуации с состоянием дорог Калининградской области (в том числе с помощью метеостанций, установленных на АПВГК) были отменены весенние ограничения на дорогах регионального и межмуниципального значения. Вопрос для международных перевозчиков области крайне важный, поскольку все автомобильные пункты пропуска в польском направлении расположены на региональных дорогах.

Удалось нормализовать ситуацию с АПВГК в области. Не допущен ввод в эксплуатацию несоответствующих пунктов, что могло бы привести к штрафам и привлечению невиновных перевозчиков к ответственности, как это, к сожалению, происходило в отдельных регионах страны.

Кроме того, филиал Ассоциации по Калининградской области принимал активное участие в консультациях по поводу строительства нового МАПП «Дубки» на российско-литовском участке границы. По согласованию с руководством ФГКУ «Росграницы» был проведен тестовый проезд автопоезда по всей линии движения грузовых транспортных средств. Это помогло выявить отдельные серьезные недостатки, допущенные при строительстве данного пункта пропуска.

По представленным замечаниям все недочеты были устранены застройщиком, так что МАПП «Дубки» полностью готов к эксплуатации. Он должен стать самым современным пунктом пропуска на территории нашей страны с пропускной способностью 1 250 грузовиков в сутки.

Работа филиала с Северо-Западным межрегиональным управлением государственного автодорожного надзора проводится в оперативном режиме. Я, как руководитель филиала, на постоянной основе принимаю участие в заседаниях комиссий по разбору нарушений транспортного законодательства РФ и ЕАЭС. Не было ни одного случая, чтобы обращения оставались без конкретного ответа либо необходимые действия не предпринимались в кратчайшие сроки. В результате совместной профилактической работы количество нарушений транспортного законодательства ЕАЭС удается снижать.

– Какие основные вопросы стоят перед филиалом АСМАП по Калининградской области в настоящее время?

– Главная задача состоит в том, чтобы каждый перевозчик – член Ассоциации работал комфортно, чтобы все транспортные средства эксплуатировались круглогодично и приносили соответствующий доход водителям, менеджерам и директорам организаций. Считаю и считаю, что транспортная отрасль является ведущей в Калининградской области. В ней работает (по самым скромным подсчетам) порядка 15 000 человек. Наша задача сделать так, чтобы все они трудились успешно.

За многолетний добросовестный труд и заслуги перед автотранспортной отраслью Алексей Владимирович Егоров награжден ведомственными наградами: нагрудным знаком «Почетный автотранспортник», почетной грамотой Министерства транспорта РФ, благодарностью министра транспорта РФ, а также наградами Ассоциации: Золотым значком АСМАП, знаком отличия АСМАП «За вклад в развитие международных автомобильных перевозок».

Администрация АСМАП сердечно поздравляет Алексея Владимировича с юбилеем и желает ему крепкого здоровья, благополучия, неиссякаемого оптимизма и дальнейших успехов в профессиональной деятельности!

Точка роста

Конференция АСМАП в Смоленске

16 февраля 2022 г. в Смоленске состоялось первое в текущем году региональное мероприятие АСМАП – конференция «Итоги и перспективы внешнеэкономической деятельности международных автомобильных перевозчиков ЦФО и Смоленской области» и выставка «АСМАП-Смоленск-2022». В них приняли участие около 70 местных перевозчиков – действительных членов Ассоциации, председатель Правления и Регионального совета АСМАП в ЦФО И. В. Богданов, член Правления Ассоциации А. В. Николенко, руководители и представители Администрации Смоленской области, Западного МУГАДН ЦФО, региональных Управления ГИБДД, таможни, торгово-промышленной палаты, Центра поддержки экспорта и другие.

Александр ЛАРИОНОВ,
Александра НОВИЧКОВА

Мероприятие началось с минуты молчания в память о коллегах, временно ушедших из жизни в прошлом году из-за коронавирусной инфекции: заместителе генерального директора АСМАП С. И. Баклицком, советнике президента Ассоциации П. Ф. Павлюке, директоре ООО «Фрут Лайн» П. В. Клопове, учредителе ООО «Авто-777-Транс» В. П. Солдатенкове, директоре ООО «ТЛК» И. Е. Юрике и других.

Присутствующих поприветствовал заместитель начальника департамента Смоленской области по транспорту и дорожному хозяйству А. В. Бахов. Он высоко оценил плодотворное сотрудничество департамента и АСМАП в решении проблем международных автоперевозчиков региона и отметил большой вклад автотранспортников в развитие Смоленской области.

С докладом «Итоги и перспективы внешнеэкономической деятельно-



Президиум конференции АСМАП в Смоленске

сти международных автомобильных перевозчиков ЦФО и Смоленской области», сопровождаемым презентацией, выступил руководитель представительства Ассоциации в ЦФО А. С. Ларионов. Он отметил, что даже в непростых условиях количество организаций, допущенных к осуществлению международных грузовых автоперевозок в регионах ЦФО, к началу 2021 г. возросло на 476 и составило 4 948 с парком 57 490 транспортных средств (+18,4 %, или 10 584 единиц). При этом подвижной состав у 585 организаций – членов АСМАП в

истекшем году вырос на 2 811 ТС и составил 21 658 единиц. Количество организаций по Смоленской области возросло на восемь, парк их ТС – на 1 402. Удельный вес подвижного состава членов Ассоциации ЦФО, соответствующего нормам Евро-5 и -6, поднялся с 81,4 до 84,3 %. Это один из наивысших показателей среди всех округов России.

По результатам 2021 г. наблюдался рост по большинству основных направлений рынка МАП Смоленской области: Польше (+12 %), Германии (+8 %), Литве (+6 %), Латвии (+15 %)



В мероприятии приняли участие около 70 перевозчиков региона

и Румынии (+3 %). Увеличение количества рейсов с грузом, выполненных смоленскими перевозчиками в 2021 г., составило 12,8 % (210,5 тыс. рейсов).

В своем выступлении А. С. Ларионов также рассказал о работе, проводимой представительством АСМАП в ЦФО с региональными структурами власти и иными профильными организациями по решению проблем перевозчиков. Он поблагодарил со-

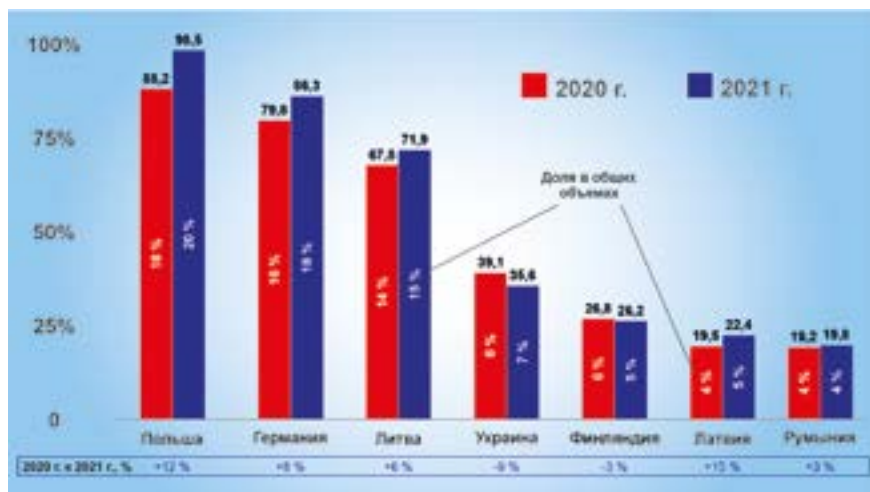
трудников Западного МУГАДН за оперативное решение проблем и вопросов, возникающих у предприятий при реализации постановления Правительства РФ № 845. Согласно документу с 1 сентября 2021 г. допуск отечественных предприятий к осуществлению МАП подтверждается внесением соответствующих записей в реестр российских перевозчиков, допущенных к осуществлению МАП.

Начальник Западного МУГАДН ЦФО А. А. Васин проинформировал участников конференции об итогах контрольно-надзорной деятельности Управления за 2021 г. Он сообщил, в частности, о статистике нарушений транспортного законодательства и разрешительной системы РФ иностранными перевозчиками и принимаемых к ним мерах.

Глава УГИБДД УМВД России по Смоленской области А. В. Торгачев рассказал о направлениях по обеспечению безопасности на автодорогах региона, сделанной Управлением работе и порекомендовал руководителям предприятий уделять больше внимания профилактической деятельности по соблюдению Правил дорожного движения. Он отметил, что при реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» реконструируются многие участки улично-дорожной сети Смоленска, а некоторые из них уже отремонтированы. Благодаря этим мерам совершенствуются условия дорожного движения.

В своем выступлении А. В. Торгачев также рассказал об органи-

Основные направления рынка МАП Смоленской области, тыс. т





Награждение руководителей организаций – членов АСМАП

зованной работе по привлечению к административной ответственности иностранных перевозчиков за нарушения Правил дорожного движения, зафиксированные в автоматическом режиме.

От перевозчиков поступили многочисленные вопросы о некорректно работающих средствах видеофиксации скоростного режима. Они предложили провести рабочую встречу по данной проблеме. Выступающий поддержал эту инициативу и дал согласие на проведение подобной встречи.

Президент Смоленской Торгово-промышленной палаты В. П. Архипенков также поддержал инициативу перевозчиков и предложил провести данную встречу на площадке СТПП. В своем выступлении он остановился на мерах поддержки и восстановления бизнеса в кризисных условиях. В частности, на совместной работе с международными автоперевозчиками – членами АСМАП, в том числе в составе комитета по транспорту и экспедированию при Смоленской ТПП, созданного в 2021 г.

Он отметил, что после проведенных опросов представителей предпринимательской деятельности в Правительство России был направлен пакет предложений о необходимых мерах поддержки бизнес-сообщества с учетом рекомендаций Смоленской ТПП.

И. о. генерального директора Центра поддержки экспорта Смоленской области А. В. Антонюк затронула вопрос о перспективах продвижения смоленских автотранспортников на иностранные рынки. Она обратилась к перевозчикам с предложением о более тесном сотрудничестве в сфере оказания транспортных услуг экспортерам региона. В частности, предоставить данные об организациях для публикации в каталоге экспортеров, издаваемом центром, а также принять участие в бесплатных семинарах, посвященных внешнеэкономической деятельности.

После выступлений на вопросы присутствующих были даны конкретные и аргументированные ответы.

В продолжение дискуссии перевозчики рассказали об имеющихся проблемных вопросах, среди которых жесткая конкуренция со стороны иностранных компаний, о трудностях в оформлении пропусков для въезда в Москву.

Об имеющихся многочисленных случаях незаконного вынесения штрафов системой взимания платы «Платон» высказался В. В. Хилькович. Член Правления Ассоциации А. В. Николенко проинформировал участников конференции о работе, проводимой Правлением и Администрацией Ассоциации, по ликвидации барьеров для перевозчиков – членов АСМАП, негативно влияющих на организацию и осуществление автомобильных перевозок.

По окончании дискуссии было проведено вручение наград Министерства транспорта Российской Федерации и АСМАП. За вклад в развитие международных автомобильных перевозок и многолетний добросовестный труд Благодарностью министра транспорта Российской Федерации были награждены генеральный директор ООО «Берит-АвтоГаз» Т. В. Силаева и генеральный директор ООО «МИРТРАНС» А. И. Староселец. Почетной грамотой Ассоциации награждены руководители предприятий – членов АСМАП: директор ООО «Днепр-трансавто» А. В. Борисенков, директор ООО «ОлВикТранс» А. И. Романович и генеральный директор ООО «Слававто» А. Н. Трубкин. Кроме того, руководителям ООО «Интер-трансавто-Смоленск» и ООО «Вест-ТрансЛайн» были переданы для вручения водителям их компаний почетные дипломы и нагрудные знаки IRU.

В завершающей части компания «АСМАП-Сервис» и партнеры Ассоциации выступили с презентациями и предложили перевозчикам региона свои услуги и продукты.

Конференция прошла в деловой и заинтересованной атмосфере. ➡

Вопреки ограничениям

Расширенное заседание Регионального совета АСМАП в ДФО

17 февраля 2022 г. во Владивостоке состоялось расширенное заседание Регионального совета АСМАП в Дальневосточном федеральном округе. В мероприятии, которое было проведено как при личном присутствии, так и в режиме видео-конференц-связи, приняли участие руководители и работники Администрации АСМАП, автотранспортных организаций – членов Ассоциации, представители правительства Приморского края, Владивостокского филиала ФГКУ Росгранстрой, МТУ Ространснадзора по ДФО, региональных СМИ.

Сергей РЕМИЗОВ,
Александра НОВИЧКОВА

Заседание открыл член Правления АСМАП, председатель Регионального совета Ассоциации в ДФО, генеральный директор ПАО «Примор-автотранс» В. М. Мартыненко.

С приветственным словом к перевозчикам обратились заместитель

Евгений Валерианович отметил, что в нынешних непростых условиях Администрация АСМАП фокусирует свое внимание на устранении трудностей, возникающих у перевозчиков, в том числе на китайском направлении, и продолжит прилагать все усилия для того, чтобы минимизировать создавшиеся проблемы. Он отметил большую важ-

ность работы перевозчиков Дальневосточного федерального округа для всей страны.

В свою очередь Евгений Владимирович призвал участников заседания к конструктивному диалогу для выработки способов решения возникающих у них трудностей.

О работе, проделанной за отчетный период Региональным советом,



Заседание было организовано в формате ВКС

генерального директора АСМАП, руководитель Департамента организации перевозок Е. В. Антипов и заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Приморского края Е. В. Тимонов.



проинформировал В. М. Мартыненко. Он подчеркнул, что в условиях продолжающихся ограничительных мер, связанных с пандемией, для своевременного реагирования на любые изменения в условиях осуществления международных авто-



перевозок российскими транспортными компаниями и планирования своей работы правительству Приморского края необходимо наладить оперативное взаимодействие с китайской стороной в режиме онлайн.

С презентацией «Международные автомобильные перевозки на Дальнем Востоке. Итоги и перспективы» выступил руководитель Дальневосточного представительства АСМАП С. В. Ремизов. В своем докладе он рассказал о тенденциях и проблемах развития рынка МАП в регионе, а также об итогах работы Дальневосточного представительства Ассоциации. Сергей Владимирович отметил, что наблюдающийся спад объемов перевозок в регионе во многом вызван ограничениями по суточной норме пропуска транспортных средств, введенными китайской стороной. На российской стороне обострилась и без того напряженная обстановка с очередностью проезда через пункты пропуска. Особо неспокойно в прошедшем году было на «Пограничном» и «Краскино».

– Я, как руководитель представительства, неоднократно выезжал совместно с вице-губернатором Приморского края и членами Регионального совета АСМАП на автопереходы для изучения сложившейся ситуации. Хочется отдельно отметить и поблагодарить членов Регионального совета Ассоциации, которые в прошедшем году выступили с инициативой и провели ряд мероприятий по нормализации ситуации с очередностью проезда через эти пункты пропуска: проводили встречи с перевозчиками, выезжали на пункты пропуска, общались с водителями, принимали участие в совещаниях, – сказал С. В. Ремизов. – К решению данной проблемы были привлечены правительство и уполномоченный по защите прав предпринимателей Приморского края, представители правоохранительных органов. По результатам проведенных мероприятий ситуация с очередностью нормализовалась.

В ходе своего выступления Сергей Владимирович ответил на наиболее актуальные вопросы перевозчиков региона, касающиеся работы пунктов пропуска.

О состоянии и перспективах обустройства и строительства подъездных дорог к автомобильным пунктам пропуска Приморского края доложил Е. В. Тимонов. Он проинформировал об участках дорог, запланированных к реконструкции в 2022 г. В частности, на автодорогах Раздольное – Хасан, Михайловка – Турий Рог, подъезд с Покровки от автодороги Галенки – Новогоргиевка до пункта пропуска «Полтавка». В долгосрочной перспективе планируется реконструкция на некоторых автодорогах, в том числе Уссурийск – Пограничный – Госграница.

В своем выступлении и. о. начальника МТУ Ространснадзора по ДФО И. П. Турищев сообщил о результатах контрольно-надзорной и разрешительной деятельности МТУ Ространснадзора по ДФО за 2021 г. В частности, он обратил внимание на наиболее характерные нарушения, допускаемые перевозчиками при осуществлении международных рейсов, а также проинформировал о введенной с 1 марта 2022 г. процедуре электронного оформления услуг Ространснадзора через портал Госуслуг.

Начальник отдела Владивостокского филиала ФГКУ Росгранстрой Э. Ю. Машков рассказал о перспективах развития автомобильных пунктов пропуска Приморского края. Он отметил, что проектные и строительно-монтажные работы полностью профинансированы и реконструкция пунктов пропуска проходит в запланированные сроки. Проектная документация пункта пропуска «Марково» прошла государственную экспертизу, в конце текущего года ожидается завершение ремонтных работ на нем. Реконструкция «Краскино» пройдет в два этапа и завершится в 2023 – 2024 гг., как и работы на «Полтавке». Строительно-монтажные работы на «Пограничном» и «Турьему Рогу» запланированы на 2022 – 2023 гг. Благодаря этому будет существенно увеличена их пропускная способность.

Несмотря на ограничения пропускной способности с китайской стороны, наблюдается определен-

ный рост по сравнению с 2020 г.: по «Краскино» – 42 %, «Пограничному» – 16 %, «Полтавке» – 6 %, «Турьему Рогу» – 26 %. Этого удалось добиться за счет корректировки режима их работы.

Выступление Э. Ю. Машкова вызвало живой интерес перевозчиков, которые активно задавали ему вопросы. На них были даны конструктивные, аргументированные ответы.

После этого состоялось обсуждение выступлений и наиболее актуальных для перевозчиков вопросов, в котором приняли участие руководители организаций – членов Ассоциации.

По результатам рассмотрения заявлений о приеме в члены АСМАП были рекомендованы три организации.

В завершение заседания за вклад в развитие международных автомобильных перевозок С. В. Ремизов вручил директору ООО «ДВ-ТРАНС» (г. Уссурийск) О. Д. Шевченко Почетную грамоту АСМАП.



Награждение директора ООО «ДВ-ТРАНС» О. Д. Шевченко (слева) Почетной грамотой АСМАП

Подводя итоги расширенного заседания Регионального совета АСМАП в ДФО, руководитель Дальневосточного представительства Ассоциации поблагодарил всех присутствующих за активное участие в мероприятии и призвал перевозчиков принять личное участие в Общем собрании членов АСМАП. 🚫

Академия АСМАП объявляет набор на профессиональную переподготовку

по требованиям приказа Минтранса России от 31.07.2020 г. № 282



Академия АСМАП объявляет набор слушателей для прохождения профессиональной переподготовки по дополнительным профессиональным программам

«Организация перевозок и управление на транспорте» с присвоением квалификаций:

- контролер технического состояния автотранспортных средств;
- специалист, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения;
- консультант по вопросам безопасности перевозки опасных грузов.

Программы профессиональной переподготовки разработаны на основании профессиональных и квалификационных требований, предъявляемых при осуществлении перевозок к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, указанных в абзаце 1 пункта 2 статьи 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31.07.2020 г. № 282.

Обучение осуществляется в очно-заочной форме. По выбору слушателя возможно применение дистанционных образовательных технологий.

Лицам, успешно освоившим соответствующую программу и сдавшим выпускной квалификационный экзамен, выдается диплом о профессиональной переподготовке.

Информация о сроках и стоимости профессиональной переподготовки размещена на сайте Академии АСМАП www.academy.asmap.ru в разделе «Программы».

Членам АСМАП предоставляются скидки.

Более подробная информация по телефонам:
(495) 917-80-12 (доб. 352, 355, 356, 360).

Есть женщины в транспортной сфере

Руководитель транспортной компании – какой он? Стрессоустойчивый, быстро реагирующий на изменяющиеся обстоятельства и принимающий стратегические решения, предельно организованный человек, способный круглосуточно контролировать рабочий процесс и решать непростые задачи в постоянно изменяющихся условиях. Наверняка, услышав подобное описание, в первую очередь вы представите образ серьезного и сильного мужчины. А что если такого рода функции успешно осуществляет женщина? Многие качества, которыми обладают представительницы прекрасной половины человечества, необходимы для такой, казалось бы, сугубо мужской профессии, как директор автотранспортной компании. Например, многозадачность, внимательность к деталям, деликатность в общении. Сегодня подготовленные и предельно организованные леди справляются с такой сложной работой не хуже мужчин.

В преддверии Международного женского дня мы по традиции рассказываем о женщинах, успешно руководящих организациями – членами АСМАП.

Александра НОВИЧКОВА,
Александр ЛАРИОНОВ,
Сергей РЕМИЗОВ,
Алексей ЕГОРОВ,
Виктор АЛЕШКОВСКИЙ,
Игорь БОРОДУЛИН,
Олег ТАТАРЧЕНКО

Центральный федеральный округ

Наша современная действительность, стремительная и динамичная, ломает устоявшиеся стереотипы. Меняется наш взгляд на мир, устоявшееся деление на строго мужские и женские профессии. Эти изменения коснулись и непростой, тяжелой, иногда жесткой транспортной отрасли.

Рассказывает индивидуальный предприниматель из Брянска Ольга Ивановна Путренкова:

– В далеком 2002 г. я зарегистрировалась как индивидуальный предприниматель. Попробовала заниматься разными видами бизнеса. Волею судьбы с 2007 г. основным видом деятельности стали автомобильные перевозки. Спустя год мои машины впервые поехали за границу. С тех

пор вся моя жизнь неразрывно связана с международными перевозками. Как и любое новое дело, эта деятельность заставила многому учиться, изучать требования транспортного, налогового, таможенного, административного законодательства, ис-

кать решения и находить ответы, совершать ошибки и исправлять их.

Постепенно у нас сложился дружный, сплоченный коллектив, вместе с которым любые задачи и проблемы оказались по плечу. Мы пробовали разные направления и маршруты. Свою нишу в этом высококонкурентном бизнесе нашли на турецком направлении. Начинали с разовых перевозок. Доказали свою конкурентоспособность, ответственность и пунктуальность. В Турции хорошо знают наше предприятие, уверены в его возможностях и доверяют нам. В настоящее время у нас постоянные, долгосрочные контракты с турецкими контрагентами.

Однако успокоиться и наслаждаться результатами своей работы нам не дает наша реальная действительность. Различные санкции и запреты, политическая конъюнктура заставляют снова и снова искать решения возникающих проблем. Но в этом и состоит наш нелегкий бизнес перевозчиков-международников.

Пользуясь случаем, я хотела бы от своего имени и от всего нашего коллектива поздравить женщин, связавших



Индивидуальный предприниматель
О. И. Путренкова

свою жизнь с нашей нелегкой, но очень нужной работой на международных перевозках, с весенним праздником 8 Марта. Пусть работа дает желанные результаты, все получается легко и без препятствий. Огромного женского счастья, невероятно сильной любви и нежности, внимания и заботливого участия. Будьте готовы к лучшему, оно обязательно произойдет!

В числе эффективных руководителей-женщин Брянской области и М. В. Корниенко, возглавляющая ООО «Европа-Брянск». С 2007 г. предприятие занимается исключительно грузовыми автоперевозками на европейском направлении.

— За время своего существования компания пережила множество взлетов и падений, чего никак нельзя избежать, ведь мы работаем в одной из самых опасных, непредсказуемых и тяжелых отраслей нашей экономики, — говорит Марина Вячеславовна. — Приходится постоянно следить за изменениями не только в российском, но и в международном законодательстве. Да и тот факт, что у каждой страны свои законы, лишь усложняет эту задачу. А если учесть размер штрафных санкций в европейских государствах, которые в десятки раз выше российских, то приходится всегда держать руку на пульсе.

Конечно же, самая большая нагрузка ложится на водителей-международников, которые и в снег, и в дождь управляют автопоездами по горным трассам и автобанам, сутками стоят в очередях на границах без сна и отдыха. При этом они не боятся брать на себя ответственность за многомиллионные грузы, так как в основном мы возим дорогостоящую оргтехнику, запчасти и комплектующие.

У нас очень слаженный коллектив, практически нет текучки кадров. Многие водители работают с момента основания фирмы. Они всегда приходят на помощь друг другу в трудных ситуациях, и это касается не только рабочих вопросов. Мы часто устраиваем корпоративы, на которых собирается весь рабочий коллектив вместе с женами, мужьями и детьми. Мне очень приятно слышать, когда водители из других предприятий, с которыми мы поддерживаем дружеские отношения,



Директор ООО «Европа-Брянск»
М. В. Корниенко

говорят, что мы как одна большая семья и такого единения и доброй, душевной атмосферы больше нигде не встречали.

За 14 лет работы на международных перевозках у нас сложились крепкие и надежные взаимоотношения с нашими партнерами. Заказчики всегда знают, что на нас можно положиться и мы не подведем. Так как мы возим практически одни и те же грузы, у многих водителей сложились хорошие отношения с сотрудниками европейских компаний. Они часто обмениваются поздравлениями и подарками.

Мне многие говорят, что международные перевозки — это не женский бизнес. Но, честно говоря, я не представляю себя хозяйкой какого-нибудь салона красоты или магазина. Некоторые водители долго не решались перейти к нам на работу только потому, что не представляли, как можно работать в этом бизнесе под руководством женщины. Но теперь, по прошествии стольких лет, говорят, что лучшие отношения, чем у нас, они никогда не видели.

В преддверии праздника 8 Марта хотелось бы пожелать всем женщинам, работающим на международных перевозках — бухгалтерам, диспетчерам или менеджерам, здоровья, удачи, терпения и стабильности. Ведь только трудящийся в этой отрасли человек в полной мере понимает, что

значит быть всегда на связи, круглосуточно, и в праздники, и в выходные, быть готовым помочь водителю в решении различных вопросов, будь то проблемы на загрузке или на границе.

Не менее успешный руководитель предприятия Брянской области — индивидуальный предприниматель Т. М. Посконная тоже поделилась с нашими читателями историей своей организации:

— Осуществление перевозок компания начала в 1998 г. Тогда и был приобретен первый автопоезд. Конечно, те далекие годы были нелегкими, да и опыта в этой деятельности не хватало, поэтому обращались во все соответствующие инстанции, нарабатывали опыт. Находили поддержку у более опытных коллег по бизнесу, который у нас является семейным. Самим приходилось заниматься всеми вопросами: и искать грузы, и составлять отчетность, и ремонтировать автопоезда.

В 2004 г. перешли на качественно новый уровень — стали членами АСМАП. В январе 2005 г. получили допуск по работе с книжками МДП. В связи с этим некоторые вопросы стало решать легче. Нужно было приобретать новые автопоезда, наращивать обороты. Для их покупки финансовых средств было недостаточно, поэтому выручил лизинг. Конечно, жесткий график платежей, затем кризис в стране... Словом, на



Индивидуальный предприниматель
Т. М. Посконная



тот момент было нелегко, но мы справились. На сегодняшний день у нас в собственности девять автопоездов. Все они экологического класса Евро-5. Основными направлениями в работе являются Италия, Польша и Финляндия. В основном придерживаемся постоянства в работе с клиентами, со многими сотрудничаем более десяти лет.

Завершая рассказ о директорах автотранспортных предприятий Брянской области, уделим внимание молодой организации «СтарАвтоТранс», образованной в 2016 г. Его руководитель – Ю. А. Пучкова, которая к тому моменту уже накопила определенный опыт в сфере грузоперевозок.

Парк подвижного состава компании составляет 20 тягачей с тентованными полуприцепами. Численность сотрудников с водительским составом – 25 человек.

Транспортная компания осуществляет как внутрироссийские перевозки на дальние расстояния, так и международные в страны ЕС.

Как признается Юлия Александровна, в непростых реалиях она старается сохранять положительный настрой: дорожит своими сотрудниками, обновляет парк подвижного состава, отправляет водителей на профессиональное обучение, подбирает надежных клиентов и оптимизирует маршруты.



Генеральный директор
ООО «СтарАвтоТранс» Ю. А. Пучкова

Дальневосточный федеральный округ

Женщины на руководящих должностях – давно уже не диковинка. Несмотря на свою природную физическую слабость и чрезмерную эмоциональность, дамы отвоевали право быть настоящими полноценными руководителями и ведут дела не хуже, чем мужчины. А в некоторых случаях они демонстрируют такие лидерские и бойцовские качества, что им можно только позавидовать.

К таким руководителям относится Лариса Николаевна Посельская. Она успешный и умный предприниматель, возглавляющий ООО «Погрантрассервис» (г. Владивосток).

Свою деятельность в области грузовых автомобильных перевозок она начала в 1994 г. Вот уже более десяти лет наша героиня успешно руководит автотранспортным предприятием. В этом, казалось бы, совсем не женском бизнесе Лариса Николаевна добилась определенных успехов. Она уделяет большое внимание обновлению и увеличению подвижного состава компании. С 2011 г. автопарк вырос до девяти единиц. Для более полного удовлетворения потребностей клиентов развивается функциональный спектр прицепов.

Во времена кризиса и пандемии фирма «Погрантрассервис» не подвела ни одного контрагента в платежах, не сократила ни одного сотрудника, не урезала зарплаты.

За свою трудовую деятельность Л. Н. Посельская зарекомендовала себя как эффективный руководитель, нацеленный на отличный результат, всегда готова к быстрому принятию решений и несет ответственность за их выполнение и за действия подчиненных. Она квалифицированный специалист, обладающий высокими организаторскими способностями. Лариса Николаевна постоянно повышает свой профессиональный уровень: обучалась в Центре независимых экспертиз и сертификации на транспорте по программе «Квалификационная подготовка по организации перевозок автомобильным транспортом в пределах Российской Федерации»; прошла аттестацию в Приморской краевой комиссии по



Генеральный директор
ООО «Погрантрассервис» Л. Н. Посельская

обеспечению безопасности дорожного движения; повысила квалификацию во Владивостокском государственном университете экономики и сервиса по программе «Организация эффективной работы диспетчерской службы автотранспортного предприятия».

Лариса Николаевна является автотранспортником с многолетним стажем, обожает морские прогулки, прекрасно готовит и любит это делать. Кроме того, она увлекается путешествиями, которые помогают ей по-новому увидеть мир, отношения, бизнес.

По ее словам, секрет руководства мужским коллективом – в умении подбирать профессиональную команду. Если человек нацелен на достижение результата, саморазвитие, успешное решение поставленных задач, то проблем в работе не возникает.

Л. Н. Посельская относится к тому типу эффективных руководителей, которые любят свое дело и заряжают позитивной энергией подчиненных. В ее компании, как в хорошем доме, царят стабильность и порядок.

Калининградская область

Во главе многих организаций – членов АСМАП Калининградской области успешно трудятся бизнес-леди, среди которых генеральный директор ООО «БАКС-Авто» Людмила Владимировна Николаева-Красильникова.

– Мой отец работал водителем КАМАЗа, – рассказывает она. – Выполнил перевозки по области, поэтому еще с юности у меня появился интерес к этой профессии.

Так уж сложилось, что замуж я вышла тоже за водителя грузового автомобиля. В начале нулевых стала помогать мужу в оформлении документов на перевозимый груз, его приемке и сдаче получателю.

После первой же поездки с мужем в рейс (уже за пределы Калининградской области) я просто влюбилась в эту работу. Понравилось так, что



Генеральный директор ООО «БАКС-Авто»
Л. В. Николаева-Красильникова

решила сама сесть за руль большегрузного автомобиля. Это стало моей мечтой. Поделилась с мужем, но он не одобрил мою идею. Зато Евгений Александрович Попов, достаточно известный в то время перевозчиком Калининградской области предприниматель, не только поддержал, но и подсказал, как и с чего начать воплощать в жизнь свою мечту. Можно сказать, он стал моим «крестным» в бизнесе грузоперевозок, за что я ему очень благодарна!

Вначале прошла обучение по программе профессиональной подготовки водителей категории С, а затем и Е. К слову, к тому моменту я уже имела солидный стаж управления мотоциклом и легковым автомобилем.

В 2011 г. зарегистрировала свое ООО «БАКС-Авто». Перевозки на-

чинала с разовых заявок по городам России. В организации деятельности очень помог опыт, полученный во время работы таможенным декларантом в логистической компании «ПЭК». Сейчас наша фирма работает как по разовым заявкам, так и по долгосрочным контрактам на перевозки в Россию, а также в Литву и Латвию. В 2021 г. ООО «БАКС-Авто» было принято в действительные члены АСМАП. И я считаю это своим очередным достижением.

Сейчас, являясь руководителем компании, сажусь за руль редко, только в случае необходимости подменить штатного водителя.

Конечно, профессия водителя грузового автомобиля для женщины непростая. В рейсе случаются проблемы, которые одной решить не под силу, например замена колеса, но здесь коллеги-мужчины всегда готовы прийти на помощь. Однако не привыкли еще видеть на российских дорогах женщин-водителей большегрузов, хотя нас становится с каждым годом все больше и больше. Например, моя подруга – также водитель-международник – работает в калининградской компании «Лазурит» и возит грузы в Польшу и Чехию.

Все члены моей семьи связаны с международными автомобильными перевозками – муж и сын в настоящем, дочь – в будущем, она хочет заниматься транспортной логистикой. Но уже сейчас говорит о том, что тоже получит права на управление автомобилями категории С и Е.

И, конечно, у меня есть еще одна мечта – обновить парк автомобилей с помощью программы АСМАП по льготному лизингу и начать работать на европейском направлении.

Не менее яркая бизнес-леди Калининградской области – Светлана Валерьевна Пашенко, генеральный директор ООО «БИГ КАР». Более 17 лет своей трудовой деятельности она посвятила международным автомобильным перевозкам.

– После окончания школы я поступила в авиационный институт, а по окончании его работала на военном авиазаводе, – поведала наша героиня. – Так что серьезный транспорт в моей жизни появился еще в юности.

Далее вышла замуж за военного, а там случились 90-е годы... Пришлось осваивать другие профессии. В 1996 г. пошла работать в магазин автозапчастей при автосервисе, здесь и произошло знакомство с автомобилями, вплоть до каждой маленькой запчасти. И это мне понравилось. Так возникла идея создать свой бизнес. Работая, поступила в Санкт-



Генеральный директор ООО «БИГ КАР»
С. В. Пашенко

Петербургскую государственную академию экономики и сервиса, получив специальность «бухгалтерский учет и аудит». В 2004 г. появилась моя первая машина. Легко ничего не давалось, но упорство и характер взяли свое.

В 2007 г. было создано ООО «БИГ КАР», а в 2009-м организация была принята в действительные члены АСМАП. Подвижной состав увеличился с 4 до 22 транспортных средств экологических классов Евро-4 и -5. Каждый год стараемся проводить частичное обновление автопарка.

Быть руководителем мужского коллектива нелегко, как и выдерживать конкуренцию на мужском поле грузоперевозок. Коллектив у нас дружный, любая трудность решается совместно. Самое главное, наверное, когда сотрудники тебя уважают и слышат – как руководителя и человека. Да, приходится работать вдвое, а то и втрое больше, чтобы

доказывать, что ты достойна уважения, а твоя компания – доверия, но закалка жены военного и две мои специальности оказывают в этом большую помощь.

А вот для моего супруга до сих пор загадка, откуда у меня столько сил, терпения и упорства.

Северо-Западный федеральный округ

Немало представительниц прекрасной половины человечества, являющихся уроженками Северной столицы, эффективно руководят транспортными компаниями Северо-Западного федерального округа. Среди них генеральный директор ООО «Карина» Майя Михайловна Терентьева, которая рассказала о себе и своей работе.

– Родилась я в Ленинграде, училась в школе в Кировском районе, окончила Ленинградский кораблестроительный институт по специальности «инженер-программист». В сферу грузоперевозок попала случайно.

Проработав пять лет (по распределению после университета) в ВПК (военно-промышленный комплекс), решила сменить сферу деятельности, так как поняла, что это не мое. Кстати, можно добавить, что я хоть и косвенно, но принимала участие в создании атомных подводных лодок! Затем встала на биржу труда, решила бесплатно получить дополнительное образование, окончила курсы офис-менеджеров, тогда это было модно. После начались поиски, куда пойти работать, причем было довольно-таки много предложений. Одно из них поступило от компании, занимающейся грузоперевозками, где и началась моя карьера. Через год я уже выросла до логиста. Затем (в 2000 г.) организовали новую фирму – ООО «Карина», где я стала работать в должности генерального директора, и по сей день ею руководжу.

С 2004 г. компания является действительным членом АСМАП. Сама по себе фирма небольшая. Здесь я и логист, и директор. Текучки кадров нет, все работают очень давно, стараемся создавать хорошие условия, людям нравится у нас трудиться. Сейчас основное направление рабо-



Генеральный директор ООО «Карина» М. М. Терентьева

ты – это Финляндия. Раньше ездили в Норвегию (до 2014 г.), повсю возили красную рыбу, очень хорошо зарабатывали, было гораздо больше машин в парке. Далее ввели эмбарго и все это великолепие закончилось... Было очень трудно, продали большую часть подвижного состава, на данный момент осталось всего пять машин. Но потом потихоньку наладили сотрудничество с финнами, появилось несколько клиентов, которые производят именно финские товары, сейчас они у нас уже стали постоянными. В последние годы с работой стало в принципе неплохо, даже жаль, что в свое время продали так много машин, могли бы больше сейчас зарабатывать.

В заключение добавлю, что я очень люблю свою работу, бывают трудности и нервозности, но где же без этого. Живое общение с людьми мне нравится, а в нашей сфере этого с лихвой. В свободное время занимаюсь верховой ездой на лошадях, это мое небольшое хобби!

Уральский федеральный округ

В прошлом году Альбина Яковлевна Маркелова, возглавляющая компанию АО «УралПикТранс» из Екатеринбурга, отпраздновала свой 70-летний юбилей. Фирма работает на рынке международных автомобильных перевозок с начала 90-х годов и является одним из старейших действительных

членов АСМАП в Уральском федеральном округе (с 1993 г.).

– Свою деятельность наша компания начала в далеком 1991 г. и изначально называлась ЗАО «УралПик», – говорит она. – В 1993 г. (после реорганизации) компания поменяла название на ЗАО «УралПикТранс» и была принята в члены Ассоциации. Мы пережили дефолт 1998 г., кризис 2008 г. В апреле 2009 г. ушел из жизни директор компании, мой муж Александр Сергеевич Маркелов, который стоял у истоков основания предприятия и являлся его учредителем. В то непростое время мы доверили управление компанией Алле Владимировне Крыловой, всю свою жизнь посвятившей сфере грузоперевозок и имевшей богатый опыт. Она награждена нагрудным Золотым значком АСМАП. Но в 2012 г. ей пришлось уйти с работы по состоянию здоровья, и я взяла управление в свои руки.

Наше предприятие небольшое. Назвать нас просто транспортной фирмой, пожалуй, нельзя, мы все-таки транспортно-экспедиционная компания, то есть не только сами перевозим грузы своих заказчиков, но и активно привлекаем других перевозчиков. Отдаем предпочтение уральским организациям, преимущественно членам Ассоциации. Но если у них нет возможности, тогда, конечно же, привлекаем перевозчиков из других регионов, хотя свои всегда роднее и надежнее.

Наша экспедиционная деятельность охватывает не только международные направления. Основная доля все же приходится на рейсы по России. Перевозки своим подвижным составом стараемся осуществлять исключительно за рубежом, хотя бывают разные ситуации. Учитывая специфику нашего региона и потребности других государств в производимой отечественными заводами продукции, можно сказать, что экспорт в нашей работе преобладает над импортом.

Я верю, что отрасль международных автомобильных перевозок



Директор АО «УралПикТранс»
А. Я. Маркелова

будет развиваться и у перевозчиков появится возможность пополнять и обновлять свой автопарк. И несомненно, огромный вклад в развитие нашей сферы вносит АСМАП. Это очень здорово, когда ты можешь обратиться со своими проблемами в организацию, которая не оставит тебя один на один с возникшими трудностями. Хотелось бы, чтобы и государство обращало больше внимания на наши проблемы.

О себе могу сказать, что я мать двух дочерей и бабушка четверых внуков. Одна из моих дочерей работает со мной, и я очень надеюсь, что молодежь подрастет, обучится и я смогу передать ей свой опыт.

Южный и Северо-Кавказский федеральные округа

Вот уже более десяти лет на Юге России успешно осуществляет грузоперевозки ИП Просвирин Д. А. (г. Ставрополь), которым руководит Татьяна Анатольевна Просвирина. По ее словам, изначально грузоперевозки были увлечением ее мужа – Дмитрия Александровича Просвирина. Он всегда был одержим крупногабаритной техникой, а она как жена поддерживала его в этом выборе.

– Первой нашей машиной был старый МАЗ моего отца, – рассказывает наша героиня. – Мы осуществляли частные грузоперевозки зерна, песка, металлолома и т. д. С этого все и началось. Позже купили свою собственную машину, а затем и следующие.

После того, как начали заниматься внутренними грузоперевозками, нам захотелось расширить свой кругозор, вырасти по карьерной лестнице, посмотреть Европу и весь остальной мир. Первые поездки были в Грузию, Армению. Затем открыли для себя Турцию, а впоследствии и Европу.

В начале пути я и подумать не могла, что у нас будет десять собственных автопоездов! И никто не собирается на этом останавливаться.

Мне действительно нравится этим заниматься. Начинаешь понимать, где в грузовом автомобиле находится радиатор или как поменять на большегрузе колесо. Для меня стало открытием, что определенный вид шин может, к примеру, экономить дизтопливо или увеличивать срок эксплуатации транспортного средства. Собрать все эти детали воедино – сложный процесс, а главное – очень интересный.

Кроме того, основным фактором в этой сфере однозначно нужно считать людей. У нас есть сотрудники, которые работают с нами с первого дня. Им нравится, хотя этот труд, безусловно, тяжелый. Бывают бессонные ночи в поездках в другие страны, но мы всегда стараемся обеспечивать комфорт нашим сотрудникам.

Конечно, женщин в нашей сфере значительно меньше, чем мужчин, наверное порядка 5 %. Но могу сказать, что работа в мужском коллективе для меня комфортна, потому

что ко мне все относятся с большим уважением.

Мое главное хобби – это мой сад. Мне очень нравится облагораживать свой двор. Если какие-то растения пропадают, то я обязательно восполняю коллекцию чем-то новым. Это моя отдушина, для меня это настоящий отдых, хоть он и требует большого количества труда и времени, которого катастрофически не хватает. Но очень приятно, когда гости восхищаются моим садом, а фотографии получаются насыщенными и сочными. Также люблю собирать фарфоровые статуэтки и путешествовать со всей семьей. Мы стараемся каждый год посещать новые места. Но это стало сложнее из-за пандемии, поэтому пока путешествуем по территории РФ.



Руководитель ИП Просвирин Д. А.
Т. А. Просвирина

Несмотря на безусловный успех в бизнесе, самым главным в жизни Татьяна Анатольевна считает семью. Она воспитывает двоих детей: Диане 15 лет, Дмитрию – 19, оба призеры не только российских, но и европейских олимпиад. «Нужно действительно жить жизнью своих любимых людей, тогда для человека нет неразрешимых проблем! Я считаю, что каждый человек должен ставить цели и идти к ним. Какой бы трудной ни была сфера грузоперевозок – можно достичь многого, разобравшись во всех деталях и уделив этому часть своей жизни». ➡

A low-angle, upward-looking photograph of a white truck cab. A young man with short brown hair, wearing a blue and white plaid shirt and dark trousers, is standing on a platform and reaching for the black door handle of the truck's cab. The truck is white with black trim around the windows and mirrors. The background shows a clear blue sky with some light clouds and a building with a blue and white striped awning. The overall tone is bright and professional.

Движущая сила

Не секрет, что многие молодые люди, выбирая профессию водителя-международника, предвкушают романтику дальних путешествий, своего рода исполнение детской мечты – сесть за руль большой машины и увидеть весь мир. Но в реальности оказывается, что это очень трудная и ответственная работа, требующая огромного опыта, сил и выдержки. Водители в ответе как за доверенные им транспортные средства, так и за перевозимые грузы.

Работа в сфере международных перевозок становится настоящей проверкой на прочность: водители часто рассказывают о форс-мажорных ситуациях, с которыми им чуть ли не ежедневно приходится сталкиваться в рейсах. Они не имеют права на ошибку, не могут дать волю эмоциям, нарушить установленные нормы и правила. Именно водители являются движущей силой любого автотранспортного предприятия, а лучшие из них по представлению организаций – членов АСМАП ежегодно награждаются, в частности, почетными дипломами и нагрудными знаками Международного союза автомобильного транспорта.

Александра НОВИЧКОВА

В соответствии с решением президиума Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ/IRU) почетными дипломами и нагрудными знаками IRU в 2021 г. награждены 1 386 лучших водителей из 24 стран. К данной награде представляются водители, осуществившие перевозки грузов или пассажиров общим пробегом не менее 1 млн км. Профессиональный стаж безаварийной работы при этом должен составлять не менее 20 лет. Водители не должны иметь нарушений правил дорожного движения, таможенного и административного законодательства.

В 2021 г. почетными дипломами и нагрудными знаками IRU награждены 135 российских водителей-международников. По традиции публикуем имена лучших представителей профессии:

- **Александр Москаленко и Александр Суменков** (ООО «Аваком», Пермский край);
- **Александр Башаримов, Роман Желакевич, Виталий Касьянов, Леонид Милош и Валерьян Романчук** (ООО «АДЖЕНС», Московская область);
- **Олег Баранов и Юрий Беляков** (ООО «АКСС Плюс», Тверская область);
- **Виктор Ребковец** (ООО «АЛБЯНС-ГРУПП», Московская область);
- **Юрий Арефьев, Константин Большаков, Владимир Мархасов и Павел Серебряхов** (ООО «Алю-Транс ТК», Республика Бурятия);
- **Константин Гусев, Александр Супрун и Рашид Шигапов** (ООО «Арко-Турс», г. Санкт-Петербург);
- **Олег Калягин** (ООО «Брандт Лоджистикс», г. Санкт-Петербург);
- **Сергей Кузнецов** (ООО «ВЕЛТЕКС», г. Москва);
- **Сергей Белый, Виталий Мачекин, Михаил Мясников и Александр Руденя** (ООО «ВестТранс-Лайн», Смоленская область);
- **Александр Беляков и Виталий Румынский** (ООО «Выбор Интранс», Ростовская область);

– **Владимир Абакунчик, Леонид Анищенко, Михаил Жуков, Роман Куликов, Владимир Кутелев, Борис Лукьянов, Виктор Наумов и Юрий Рабковский** (ООО Группа Компаний «Д-ТРАНС», Московская область);

– **Дмитрий Жигарович, Иван Пищик и Геннадий Шлойда** (ООО «ДС-Восток», г. Москва);

– **Игорь Белявский и Сергей Короткий** (ООО «ДС-Логистик», г. Москва);

– **Сергей Шафор** (ООО «ЕвроТракЛогистик», Саратовская область);

– **Абдусамад Юсупов** (ООО «Евро-Транс-Азия 1 ТЭК», Республика Дагестан);

– **Сергей Цветков** (ООО «ЕС Транс», Московская область);

– **Дмитрий Добрев, Иван Клишин и Сергей Мельников** (ИП Завьялов В. А., Ярославская область);

– **Вячеслав Иванов, Игорь Москаленко, Роман Осипов и Александр Сергеев** (ЗАО «Интеркаргосервис», г. Москва);

– **Александр Гудач** (ООО «Интертрансавто-Смоленск»);

– **Руслан Волков, Сергей Кривенков и Юрий Попинако** (ООО «КираТранс ЦДС», Брянская область);

– **Евгений Бабошкин, Александр Гаврилов, Виктор Гришин, Павел Мамриков, Анатолий Натаров, Юрий Нефедов, Игорь Пчеловодов, Александр Салов, Олег Серов, Юрий Соловьев, Шамиль Хусинов, Александр Чепурнов, Дмитрий Чулков и Игорь Шевченко** (ООО «КМС-Центр», г. Москва);

– **Андрей Ратников** (ИП Комиссаров В. А., Нижегородская область);

– **Андрей Агапушкин** (ООО «ЛарТранс», г. Москва);

– **Анатолий Андреев, Айрат Бадртдинов, Дмитрий Гайсаров, Игорь Кривцов, Сергей Марушевский, Сергей Мильчаков, Николай Орехов, Игорь Ренев и Сергей Шестаков** (АО «Лорри», Свердловская область);

– **Виктор Деменев, Виктор Сугаков, Алексей Фелатьев и Анато-**

лий Яковлев (ИП Мерзляков А. Г., Кемеровская область);

– **Андрей Васильев, Владимир Васильев, Вячеслав Голубев, Сергей Громов, Виктор Климов, Андрей Кондратович, Илья Кухоткин, Михаил Тимофеев, Александр Федоров, Валерий Федотов, Сергей Федотов, Дмитрий Шамрай и Сергей Ширяев** (ЗАО «МИДАС», г. Санкт-Петербург);

– **Сергей Бизюков, Александр Ванин, Василий Гладышев, Анатолий Дойкин, Сергей Зайцев, Александр Зобов, Николай Кузнецов, Юрий Малков, Олег Осадчих, Сергей Осипцев, Игорь Остапчук, Николай Петров, Геннадий Подгорнов, Сергей Самофалов, Дмитрий Сыничков, Сергей Тукалов и Анатолий Цапенко** (ООО «Нара Авто Транс», Московская область);

– **Виктор Двораковский** (ООО «НОВЫЙ СТАНДАРТ», г. Москва);

– **Александр Дедков** (ЗАО «Рус-транс-спедишн», г. Москва);

– **Валентин Воронцов, Анатолий Воскобойников, Сергей Догель, Роман Харлап и Виталий Шимон** (ЗАО «РутрансЛогистик», г. Москва);

– **Игорь Барков** (ООО «Сельта», Краснодарский край);

– **Петр Черкасов** (ООО «Совтрансавто-Десна МП», Брянская область);

– **Сергей Зуев** (ООО «ТИР-Транс», Тверская область);

– **Андрей Алтынцев, Василий Будько, Михаил Быстров, Сергей Быстров, Николай Гродников, Сергей Казаков, Алексей Карамнов, Роман Кобельчук, Павел Кулаков, Игорь Сапулев, Виктор Шакалида, Юрий Шакалида** (ООО «Траско», Московская область);

– **Владимир Кабушко** (АО «ФЕСТИНА-ИНВЕСТ», г. Москва);

– **Олег Мулюков** (ЗАО «ФЕСТИНА-РУС», г. Москва). 🚗

Администрация АСМАП поздравляет водителей с заслуженными наградами и желает им не останавливаться на достигнутом, крепкого здоровья и удачи во всем!



Операция «Адаптация»

Анализ российского рынка МАП в 2021 году

Два последних года главным фактором влияния на работу всей мировой экономики стала пандемия COVID-19. Автотранспортная отрасль не стала исключением. Снижение объемов российского рынка международных автоперевозок грузов в 2020 году составило 7,2 %. В 2021-м для ограничения распространения коронавирусной инфекции страны продолжили вводить дополнительные контрольные, санитарные меры и разнообразные требования. Это вызвало длительные простои транспортных средств по ряду направлений, привело к значительному увеличению сроков поставки товаров и усложнению транспортного процесса. Тем не менее ситуация на российском рынке международных автоперевозок грузов России несколько стабилизировалась. В течение минувшего года наблюдалась положительная динамика, но все же по его итогам достичь ожидаемого роста объемов перевозок не удалось.

Мария БУДАНЦЕВА,
ведущий специалист Департамента
организации перевозок

На момент подготовки этого выпуска журнала мы располагаем предварительными данными по российскому рынку международных автоперевозок за 2021 г. Но уже сейчас можно отметить, что по многим направлениям намечается устойчивый рост объемов. При этом по ряду стран восстановление грузопотоков еще предстоит.

В прошлом году объем международных автомобильных перевозок грузов России составил 34,8 млн т и практически не изменился по сравнению с 2020 г. Доля экспортных перевозок превышает долю импортных и составляет 51,9 %. Снижение экспортных перевозок достигло 1,7 %, объем импортных перевозок возрос на 1,8 %.

По итогам года российскими компаниями перевезено 15,7 млн т грузов, что незначительно выше уровня 2020 г., а именно на 0,3 %. Объем экспортных перевозок снизился на 1,1 %, импортных возрос – на 1,9 %. Доля отечественного



транспорта несколько увеличилась и составила 45,1 %.

Основной причиной относительно небольшого роста объемов перевозок, выполненных российским транспортом, явилось практически двукратное (по сравнению даже с 2020 г.) сокращение объемов перевозок на китайском направлении, вызванное применением властями КНР жестких противоэпидемических мер, при-

остановкой работы ряда пограничных переходов, ограничением проезда наших транспортных средств через российско-китайские пункты пропуска. По сравнению с 2019 г. снижение объемов на китайском направлении достигло 70 %, что составило 4 % от общего рынка МАП России.

Перечень основных стран, на долю которых приходится более 70 % российского рынка МАП, ➔





остается неизменным. Это Финляндия, Польша, Украина, Германия, Литва, Латвия, Армения, Эстония, Грузия и Азербайджан.

Рост объемов перевозок наблюдался по шести странам: Польша (+9,6 %), Германия (+7,8 %), Литва (+8,6 %), Латвия (+6,1 %), Эстония (+7,7 %) и Финляндия (+3,5 %). Небольшое снижение объемов перевозок отмечалось в сообщении с Грузией (-3,2 %), Азербайджаном (-1,5 %) и Арменией (-5,1 %).

Основные направления работы российских перевозчиков частично совпадают с перечисленными выше государствами. Исключения составляют: Украина, где доля нашего транспорта крайне низка (в 2021 г. – менее 5 %), Азербайджан (27,4 %), Армения (18,7 %) и Грузия (19,5 %). Основной объем перевозок по этим направлениям выполняют иностранные паритетные перевозчики.

Кроме того, большое значение для отечественных предприятий имеют такие направления, как Италия, Иран и Нидерланды, где доля российского транспорта составляет 73,4 %, 75,1 %

и 64,3 % соответственно. К основным направлениям относятся и Латвия с Эстонией, где доля российского транспорта составила порядка 33 %.

Между Россией и странами ЕС в 2021 г. перевезено 22,7 млн т грузов. Доля наших компаний составила 55,4 %. 70 % выполненных ими объемов приходится на Финляндию, Германию, Литву и Польшу.

По самому крупному направлению российского рынка международных перевозок – Финляндии объем перевозок отечественных предприятий в 2021 г. увеличился на 3,2 % и составил 4,3 млн т. Доля российского транспорта составила 76,4 %.

С Германией – одной из важнейших для российских перевозчиков стран – объем выполненных перевозок нашими транспортными компаниями возрос на 7,3 % и составил 2,2 млн т. Удельный вес остается достаточно большим и отмечается на уровне 75 %.

Объем перевозок российским транспортом в сообщении с Польшей незначительно сократился (-1,6 %) и составил 1,1 млн т.

В сообщении с Литвой российскими транспортными компаниями

перевезено на 8,9 % грузов больше, чем в 2020 г.

Заметный рост объемов перевозок российским транспортом (за счет увеличения экспортных поставок) присутствует в сообщении с Эстонией (+24,1 %) и Италией (+6,6 %), а также с Бельгией (+14 %) и Францией (+7 %). По трем последним странам перевозки выполняются только российскими организациями и перевозчиками третьих стран. Паритетные перевозчики практически не работают в двустороннем сообщении.

Сокращение объемов перевозок у отечественных предприятий отмечалось по следующим направлениям: Армения, Молдавия, Сербия, Швейцария, Абхазия и Дания.

В целом, ввиду складывающейся внешней ситуации, можно сказать, что российские международные автоперевозчики смогли достаточно оперативно адаптироваться к непростым условиям работы и в полной мере обеспечили потребность экономики нашей страны в поставках необходимых внешнеторговых грузов. Российские водители-международники проявили большой профессионализм и высокую ответственность. ➡

Соль земли

Есть такое выражение – «соль земли». Его употребляют в отношении достойного человека или группы людей, которые занимаются активной и значимой деятельностью. Водителей большегрузных автомобилей, осуществляющих международные перевозки, можно смело назвать именно так. Перевозчики Республики Дагестан активно участвуют в этой работе, доставляя социально значимые товары за тысячи километров.

Вахтанг КУМАЕВ

В помощь дагестанским перевозчикам

Первого марта 2007 г. начал свою работу представитель АСМАП в Махачкале. До этого международные перевозчики Республики Дагестан выезжали за пределы страны, работая, что называется, кто и как мог: бланки иностранных разрешений и книжки МДП получали в Администрации АСМАП в Москве и в филиале Ассоциации по Южному и Северо-Кавказскому федеральным округам в Ростове-на-Дону.

Поскольку членство в АСМАП – дело добровольное, то, конечно же, водители и предприятия сначала присматривались к новой организации, а затем стали вступать в ее ряды. К 2013 г. их количество было уже около 20. Именно в это время представителем Ассоциации в г. Махачкале был назначен Гамид Магомедович Гадисов. Выбор был не случаен: с 1970-х годов он связан с транспортной отраслью. Начиная работу слесарем, а ушел на пенсию, будучи заместителем руководителя Управления госавтотранспорта в сфере транспорта по Республике Дагестан. Г. М. Гадисов имеет звания «Заслуженный работник транспорта Республики Дагестан» (2008 г.), «Почетный автотранспортник» Министерства транспорта Российской Федерации» (1996 г.) и другие ведомственные награды.

На сегодняшний день в Республике Дагестан 110 юридических лиц и предпринимателей, осуществляющих международные автомобильные перевозки, на балансе которых

более 11 тыс. единиц автотранспортных средств. Практически все крупные автопредприятия являются действительными членами АСМАП (всего 53).



В офисе представителя АСМАП в Махачкале





Президент АСМАП Е. С. Москвичев (в центре) с дагестанскими перевозчиками во время Общего собрания членов АСМАП

Обособленное подразделение АСМАП в г. Махачкале – это структурное подразделение филиала Ассоциации по Южному и Северо-Кавказскому федеральным округам, специалисты которого вместе с действительными членами АСМАП стремятся полностью соответствовать девизу Ассоциации – «Объединением лучших». И поэтому вступить в члены АСМАП получается не у всех желающих. Отбор проводится с учетом опыта работы перевозчика на международных маршрутах, профессиональной компетентности, отсутствия нарушений таможенного и транспортного законодательства.

В структуре Ассоциации создана Академия АСМАП, у которой во многих регионах есть учебные центры. В Дагестане водители обучаются в учебном центре Академии АСМАП (Махачкалинский филиал МАДИ), где преподают как местные специалисты, так и лекторы Академии Ассоциации в режиме видео-конференц-связи. Они обучают водителей основам правовых норм, особенностям организации международных перевозок, безопасности дорожного движения. Обучение также проходят руководители предприятий. Представитель АСМАП в Махачкале входит в состав экзаменационной комиссии

МТУ Ространснадзора по Северо-Кавказскому федеральному округу.

Южный форпост

Дагестан называют южным форпостом страны, и это накладывает свой отпечаток на географию работы представителя АСМАП в г. Махачкале. Основными международными

направлениями для водителей республики являются Иран, Азербайджан, поменьше товарооборот с Казахстаном, Грузией, Турцией. В основном это сельхозпродукция, которая поставляется во множество регионов нашей большой страны.

Все помнят исторический момент новейшей истории – возвращение



Представитель АСМАП в г. Махачкале Г. М. Гадисов с коллегой А. Р. Атаевым



Ш. У. Гаджимурадов (слева) и Г. М. Гадисов (справа)

Крыма в состав Российской Федерации. В марте 2014 г. автоколонна из четырех большегрузов с гуманитарной помощью была направлена из Дагестана в Крым. Республика стала одной из первых, решивших помочь жителям Крыма, оказавшимся в непростой ситуации из-за известных событий на Украине. Два трейлера из четырех принадлежали действительным членам Ассоциации – ЗАО «Юг-России» и ООО «Юг-Транс-А». Руководители данных компаний без каких-либо проволочек и встречных условий откликнулись на просьбу Министерства промышленности, транспорта и энергетики РД и руководства республики и предоставили на это благородное дело свои лучшие экипажи.

Коронавирус стал испытанием для всего мира, и наша страна – не исключение. Когда пандемия бушевала особенно остро, в Дагестане закрывалось даже сообщение между муниципалитетами. Местные международные перевозчики (и в первую очередь действительные члены АСМАП) в период первой волны пандемии в перерывах между рейсами оказывали всевозможную помощь по месту жительства в обеспечении кислородом местных больниц, лекарствами из Ирана, дежурили в больницах.

Решая проблемы сообща

У представителя АСМАП в г. Махачкале сейчас на повестке находится вопрос понижения транспортного налога, который в Дагестане составляет 50 рублей за лошадиную силу. В Ингушетии он, к примеру, равен 20 рублям. Из-за этого несколько крупных дагестанских компаний, на балансе которых более тысячи единиц транспортных средств, стали на учет в соседний регион, а это прямые потери для республиканского бюджета.

По словам Гаида Гадисова, большую помощь в работе ему оказывают руководитель филиала АСМАП по Южному и Северо-Кавказскому федеральным округам Олег Александрович Татарченко, руководители и специалисты департаментов Администрации Ассоциации.

Со стороны органов власти Республики Дагестан – Министерство транспорта и дорожного хозяйства РД в лице его руководителя Ш. У. Гаджимурадова оказывает непосредственную поддержку международным перевозчикам по всем возникающим проблемам. Ширухан Умаханович не понаслышке знает, что такое международные перевозки и как они важны. Работая в Министерстве транспорта РФ, он также кури-

ровал международные перевозки. Хотя напрямую они не относятся к Минтрансу РД, он поднимает основные проблемы дагестанских перевозчиков в республиканском Правительстве и в других компетентных органах.

Слово Ширухану Умахановичу:

«АСМАП известна как в России, так и на международном уровне. Ее президент – Евгений Сергеевич Москвичев – не только профессиональный транспортник с большим стажем, но и занимает должность председателя Комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры. Это очень важно для развития Ассоциации и защиты интересов российских международных перевозчиков.

Для Республики Дагестан тема международных перевозок особенно актуальна, так как в ней задействовано более 10 тыс. единиц транспортных средств. За каждым водителем – семья, а у нас в республике это минимум четыре человека. Поэтому я уделяю пристальное внимание процессам, которые связаны с этой отраслью. Наше министерство, Ассоциация, таможенная служба, пограничный контроль и другие профильные ведомства и службы республики стараются решать все сложные вопросы оперативно и сообща. Пересечение границы – непростой процесс с разными нюансами, но могу сказать, что пока неразрешимых проблем у нас нет.

Хочу пожелать дагестанским международным перевозчикам – водителям, руководителям предприятий и другим специалистам, занятым в этой отрасли, здоровья. Чтобы в этот тяжелый ковидный период у них всегда была работа, и она была безаварийной. Конечно же, я отдельно поздравляю работников подразделения Ассоциации во главе с Гаидом Магомедовичем. Их хоть и немного, но они выполняют большой и важный объем работы. Сообща мы всегда оперативно решали возникающие у международных перевозчиков вопросы и продолжим эту работу». 🛑



Особенности применения ЛИТОВСКИХ разрешений

На протяжении многих лет литовское направление является одним из самых важных для российских транспортных компаний. Объемы перевозок грузов через территорию Литвы с каждым годом возрастают. А потому неудивительно, что у отечественных предприятий, осуществляющих такие рейсы, возникает немало вопросов о порядке применения литовских разрешений. В конце прошлого года от Министерства сообщения и транспорта Литовской Республики были получены ответы на актуальные вопросы российских перевозчиков касательно использования и заполнения бланков разрешений в различных ситуациях. Приведем разъяснения по ним.

Департамент организации
перевозок АСМАП

Смена вида перевозки в течение одного кругорейса

Ранее была согласована возможность применения одного разрешения на двусторонние/транзитные перевозки грузов при смене вида перевозки. Это было, в частности, отражено в протоколах заседаний Российско-литовской смешанной комиссии по вопросам международных автомобильных перевозок (г. Вильнюс, 9 – 10 сентября 2015 г.; г. Вильнюс, 4 апреля 2017 г.). Однако на практике имелись отдельные случаи предъявления литовскими контролирующими органами штрафных

санкций к российским компаниям, осуществлявшим на основании одного литовского двустороннего/транзитного разрешения транспортировку грузов со сменой вида перевозки (с транзитной на двустороннюю или наоборот) в ходе выполнения одного кругорейса.

На заседании Российско-литовской смешанной комиссии 25.01.2021 стороны дополнительно подтвердили ранее достигнутые договоренности о возможности использования в таких случаях одного разрешения при условии его правильного заполнения.

Каким же образом должно быть заполнено литовское двустороннее/транзитное разрешение при смене вида перевозки в течение одного кругорейса?

В случае необходимости указания дополнительной информации в бланке разрешения новые данные могут быть внесены в ранее заполненной графе через знак «/» (косая черта). Все записи (ранее внесенные и дополнительные) должны оставаться разборчивыми. Возможность исправления внесенной в бланк разрешения информации не предусмотрена (за исключением отдельных случаев, согласованных на уровне компетентных органов в сфере транспорта).

Применение разрешений для перевозок грузов в/из третьих стран в прямом и обратном направлениях

Поступают запросы от транспортных компаний и относительно возможности применения одного бланка разрешения на перевозку грузов в/из третьих стран в случаях выполнения кругорейса, когда третья страна отправления при перевозке в одном направлении отличается от третьей страны назначения при перевозке в обратном направлении. На заседании Российско-литовской смешанной комиссии 25.01.2021 стороны согласовали применение одного бланка разрешения в таких ситуациях.

Итак, один бланк литовского разрешения можно использовать на перевозку грузов в/из третьих

стран в случаях выполнения кругорейса, когда третья страна отправления при перевозке в одном направлении отличается от третьей страны назначения при перевозке в обратном направлении. В этом случае заполняются необходимые графы бланка разрешения, соответствующие фактическим условиям перевозки и сопроводительным документам.

Перевозки с дозагрузкой на территории Литвы

В ряде случаев у российских перевозчиков имеется потребность осуществлять дозагрузку на территории Литвы при следовании транзитом с грузом на Россию. Однако, к сожалению, на данный момент бланк разрешения не предусматривает указанного случая (т. е. необходимо использовать два бланка разрешений).

Внесение исправлений в заполненные бланки разрешений

Поступают запросы от перевозчиков и в отношении возможности внесения исправлений в ранее заполненные бланки литовских разрешений в случаях изменения заказчиком места разгрузки груза или неправильного указания массы перевозимого груза.

К сожалению, в указанных случаях возможность исправления ранее внесенной в бланк разрешения информации на данный момент не предусмотрена.

Выполнение транзитной перевозки по территории Литвы с последующей отправкой полуприцепа морем через литовский порт

Немало вопросов возникает у перевозчиков и по поводу применения литовских разрешений при транзитном проезде по территории Литвы с последующей отправкой полуприцепа в страну назначения морским транспортом через литовский порт.

По мнению литовской стороны, данный случай должен попадать под требования оформления двусторон-

ней перевозки. Нужно заполнить необходимые графы бланка разрешения, соответствующие фактическим условиям перевозки и сопроводительным документам. При необходимости указания дополнительной информации в бланке разрешения (например, пункта передачи полуприцепа в графе «Пункт разгрузки», пункта приемки полуприцепа в графе «Пункт погрузки», а также номера полуприцепа) новая информация может быть указана в ранее заполненной графе через знак «/» (косая черта).

Применение разрешений при выполнении нескольких последовательных перевозок транзитом через Литву

От перевозчиков поступают сообщения о случаях, когда при двух последовательных транзитных проездах через территорию Литвы предъявляется требование применения отдельного литовского разрешения на каждый проезд транзитом.

Например, два отдельных литовских разрешения требуются в следующем случае: транзит при следовании из Калининградской области на загрузку в Латвию и далее при следовании из Латвии в Калининградскую область транзитом через Литву и Беларусь.

Литовская сторона сообщила, что разрешение действительно на одну поездку «туда» и одну поездку «обратно». Если соблюдение указанного условия невозможно, необходимо использовать два бланка разрешений.

25 ноября 2021 г. в формате видеоконференции состоялось заседание смешанной Литовско-российской комиссии по автомобильному транспорту, в ходе которого стороны договорились, что оставшиеся вопросы, в том числе возможность использования одного бланка двустороннего/транзитного разрешения при транзитной перевозке с дозагрузкой транспортного средства в Литве, будут проработаны на очередном заседании смешанной комиссии. ➡

Советы юристов: как избежать сообщения в таможенный орган недостоверных сведений о весе товара

Наиболее распространенным административным правонарушением в таможенной сфере, предусмотренным ч. 3 ст. 16.1 КоАП РФ, является сообщение в таможенный орган недостоверных сведений о товаре (преимущественно о его весе). Разберем основные ошибки, допускаемые перевозчиком, которые приводят к этому, а также приведем пример из судебной практики.

Татьяна БОГДАНОВА, юрисконсульт
филиала АСМАП по СЗФО
Екатерина РЯЗАНОВА,
руководитель группы судебной
защиты и корпоративных отношений
Администрации АСМАП

При оценке вины перевозчика в совершении данного административного правонарушения, согласно разъяснениям Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 октября 2006 г. № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях», необходимо:

- учитывать, в какой мере положения Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 г. предоставляют перевозчику возможность для соблюдения правил и норм, за нарушение которых установлена ответственность ч. 3 ст. 16.1 КоАП РФ, а также какие меры были приняты перевозчиком для их соблюдения;

- выяснять, значительна ли разница между количеством фактически перемещаемого товара и количеством, указанным в товаросопроводительных документах, а также насколько такое несоответствие могло быть очевидным для перевозчика, осуществляющего свою деятельность на профессиональной основе, исходя из осадки транспортных средств, его технических возможностей и других подобных показателей. Вопрос о том, значительно ли несоответствие между количеством фактически перемещаемого товара и количеством, указанным в товаросопроводительных документах, определяется в каждом конкретном случае, исходя из обстоятельств данного правонарушения.

Полагаясь на указанные выше разъяснения Верховного суда РФ, некоторые перевозчики небрежно относятся к тому, что вес товара в документах указан неточно.

Следует отметить, что таможенные органы не согласны с указанной выше позицией Верховного суда РФ и считают, что положения КДПГ о

том, что вес – сфера ответственности отправителя, не освобождают перевозчика ни от таможенного досмотра, ни от административной ответственности.

Необходимо учитывать, что в административном и таможенном законодательстве не существует понятия «допустимый перевес». Любой перевес является недостоверным сведением о весе товара.

Ошибки перевозчика

Важно обратить внимание на ошибки перевозчиков, из-за которых в таможенный орган поступают недостоверные сведения о весе товара:

1. Перевозчик при получении транспортных (коммерческих) документов, заявки, а также водитель при погрузке товара не проводят проверку соответствия веса, заявленного в товаросопроводительных документах (далее – ТСД) весу брутто товара, фактически принятого к перевозке. Сведения о загружаемом товаре и об отправителе не учитываются перевозчиком при определении риска перевеса.

2. При погрузке товара водитель не просит отправителя взвесить товар. При погрузке товара в опломбированном контейнере водитель не взвешивает сначала транспортное средство без контейнера, потом с контейнером и не устанавливает вес товара.

В случае отсутствия весового оборудования на месте погрузки либо получения отказа отправителя товара во взвешивании данный факт не фиксируется (ни подачей заявления, ни составлением акта).

В случае указания весовых параметров товара на грузовых местах не определяет вес брутто товара путем сложения.

3. При выявлении перевеса на этапе транспортного контроля при въезде на МАПП не принимаются необходимые меры.

После проведения транспортного контроля и установления факта превышения веса товара перевозчик отказывается от информирования об этом таможенного органа путем подачи заявления либо

внесения оговорки в CMR о том, что товар был принят без проверки веса по причине возникновения риска направления на таможенный досмотр.

4. Отказ от проверки сведений о весе тары (поддоны, палеты, коробки) и документального учета их веса в весе брутто товара.

Рекомендации

Для того чтобы избежать указанных выше ошибок, рекомендуем перевозчикам следующее:

1. Если водитель не участвовал в погрузке товара по причине недопуска к ней (например, в связи с неблагоприятной эпидемиологической обстановкой), перевозчик должен сообщить об этом при проведении таможенного контроля таможенному органу в МАПП и подтвердить письмом грузоотправителя.

2. В зависимости от вида товара и предположений о способе определения его веса необходимо тщательно изучить все документы о весе товара, предоставленные контрагентом.

Необходимо получить любую информацию о том, как установлен вес товарной партии. При изучении документов учитывается расхождение веса брутто и веса нетто товара. Если товар взвешивался без упаковки, сопоставляются данные с учетом примерного веса упаковки.

Учитываются сведения о контрагенте и степень доверия к предоставленной им информации: является ли он постоянным контрагентом, имеется ли опыт перевозки товаров от него, насколько точную информацию о весе он предоставлял ранее.

На основании имеющейся информации оценивается вероятность того, что вес по документам не соответствует фактической загрузке, и при необходимости принимаются дополнительные меры по проверке сведений.

Особое внимание следует уделять гигроскопичным товарам (например, бумага, древесина). Их вес может изменяться в ходе перевозки под влиянием различных факторов окружающей среды (влажность, температура воздуха).



3. Разъясните водителю, что именно он должен написать в объяснениях таможенному органу. Необходимо указать, что он, в соответствии со своими должностными инструкциями:

- присутствовал при погрузке товара (контейнера) на его транспортное средство;

- сверил номера контейнера и пломб отправителя с номерами, указанными в документах;

- после погрузки товара (контейнера) на транспортное средство было произведено взвешивание автопоезда с грузом. Согласно весовой квитанции № _____ от «____» _____, выданной компанией «Хамина Котка Сатама ОЮ», общий вес автопоезда с грузом составил _____ кг.

Сопоставив сведения о массе транспортных средств без нагрузки, весе порожнего контейнера, указанные в регистрационных документах и на маркировке контейнера, а также вес груза, указанный в ТСД, водитель определил, что масса автопоезда должна составлять _____ кг. При сопоставлении полученных расчетным путем данных с весовой квитанцией было установлено, что фактический вес автопоезда превышает расчетный вес на _____ кг.

Указанное превышение водитель может объяснить тем, что в процессе эксплуатации транспортных средств в них накапливается необходимый для обслуживания в пути инструмент, запасные части, личные вещи водителя.

Кроме этого, автомобиль работает на дизельном топливе, которое всегда имеется в баке, и его количество меняется по мере движения транспортного средства. Правомочность такой позиции подтверждается решением Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 26.06.2017 по делу № А56-77264/2016.

4. Перевозчику необходимо написать объяснение, в котором указать, что им были приняты все меры для недопущения нарушений таможенного дела, а именно:

- товаросопроводительные документы заполнял отправитель груза;

- каких-либо неточностей и противоречий в наименовании, количестве грузовых мест представленные документы не содержали;

- обязанность взвешивать товар при погрузке на перевозчика не возлагалась;

- расхождение веса брутто товара между заявленным и фактическим было установлено таможенным органом в ходе таможенного досмотра только после выгрузки и взвешивания товара, при этом являлось неочевидным для водителя (разница в _____ кг при общем весе товара в _____ кг и при общей массе транспортного средства с товаром в _____ кг); водитель не мог определить эту разницу в весовых параметрах;

- самостоятельные действия водителя по дополнительной проверке веса перемещаемого товара выходили за рамки необходимых разумных мер для обеспечения точности сведений, значимых для таможенных целей.

Как следует из постановления Арбитражного суда Северо-Западного округа от 18.10.2021 № Ф07-14046/2021 по делу № А56-620/2021, судами было учтено, что у перевозчика отсутствовала возможность сообщить достоверные сведения о весе перемещаемого товара, товаросопроводительные документы заполнял отправитель груза, каких-либо неточностей и противоречий о наименовании, количестве грузовых мест представленные перевозчиком документы не содержали.

5. В случае проведения таможенного досмотра обязать водителя присутствовать на нем и вести запись результатов взвешивания. После получения акта таможенного досмотра сравнить со своими записями. В случае разногласий – подать в письменном виде возражения на акт таможенного досмотра в таможенный орган, составивший этот акт.

Принимая во внимание, что акт таможенного досмотра является доказательством по делу, при взвешивании товара водителю следует

обратить внимание на следующие (возможные) нарушения должностных лиц таможенных органов при проведении таможенного досмотра:

- на расположение товара на площадке весов: если товар полностью не располагается на площадке весов, а частично находится за краем площадки, это является нарушением утвержденных методик взвешивания товара и может привести к искажению веса товара;

- при взвешивании товара размещение между товаром и весами какого-либо материала (листы бумаги, картона); при этом вес использованного указанного материала, не имеющего отношения к товару, не определялся и из веса брутто/нетто не вычитался;

- при сложении веса товара, указанного на фотографиях акта таможенного досмотра, получается иной вес, чем зафиксированный в описательной части акта таможенного досмотра.

В случае установления подобных фактов в ходе судебного заседания акт таможенного досмотра может быть признан недопустимым доказательством и исключен из числа доказательств (решение Выборгского городского суда от 09.12.2020 по делу № 12-735/2020).

Кроме того, в случае, если единицей измерения товара в ТСД указан еще объем товара в кубических метрах, водителю в объяснении целесообразно указать, что им были совершены действия по определению объема принятого к перевозке товара по имеющейся маркировке на грузовых местах. При этом возможность проверить фактический объем перемещаемого товара без вскрытия упаковки каждого грузового места отсутствовала.

Перевозчику необходимо помнить, что при исполнении обязанностей по договору перевозки должны быть совершены все возможные действия с той степенью заботливости и осмотрительности, с которой необходимо действовать перевозчику в целях соблюдения требований ст. 88, 89 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза. 



О боли, тактике и мифах

Одним из самых распространенных недугов среди профессиональных водителей является боль в спине. Многие из нас близко знакомятся со своим позвоночником именно в тот момент, когда он начинает болеть. О чем сообщает нам это неприятное ощущение? Как следует реагировать на неожиданно проявившуюся боль в спине? Основываясь на своем практическом опыте, на эти вопросы поможет ответить врач мануальной терапии Николай Викторович Лученков.



Виктор СТЕПАНОВ

Об остеохондрозе и отложении солей

До того момента, как боль напоминает нам о позвоночнике, мы считаем его условно здоровым, то есть не изменившимся с рождения. Хотя здравый смысл и элементарные технические знания подсказывают, что годы эксплуатации не могли не сказаться на его состоянии.

Для большинства именно после первой боли в спине становятся актуальными многие слова, до того момента звучавшие абстрактно. Грыжа межпозвоночного диска, протрузия, пульпозное ядро, фиброзное кольцо – эти медицинские термины плавно перетекают со страниц «Википедии» (чаще) и из медицинских документов (реже, в том числе благодаря прославленному в анекдотах почерку медиков) в сознание.

Иногда источником новых знаний становятся рассказы наших собратьев по несчастью, и в результате сейчас можно говорить о таком явлении, как фольклор пациентов. Например, одним из его проявлений врач мануальной терапии Николай Лученков считает комплекс представлений, объединенных понятием «отложение солей».

Отложение солей, по его словам, является всего лишь популярным заблуждением. Может иметь место так называемая кальцификация связок, которые могут наполняться кальцием, огрубляться, становиться жесткими, подобными кости. Это новое состояние связки заметно и на рентгеновском снимке. Именно это явление и известно в народе под названием «отложение солей».

Однако Николай Лученков утверждает, что использование подобных народных определений не мешает врачам понимать пациентов. Для доктора имеют значение в первую очередь симптомы, то, как недуг проявляется, а не то, какими определениями (в том числе народ-

ными) пользуется пациент для описания своей болезни и приносимых ею страданий. Слышать и читать приходится и о том, как «вступило в спину», «стрельнуло в ногу», «отдает в поясницу». Диагностировать различные проявления остеохондроза врачам эти метафорические описания не мешают.

Когда помощи нужно ждать

Достаточно много сказано о том, что даже если боль в спине была кратковременной, она свидетельствует о проблеме, которую нужно решать.

В той же степени распространены ситуации, когда заняться лечением немедленно не получается – нельзя отвлечься от вороха срочных дел, либо несчастье со спиной произошло накануне продолжительных праздников. Да и реальную помощь в таких случаях способен оказать только мануальный терапевт, время ожидания приема у которого может достигать полугода.

В сочетании с болью чувство страха и растерянности, охватывающее перенесшего первое проявление болезни человека, может стать дополнительным фактором, наносящим вред здоровью.



Врач мануальной терапии Н. В. Лученков

О боли

Как отмечает врач мануальной терапии Николай Лученков, боль – это защитная функция организма: «Боль дана человеку для охраны и спасения. К ней нужно относиться с уважением. Нельзя идти против боли. Ее нужно понять, исследовать. Желательно определить причинно-следственные связи в процессе ее возникновения».

По словам Н. Лученкова, характер боли соответствует ткани. По-разному болит костная ткань, связочная, фасциальная. Разные типы тканей определяют тип и характер боли.

Именно этим занимается врач на приеме, подробно опрашивая больного о характере боли, причинно-следственных связях, о том, когда боль возникает, как начинается и как заканчивается.

Для определения характера боли врачи используют целый ряд терминов. В этом перечне имеются острые, слабые, стреляющие, режущие, тянущие, локальные, отраженные, проекционные, фантомные боли.

Например, последняя в этом ряду – фантомная боль – это болезненное ощущение, которое как-будто исходит из части тела, которой больше нет. Причем речь в данном случае может идти и об ампутированной конечности, и о давно удаленных зубах, в последнем случае это может быть проявлением шейного остеохондроза.

Николай Лученков подчеркивает, что боль необходимо контролировать и уменьшать, так как чем дольше она длится, тем больше органов и тканей вовлекается в процесс заболевания. А это угрожает переходом патологии в хронический характер.

В то же время ее не стоит подавлять полностью, учитывая ее сигнальные функции. Боль не только охраняет, но и запускает защитные механизмы организма.

Когда возникает боль, не нужно паниковать, обращает внимание Николай Лученков. Необходимо разо-

браться, в связи с чем она появилась и с чем связана, провоцируется ли она движением. Нужно определить направление боли, найти положение, при котором она уменьшается или исчезает.

По словам Николая Викторовича, здесь речь идет о первоначальном лечении, или, скорее, первой помощи, которую можно также назвать «лечение положением».

Положение, при котором боль уменьшается или исчезает, нужно выдержать не менее двух минут. При этом мышцы не должны быть напряжены. Однако для достижения эффекта такое положение должно в общем итоге длиться не менее десяти минут. Затем следует сделать медленное движение в противоположную сторону – растянуть. То есть нужно повторить такое положение, при котором боль уменьшается или стихает совсем, три-четыре раза.

Бандажи

Кроме описанного выше способа умерить боль, также используют бандажи. Как отмечает Николай Лученков, сейчас они представлены на рынке в широком ассортименте и в очень хорошем исполнении. Эти приспособления позволяют обеспечить покой болезненным участкам организма, так сказать, локально, по месту. Например, если поражение находится в шейном отделе позвоночника, для этого случая есть шейный бандаж. Для поясничного отдела используется, соответственно, поясничный бандаж.

Бандаж уменьшает объемы движения, снимает часть вертикальной нагрузки на этот участок позвоночника.

Доказано, что бандажи на 30 % снижают нагрузку на межпозвоночные диски. С бандажом можно не только не ограничивать себя в передвижениях. Его ношение способно помочь и в лечении, поскольку обеспечиваемого им снижения нагрузки иногда может быть достаточно для восстановления нормального состояния позвоночника.

С бандажом связан еще один миф: якобы его ношение приводит к ослаблению мышц. Такое утверждение, отмечает Николай Лученков, лишь частично соответствует действительности. Мышцы действительно ослабевают, если бандаж жесткий. Это относится к тем бандажам, которые изготавливаются из твердых материалов, например если это гипсовый корсет либо жесткий бандаж из пластика на шнуровке. Такие бандажи полностью лишают мышцы подвижности, и через пару недель они становятся заметно слабее.

Современные же бандажи, в изготовлении которых используются эластичные материалы, полностью не препятствуют движению мышц и такого эффекта не вызывают.

Жесткие бандажи действуют вместо позвоночника, а эластичные позвоночнику только помогают.

Важно знать

Николай Викторович Лученков отдельно обращает внимание на то, что все сказанное выше касается только тех болей, которые возникают в частях тела, относящихся к опорно-двигательному аппарату (то есть боль, например, в животе требует совершенно иного отношения и поведения).

И совершенно особого подхода, подчеркивает Николай Викторович Лученков, требуют боли в области позвоночника с левой стороны груди. Поскольку в данном случае боль может быть связана и с болезнями сердца, и с язвой желудка или двенадцатиперстной кишки, требуется диагностика, которая позволит более точно определить ее действительный источник.

Тактика использования приведенных выше способов борьбы с болью сводится к следующему: если в течение трех дней она не уменьшается, имеет постоянный и интенсивный характер, то необходимо обратиться к врачу. Далее будут использованы более разнообразные и эффективные методы диагностики и лечения. 

От ветеранов – молодежи

В копилке транспортного предприятия из Брянской области ООО МП «Совтрансавто-Интер» немало наград. Оно было образовано в 1999 году и является одним из шести дочерних обществ ОА МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг», занимающихся перевозками грузов в международном сообщении. В прошедшем году на Общем собрании членов АСМАП его директору А. И. Шатому, возглавляющему организацию с 2008 года, была вручена награда – как руководителю одного из победителей Всероссийского конкурса Ассоциации «Перевозчик года».

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

«Наше предприятие, – говорит А. И. Шатый, – работает в единой команде «Совтрансавто-Брянск-Холдинг» под руководством заслуженного работника транспорта РФ И. Ф. Трифанцова. Благодаря комплексному подходу к перевозочному процессу в самом холдинге и слаженной работе высокопрофессиональных водителей «Совтрансавто-Интер» нам удастся достигать положительных результатов. Например, предприятие неоднократно являлось победителем и призером Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи». В 2010 году команда «Совтрансавто-Интер» в составе водителей Сергея Муравьева и Виктора Козырева выиграла в финале соревнования в командном зачете. Оно проходило в Калининградской области. Однако победа в конкурсе «Перевозчик года» предполагает отличную работу всего водительского состава. И таковая имеется. Особые слова благодарности хочу выразить передовикам производства Игорю Аверину, Михаилу Корякину, Михаилу Ланцеву и Александру Соло-

губову. Все они награждены нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России» Министерства транспорта Российской Федерации. О высокой квалификации наших водителей свидетельствуют и другие признания. Так, 16 водителей коллектива награждены нагрудным знаком «Почетный автотранспортник» Минтранса России, 15 – нагрудным знаком Международного союза автомобильного транспорта, 23 – нагрудным знаком отличия Минтранса России «За безаварийную работу I степени».

Среди водительского состава на предприятии трудится немало ветеранов, которые стали осуществлять международные перевозки грузов в



холдинге еще под прежним названием – «Совавто-Брянск». Один из ветеранов – Михаил Корякин вспоминает о русском менталитете в период военных действий в Иране. Весной 1985 г. он вместе с другими водителями продолжал перевозить грузы из Европы в Тегеран. В то время между Ираном и Ираком шла война (с 1980-го по 1988 г.). По ночам иракские самолеты ракетами обстреливали Тегеран. По прибытии в столицу Ирана наших водителей (в ожидании разгрузки и загрузки) размещали в гостинице, расположенной рядом с Посольством СССР. Официальный представитель «Совтрансавто» в Тегеране И. В. Дзегрий инструктировал водителей, чтобы они незамедлительно убегали в подвал гостиницы в вечернее или ночное время, если на экране телевизора вместо изображения появится желтая полоса на черном фоне, либо через окна услышат звук сирены. В первые ночи все наши водители строго следовали инструкции. Но когда узнали, что иракцы бомбят по ночам столицу Ирана с помощью советских самолетов МиГ-25, и при этом ни одна ракета не взрыва-



И. Ф. Трифанцов вручает ключи от новых автопоездов

ется ближе чем за 2 км от Советского посольства, то в последующие ночи, просыпаясь от воя сирены, в лучшем случае смотрели в окно из гостиницы на отдаленные разрывы ракет и мелькание огня множественных иранских зениток, стрелявших по самолетам противника. А чаще, не вставая с постели, поворачивались на другой бок и продолжали безмятежно спать. Хотя и понимали, что иракские летчики в ночное время тоже могут ошибиться с направлением запуска очередной ракеты.

Другой ветеран – Николай Кравченко, продолжая тему зарубежных командировок, вспоминает об иранском менталитете. Во время продолжавшейся войны в Тегеране советских водителей днем отпускали из гостиницы в город только группами. Однажды, когда они на такси возвращались в гостиницу, то увидели встречную легковую автомашину такси, в которой на переднем сиденье для пассажира сидели три стиснутых между собой иранца. При этом заднее сиденье такси было абсолютно пустым. На вопрос, почему два из трех человек не едут с комфортом на заднем сиденье, таксист, понимавший по-русски, ответил, что в Иране «уважаемые люди» должны ехать только на переднем сиденье. А так как среди пассажиров такси оказалось сразу три «уважаемых» иранца, то они и ехали таким образом.

А вот что поведал М. Корякин о немецком менталитете. В очередной раз он доставил по месту назначения



Водитель С. Муравьев выступает на конкурсе «АСМАП-Профи»

в ФРГ 20 тонн сыпучего груза, расфасованного в стандартные мешки, подобные тем, что у нас идут под сахар. Немецкие грузчики с четкостью и аккуратностью в движениях выгружали их с утра. Когда в полуприцепе осталось всего два мешка, грузчики вдруг дружно прекратили работу и ушли на обед. Потому что наступило ровно 13 часов 00 минут. И только ровно в 14 часов 00 минут они продолжили выгрузку. Буквально за две минуты сняли с полуприцепа оставшиеся два мешка.

«В 1980-е годы, – продолжает Михаил Иванович, – советские водители-международники работали на МАЗах. Качество автомобилей было таким, что из двигателя либо коробки передач частенько капало масло. Особенно это было заметно на стоянках автомобилей. Немецкие полицейские

систематически заезжали на автостоянки с советскими МАЗами, заглядывали под каждую машину и за оставленные на асфальте пятна от машинного масла составляли административные протоколы с большими штрафами. Чтобы избежать этого, наши водители устраняли конструкторские недоработки МАЗов следующим образом. Разрезали изношенную авторезину и на стоянках привязывали ее ко дну двигателя либо коробки передач, чтобы вытекающее масло собиралось в дуге разрезанной авторезины. Таким методом избегали штрафов на немецкой земле».

Как вспоминал Н. Кравченко, в конце 1980-х гг. во Франции в очередном рейсе его остановил полицейский и потребовал данные тахографа, который конструктивно в МАЗах не был предусмотрен. Данные о времени движения и отдыхе в рейсе наши водители заполняли сами в выдаваемых им в гараже журналах. Полицейский был крайне удивлен такому документу. В то время у французских инспекторов уже существовала мобильная связь. Он тут же созвонился по телефону со своим руководством, затем с не меньшим удивлением на лице вернул водителю журнал и пожелал ему счастливого пути.

В ООО МП «Совтрансавто-Интер» ветераны международных перевозок передают свой опыт молодежи. Поэтому слаженный коллектив общества умело преодолевает кризисные явления последнего времени. ➔



Генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин (справа) вручил директору ООО МП «Совтрансавто-Интер» А. И. Шатому награду – как одному из победителей конкурса «Перевозчик года»



По неизведанным дорогам

Как «Дакар–2022» стал самым
предсказуемым в грузовом зачете



Для кого-то новый год начинается с праздничного стола, сказочных фейерверков, приятных подарков и дружеских посиделок, а кто-то предпочитает встречать его вдали от дома, в отчаянной борьбе за право считаться победителем самого известного мирового ралли-рейда «Дакар». Ведь эта масштабная автогонка вот уже 44-й раз встречает самых лучших представителей автоспорта, на несколько дней приковывая внимание миллионов болельщиков. В третий раз марафон проходит на территории Саудовской Аравии, тем не менее на этот раз его маршрут можно по праву назвать уникальным. Да и других новшеств на «Дакаре» хватало.

Кирилл СЕРГЕЕВ

Начнем с того, что нынешний «Дакар» стал одним из этапов чемпионата мира по ралли-рейдам. Но из-за санкций Всемирного антидопингового агентства в отношении российского спорта представители нашей страны не имеют права участвовать в нем. Для них «Дакар» остается все тем же «Дакаром», ничего более.

Тем не менее легендарная команда «КАМАЗ-мастер» оптимизма не потеряла.

«Никакие санкции не отнимут у нас наш русский дух, стремление побеждать и быть на подиуме. Мы следим и за другими видами спорта и видим, что россияне без флага и гимна вызывают еще большее уважение у соперников, ведь собраться и победить в таких условиях еще сложнее. Мы изучили все документы, к сожалению, на гонке не сможем иметь российский флаг на экипировке и автомобилях, так как «Дакар» станет первым этапом чемпионата мира. Но мы сохранили триколор на номерах машин», — сказал руководитель «Синей армады» Владимир Чагин.

Еще одним ноу-хау гонки стало то, что в текущем году на «Дакаре» впервые в истории ралли-марафонов был использован электронный роудбук (или, проще говоря, дорожная карта).

Интересным и необычным выдался и сам маршрут. Марафон сразу же вступил в свои права, начавшись с тяжелейших спецучастков и песка. Поэтому такой роскоши, как разминка, участники рейда на этот раз были лишены.

Кстати, об экипажах. Пожалуй, главным разочарованием в грузовом зачете стало недопущение команды «МАЗ-СПОРТАвто» к участию в «Дакаре» по политическим причинам. А ведь именно белорусские спортсмены в последние годы были главными конкурентами россиян и вносили большую интригу в борьбу за лидерство. С каждым «Дакаром» они наращивали обороты и восхищали зрителей своими виртуозными и бесстрашными выступлениями. Безусловно, они все чаще наступали на пятки камазовцам. Но, к сожалению, челнинцы лишились этой бескомпромиссной борьбы. И даже

Чтобы выиграть на «Дакаре», нужно научиться летать, как экипаж Дмитрия Сотникова



Экипаж Эдуарда Николаева рвется в бой



несмотря на участие в «Дакаре» команды Жерара де Роя, которая пропустила прошлогодний рейд, сам знаменитый голландец, некогда успешно соперничавший не только с нынешним боевым составом команды «КАМАЗ-мастер», но и с самим Владимиром Чагиным, возвращаться за руль не спешит. А другие пилоты пока явно не дотягивают до уровня наших спортсменов. Небольшую надежду вселяло предстоящее участие знаменитого гонщика Ханса Стейси, но тот в последний момент снялся. Впрочем, остались матеры Алеш Лопраис (Praga), Томаш Томечек (Tatra), Мартин Мацик и Мартин ван ден Бринк (Iveco), а также менее известные Паскаль де Бар (Renault), Матиас Берингер (MAN), Бен де Грот (DAF), Терухито Сугавара (HINO) и другие.

Команду «КАМАЗ-мастер», которую еще до старта окрестили безоговорочным лидером, представили четыре экипажа во главе с прошлогодним победителем Дмитрием Сотниковым, пятикратным триумфатором Эдуардом Николаевым, обладателем «Золотого

бедуина» 2014 года Андреем Кругиновым и подающим большие надежды Антоном Шибаловым. Двое последних выступили на уже привычных болельщикам грузовиках КАМАЗ-43509 с внедренными в течение 2021 года техническими улучшениями, а первым выпала честь управлять новыми КАМАЗ-435091 семейства K5.

«Выступать на новой технике – большая ответственность для всей команды. Вторым автомобилем семейства K5 построили буквально перед выездом, а первая такая машина успешно выступила на «Шелковом пути» летом. Считаю, что грузовик удался. Мы провели большую работу по разным направлениям. Много работал над автомобилем и экипаж Дмитрия Сотникова. В новой машине немало изменений – развесовка, рулевое управление», – рассказывает Эдуард Николаев. – «Перед выездом на «Дакар» состоялись командные тесты в Казахстане, это четыре дня полноценной гонки всех экипажей. К тому моменту речи о втором новом грузовике не шло, но руководством команды была предоставлена воз-



Предельная концентрация – одна из ключевых составляющих успеха на «Дакаре», где цена любой ошибки может быть очень высокой

«...возможность проехать на этой машине всем. Производя новые КАМАЗы, мы стараемся делать их быстрее. Наши соперники в основном выступают на капотных версиях, и мы знаем, где у кого преимущество».

Несмотря на тяжелые испытания ралли-марафона (постоянно сменявшийся рельеф трассы сопровождался то грунтовыми дорогами и многочисленными дюнами, то нескончаемыми пустынями и лабиринтами дорог и сложнейшими условиями видимости), а также мало обкатанную технику, экипажи «Синей армады» за всю гонку фактически столкнулись только с одной серьезной поломкой. Да и та произошла на прежней модели машины, управляемой Андреем Каргиновым. Речь идет о сбое коробки передач, который поначалу просто доставлял определенные неудобства экипажу, но в итоге привел к тому, что машина застряла в вязком устье реки. А поскольку три оставшихся российских экипажа уже уехали по направлению к финишу, ребятам грозило и вовсе сняться с гонки. На выручку пришло знаменитое дакаровское брат-

ство. Литовский экипаж во главе с Вайдотасом Пашкевичюсом вытащил наш КАМАЗ. Во многом именно этот достойный большого уважения поступок позволил Андрею не только продолжать бороться, но и в итоге замкнуть лучшую четверку в грузовом зачете.

По сути, борьба за лидерство наблюдалась между двумя российскими экипажами – считанные минуты отделяли друг от друга Дмитрия Сотникова и Эдуарда Николаева. И когда на предпоследнем этапе у Дмитрия начались неприятности, Эдуард без раздумий остановился, помог товарищу и пропустил его вперед, тем самым дав зеленый свет второй подряд победе Дмитрия Сотникова на «Дакаре». Таким образом «Синяя армада» вновь доказала, что главное ее преимущество заключается в сильном командном духе. «Бронзовый бедуин» достался экипажу Антона Шибалова.

Российская команда завоевала 19-ю в своей истории победу на ведущем мировом ралли-рейде. В последний раз команда из Набережных Челнов занимала первые четыре места 11 лет назад. Преодолев более

4 200 боевых километров, ребята не оставили соперникам ни единого шанса на успех.

Возможно, для некоторых болельщиков и специалистов нынешний «Дакар» стал скучным. Но отсутствие достойных соперников еще не говорит о том, что победа в гонке досталась россиянам легко. Чего стоят только марафонский этап, напичканный дюнами, спецучастки, полные коварных навигационных задач, или нескончаемые пересечения дорог, которые стали причиной ошибок и потери времени у многих экипажей. Не стоит сбрасывать со счетов и умение грамотно обращаться с шинами на каменистых и скалистых участках. Не говоря уже о проявлении столь важного качества, как выносливость, которое зачастую становится одним из главных факторов в достижении успеха.

Команда из Набережных Челнов достойно подготовила экипажи и технику, с полной серьезностью относясь к борьбе за пьедестал «Дакара». А это просто не может не вызывать уважения.

С победой команду «КАМАЗ-мастер» поздравил Президент Рос-



Опытный экипаж Андрея Каргинова вновь показал достойный результат



Пески для Антона Шибалова – не препятствие на пути к подиуму

сийской Федерации В. В. Путин: «От души поздравляю вас с триумфальной победой в ралли-марафоне «Дакар-2022» в классе грузовиков. Отрадно, что наши замечательные гонщики, выступая на новой техни-

ке, сумели отлично подготовиться, точно рассчитать свои силы, проявить незаурядные спортивные качества. И конечно, особые слова благодарности – наставникам и всем, кто помогает команде «КАМАЗ-

мастер» добиваться успеха. Во многом благодаря вам на нынешнем марафоне весь пьедестал почета заняли российские экипажи. Молодцы! Желаю вам здоровья и всего наилучшего». 🛑



Гордость российского автоспорта – команда «КАМАЗ-мастер» на подиуме ралли «Дакар-2022»

Три снаряда в одну воронку

Повторяющееся возникновение неисправности коробки передач на разных машинах должно заставить задуматься не о качестве и надежности агрегата трансмиссии, а о человеческом факторе, который часто становится причиной его поломок.

Андрей ШИЛОВ

Перераспределение грузопотоков, которое наблюдается в последние годы, подняло статус и загрузило морские порты России. Это, с одной стороны, позволило инвесторам ускорить возврат средств, вложенных в строительство и модернизацию данных объектов, а с другой – дало возможность отечественным перевозчикам

неплохо заработать на транспортировке грузов, доставляемых в РФ морем. Многие автопарки под увеличение объемов перевозки грузов взяли в лизинг новые транспортные средства. Те, кто решил обойтись имеющимся подвижным составом, загрузили его по максимуму.

Увы, но в конкурентной борьбе некоторые перевозчики переоценили свои силы и имеющиеся у них ресурсы (в том числе людские), что привело к невыполнению взятых перед клиентами обязательств. Это происходило, например, из-за банальной нехватки задействованных в процессе перевозок транспортных средств, численность которых на линии нередко сокращалась по причине внеплановых ремонтов. Как показал анализ деятельности транспортных компаний, пополнивших список неблагонадежных перевозчиков, довольно часто виной тому являлся человеческий фактор, а не техника, на которую принято сваливать все неудачи. И вот яркий пример из практики сервисного центра «Грузовик сервис».

Три однотипных поломки – не случайность

Как мы уже сказали выше, выполняя контейнерные перевозки, можно получить неплохую прибыль. Одна из отечественных транспортных компаний (по этическим сооб-

ражениям не называем ее), выиграв тендер, переориентировала свой подвижной состав на выполнение большого заказа по транспортировке контейнеров из порта в крупный логистический центр. Однако при этом не была учтена необходимость иметь подменные тягачи и полуприцепы, что позволило бы снимать с линии транспортные средства для проведения их регламентного технического обслуживания и текущего ремонта. Каждая единица стоящей на балансе техники была задействована в процессе перевозок.

И вот с разницей в несколько дней три тягача потребовали к себе внимания технической службы автопредприятия. Произошло это, как водится по закону жанра, вдали от родного парка. Чтобы ускорить процесс ремонта, техническая служба направила машины на ближайшую по пути следования автопоездов мультибрендовую СТО, где ремонтируют в том числе грузовики MAN.

Во всех трех случаях причиной обращения в сервис являлось затруднение при выключении (именно выключении!) передач. Подчеркнем, что коробки имели ручное управление. Этот факт мы еще упомянем, так как он окажется важным при выяснении причин отказов.

Итак, еще раз акцентируем внимание на том, что включались передачи более-менее сносно, а вот выключа-



Стоимость б/у коробок передач ZF нужных моделей (в зависимости от пробега и технического состояния) колеблется от 150 до 450 тыс. рублей

лись с большим трудом. Продолжать рейс с такой неисправностью было верхом безрассудства, так как грузовые автопоезда могли просто встать на дороге. Контейнеры наверняка привлекли бы внимание лихих людей, и груз растворился бы на просторах страны.

Владелец машин торопил мастеров СТО с ремонтом подвижного состава. Компания заключила договоры с довольно жесткими штрафными санкциями за срыв сроков перевозок. Поэтому ее автомобили практически круглые сутки курсировали между портом и крупными складскими комплексами. Выбытие даже одной транспортной единицы из строя создавало дополнительную нагрузку на оставшиеся автопоезда. А тут сразу три тягача сошли с линии! Ситуация критическая. Нужно было действовать сверхоперативно.

Тихая смерть

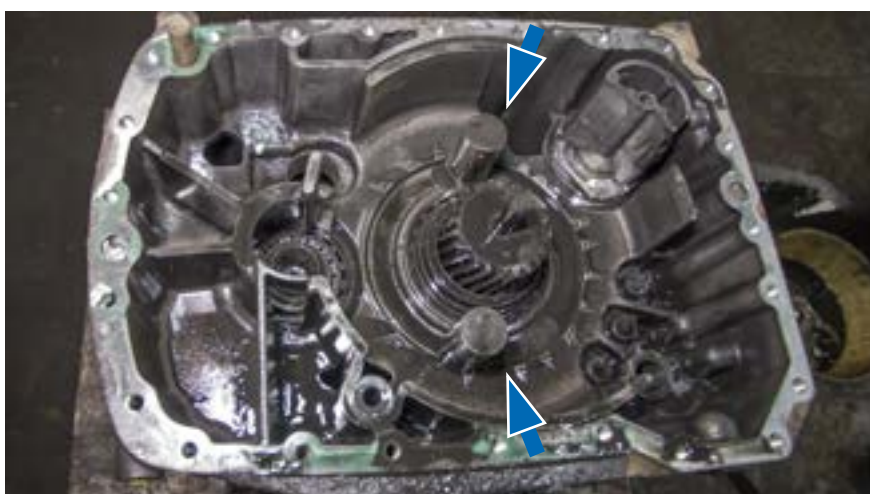
Первое, на что обратили внимание работники сервисной станции, это то, что коробки передач не гудели, не выли, не скрежетали зубьями, а просто по-тихому отказывали. Их демонтаж с частичной разборкой выявил одну и ту же неисправность – выход из строя планетарной передачи, причем сценарий везде был одинаковым.

Начиналось все с того, что происходило срезание шпонки, фиксирующей ось сателлитов в корпусе планетарной шестерни. После чего ось вываливалась, контактировала с корпусом КПП и в буквальном смысле слова фрезеровала в нем глубокую канавку. Параллельно происходил перекос шестерни, нарушение ее зацепления с другими шестернями, разрушение подшипника, на котором она вращалась.

Подчеркнем еще раз, у всех трех коробок передач был один и тот же дефект – разрушение планетарной передачи вследствие срезания шпонок, фиксирующих оси шестерен сателлитов. Мастера СТО имели большой опыт работы с коробками передач и сталкивались с подобными неисправностями, но это было очень и очень редко. По этой причине утверждать, что данный дефект



После того как вылетели оси шестерен, их перекосило, и подшипники разрушились. Элементы подшипника шестерни лежат навалом. То, что их не перемололо в труху, – удачное стечение обстоятельств



Две выпавших оси шестерен планетарной передачи (сверху и снизу от шестерни вторичного вала) в прямом смысле слова прогрызли корпус коробки передач. Такой корпусной элемент можно только сдать в металлолом!



Планетарная передача КПП с двумя выпавшими осями шестерен. Замена узла, увы, не вернет КПП в строй





Фрикционные накладки ведомого диска сцепления изношены практически до исчезновения канавок



Обломанная шпонка оси шестерни – первопричина поломки КПП



Кольцевая лунка в корпусе КПП «фрезерована» пальцем шестерни. Изначально поверхность была ровной. Представьте, сколько металлической стружки попало в масло и разнеслось по агрегату, нанося его деталям фатальные разрушения

имеет заводские корни (брак), было бы неправильно.

Все три агрегата трансмиссии имели приличную наработку (более полумиллиона километров). А как известно, производственные дефекты проявляются на относительно небольших пробегах и устраняются по гарантии. Кроме того, коробки передач (хоть они и стояли на седельных тягачах одной марки) имели разные модификации. Общее между ними было одно: все они изготовлены компанией ZF – лидером отрасли, который поставляет свою продукцию на многие сборочные конвейеры, а также то, что все три агрегата имели ручное управление. Вот именно за это механики и решили зацепиться в своем расследовании.

Человеческий фактор

Выяснилось, что на всех трех седельных тягачах работали молодые и малоопытные водители, которые были наняты в компанию как раз под выполнение большого заказа. Напомним, что машины эксплуатировались практически в круглосуточном режиме. Смена водителей была производственной необходимостью.

О том, что шоферам не хватало опыта, красноречиво свидетельствовало состояние сцеплений. При осмотре одного из узлов механики выявили сильный износ маховика, и это стало поводом для замены этой дорогой детали на новую. В плачевном состоянии находилась и муфта. Судя по всему, в процессе эксплуатации тягача она воспринимала не только механические, но и высокие тепловые нагрузки, из-за чего быстро окислилась/сработалась смазка, заложённая в подшипник на заводе, и еще больше усложнилась работа узла. Фрикционные накладки ведомых дисков стерлись практически до заклепок, а плиты нажимных дисков имели не только сильный кольцевой износ в виде глубоких борозд, но и следы перегрева.

Все это свидетельствовало о том, что узлы работали в жестких режимах. А ведь именно от того, насколько плавно происходит рост крутящего момента, передаваемого от ДВС на КПП, зависит ее ресурс.

Увы, но как показывает практика, молодые кадры уже успели привыкнуть к современным грузовикам с электронно-управляемыми трансмиссиями, которые не позволяют перегружать силовую линию (двигатель – сцепление – КПП – ведущий мост), так как работают по выверенным алгоритмам. А нужный из них (для каждой конкретной дорожной ситуации) выбирает центральный блок управления, который оценивает данные (сигналы) от великого множества датчиков. В случае с грузовиками, у которых ступени в коробке передач выбирает водитель, все зависит от его опыта, навыков, чувства машины и желания беречь технику.

Далее мастера СТО проанализировали режимы работы машин. Так, приватный разговор с одним из водителей подтвердил факт эксплуатации транспортных средств с предельными нагрузками, а то и с перегрузом. При этом приличная часть маршрута движения автопоездов проходила не по равнинной, а по холмистой местности, что требовало от водителей грамотно использовать накопленную при движении на спуске кинетическую энергию и правильно выбирать ступени в коробке передач для снижения нагрузки на силовую линию при штурме подъемов. А как мы сказали выше, они не имели достаточного опыта работы на седельных тягачах с механическими КПП.

Так почему же срезало шпонки, фиксирующие оси шестерен планетарной передачи? Самая реальная версия выглядит так. При движении полностью груженой машины в гору (затяжной подъем) водитель выполнял переход на пониженный ряд в КПП, когда мотор тягача работал на пределе своих возможностей. Это приводило к возникновению ударной нагрузки в трансмиссии и КПП и, в нашем случае, срезанию шпонок осей шестерен планетарной передачи с последствиями, описанными выше.

Вывод: если перевозчик экономит на опытных кадрах, делая ставку на молодых водителей, то его парк должен состоять из грузовиков с электронно-управляемыми трансмиссиями, у которых есть «защита



Металлическая мелкодисперсная стружка образовала конгломераты даже на корпусе КПП. Точно такая же «глина» из металлической пудры забила и сетку масляного фильтра



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



Плита ведущего диска («корзина») имеет следы сильного износа в виде колец из глубоких борозд. Присутствуют признаки перегрева в виде следов побежалости





Подшипник муфты работал практически без смазки. Смазка окислилась и загустела из-за сильного нагрева



Маховик имеет следы сильного износа. Деталь требует замены

от дурака», не допускающая включение пониженного ряда в КПП в условиях, когда это может привести к

разрушению агрегата. Если такой возможности нет, то нужно возродить школу наставников, когда на

втором предприятии опытные шоферы передавали свои навыки молодым водителям. 🛑

МНЕНИЕ

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

– Когда у одного и того же перевозчика, в парке которого стоят однотипные транспортные средства, начинают выходить из строя какие-либо агрегаты грузовиков или прицепов, это заставляет нас провести анализ условий эксплуатации подвижного состава, его технического состояния и дать клиенту рекомендации, которые позволяют разорвать цепь событий, приводящих к поломкам.

Так произошло и в этот раз. То, что надежные коробки передач производства лидера рынка – немецкой компании ZF начали одна за другой выходить из строя, вызвало настороженность и профессиональный интерес с нашей стороны. Клиенты, которые обслуживают и ремонтируют у нас свою технику, должны быть уверены, что она не откажет в рейсе. А тут такое – три КПП с небольшим интервалом времени выходят из строя. Благо, причина поломки была точно определена. И виновато было не «железо». На тягачи с трансмиссией, управляемой вручную, были посажены опытные водители. Перевозчик более внимательно стал относиться к загрузке транспортных средств. Отказы агрегатов на этом прекратились.

Теперь о том, какие финансовые последствия имел произошедший инцидент. Начнем с главного: во всех трех случаях перевозчику пришлось приобретать бывшие в эксплуатации коробки передач взамен вышедшим из строя. Почему КПП не подлежали ремонту? Дело в том, что при контакте выпавших осей шестерен планетарной передачи с корпусными деталями коробки в масло попало большое количество металлической стружки, которая быстро разнеслась по агрегату, и все детали КПП (от подшипников до шестерен и синхронизаторов) получили повреждения. Надеяться на то, что сетка масляного фильтра задержит металлическую стружку, не стоит. Ее поры значительно больше по размеру частичек металла. Кроме того, сетка фильтра на всех трех попавших к нам коробках передач была забита металлической пудрой

настолько плотно, как будто ее обмазали глиной. По сути, это полностью перекрыло подачу масла к парам трения, что еще больше ускорило износ пар трения и приблизило разрушение агрегата. Удивительно, что все три машины дошли до СТО своим ходом.

Поскольку экономической целесообразности ремонта коробок передач не было, мы рекомендовали клиенту приобрести б/у КПП в хорошем техническом состоянии с гарантией продавца. Это значительно ускорило возврат машин на линию и позволило компенсировать понесенные из-за простоя тягачей затраты. Стоимость б/у коробок передач ZF нужных моделей (в зависимости от пробега и технического состояния) колеблется от 150 до 450 тыс. рублей. Ориентироваться на дешевые агрегаты не стоит, скорее всего, они имеют скрытые дефекты. Берите КПП из среднего ценового диапазона и обязательно требуйте от продавца гарантию. Пары недель вполне достаточно, чтобы проверить коробку в работе. Обращаю внимание: при покупке агрегата важно учесть совместимость КПП с конкретной моделью тягача, так как имеют место нюансы – наличие/отсутствие тех или иных датчиков или их различное расположение. Такое, например, бывает на коробках ZF, которые устанавливаются на грузовики MAN и DAF.

Сколько стоит диагностировать описанную выше неисправность КПП? Давайте посчитаем. Монтаж/демонтаж коробки передач обойдется примерно в 15 тыс. рублей. Дефектовка (с частичной разборкой) – еще около 4 тыс. По времени ориентируемся на восемь часов, если работает один мастер, и четыре часа, когда ему помогает напарник. Если владелец грузовика оперативно приобретет КПП для замены вышедшей из строя, то машина простоят в ремонте не более трех суток. Благо агрегаты ZF на «разборках» в наличии всегда есть – из-за их широкой распространенности на грузовиках европейских брендов.



ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 29.11.2021 № 389-ФЗ

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В СТАТЬЮ 10 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «О ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» И СТАТЬЮ 15 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

Уточнен порядок оформления регистрационного документа на транспортное средство

Предусматривается оформление регистрационного документа на транспортное средство (в том числе на базовое транспортное средство и шасси транспортного средства), перегоняемое в связи с его вывозом за пределы территории Российской Федерации либо перегоняемое к месту продажи или к конечному производителю и являющееся товаром, реализуемым юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, осуществляющими торговую деятельность.

На указанные транспортные средства при их допуске к участию в дорожном движении не будет распространяться требование, касающееся государственного учета транспортных средств.

Вступил в силу с 10.12.2021.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 21.12.2021 № 424-ФЗ

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «О ПОЛИЦИИ»

Подписан закон о расширении прав полиции

Согласно закону полиция имеет право:

- осуществлять вскрытие транспортного средства, в том числе проникновение в него, в случаях, предусмотренных законодательством, а также в том числе для спасения жизни граждан, для обеспечения их безопасности или общественной безопасности при массовых беспорядках и ЧС;
- проводить оцепление (блокирование) территорий, жилых помещений, строений и других объектов, в частности, при проведении мероприятий, направленных на обнаружение предметов, изъятых из гражданского оборота или ограничено оборотоспособных, либо при наличии оснований полагать, что в границах территорий или на объектах готовится, совершается (совершено) преступление;
- в границах оцепления (блокирования) осуществлять личный осмотр граждан, находящихся при них вещей (предметов, механизмов, веществ), осмотр транспортных средств и перевозимых грузов.

Вступил в силу с 21.12.2021.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 30.12.2021 № 481-ФЗ

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В СТАТЬИ 30.12 И 31.6 КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ»

Добросовестному собственнику предоставлено право обжалования вступившего в законную силу постановления по делу о нарушении таможенных правил, предусматривающего конфискацию его имущества.

Комментарий АСМАП:

Вступившее в законную силу постановление по делу об административном правонарушении в области таможенного дела (о нарушении таможенных правил), предусмотренном главой 16 КоАП, в части назначения административного наказания в виде конфискации орудия совершения или предмета административного правонарушения (за исключением случаев, если административное правонарушение связано с незаконным перемещением товаров через таможенную границу ЕАЭС), решения по результатам рассмотрения жалоб, протестов могут быть обжалованы лицом, которому орудие совершения или предмет административного правонарушения принадлежит на праве собственности и которое не привлечено к административной ответственности за данное административное правонарушение и не признано в судебном порядке виновным в его совершении, в течение десяти дней со дня их вступления в законную силу.

В случае пропуска указанный срок ходатайству лица, подающего жалобу, может быть восстановлен судьей, правомочным рассматривать жалобу.

В случае подачи жалобы судья приостанавливает исполнение постановления до ее рассмотрения. О приостановлении исполнения постановления выносится определение, которое немедленно направляется в орган, должностному лицу, приводящим это определение в исполнение.

Вступил в силу с 10.01.2022.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 02.07.2021 № 311-ФЗ

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ТРУДОВОЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

С 01.03.2022 вступил в силу Федеральный закон от 02.07.2021 № 311-ФЗ «О внесении изменений в Трудовой кодекс Российской Федерации», которым изменяется регулирование в сфере охраны труда (подробный материал на эту тему читайте в следующем номере журнала «МАП»).

**АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ****ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 23.12.2021 № 2406
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 7 ОКТЯБРЯ 2020 Г. № 1616»**

Актуализирован порядок лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами

Поправками в том числе учтены положения Федерального закона от 11.06.2021 № 170-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации».

В частности, в соответствии с постановлением Правительства:

- местами осуществления лицензируемой деятельности являются автобусы, используемые для осуществления лицензируемой деятельности и принадлежащие лицензиату на праве собственности или ином законном основании. Внесение изменений в реестр лицензий при намерении лицензиата осуществлять лицензируемую деятельность в месте, не предусмотренном реестром лицензий, не требует проведения оценки соответствия лицензиата лицензионным требованиям;

- срок предоставления лицензии со дня поступления в лицензирующий орган заявления о предоставлении лицензии или заявления о внесении изменений в реестр лицензий в части изменения перечня выполняемых работ, оказываемых услуг, составляющих лицензируемую деятельность, не должен превышать 8 рабочих дней.

Постановление вступает в силу с 01.03.2022, за исключением отдельных положений, которые вступают в силу со дня его официального опубликования (опубликован на официальном интернет-портале правовой информации <http://pravo.gov.ru> – 27.12.2021).

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 30.11.2021 № 2116
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 21 ДЕКАБРЯ 2020 Г. № 2200»**

Актуализированы Правила перевозок грузов автомобильным транспортом

Реализованы положения Федерального закона от 02.07.2021 № 336-ФЗ «О внесении изменений в статью 31 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

В частности, закрепляется порядок оформления или формирования транспортной накладной в части требований к ее заполнению, уточняются форма транспортной накладной, а также реквизиты заказа-наряда на предоставление транспортного средства.

Постановление вступило в силу с 01.01.2022, за исключением отдельных положений, вступающих в силу с 01.03.2022.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 01.12.2021 № 2166
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОЛОЖЕНИЕ
О ФЕДЕРАЛЬНОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ
КОНТРОЛЕ (НАДЗОРЕ) НА АВТОМОБИЛЬНОМ
ТРАНСПОРТЕ, ГОРОДСКОМ НАЗЕМНОМ
ЭЛЕКТРИЧЕСКОМ ТРАНСПОРТЕ
И В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ»**

С 01.03.2022 устанавливаются ключевые показатели федерального государственного контроля (надзора) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве и их целевые значения

Таковыми показателями являются:

- количество людей, погибших в ДТП в результате нарушения обязательных требований в области автомобильного транспорта, городского наземного электрического транспорта и дорожного хозяйства (человек на 100 млн перевезенных пассажиров), в том числе по причине дорожных условий, не соответствующих требованиям по обеспечению сохранности автомобильных дорог федерального значения, в 2022 г. – 1,85; в 2023 г. – 1,76; в 2024 г. – 1,71; в 2025 г. – 1,62 и в 2026 г. – 1,53;

- количество людей, травмированных в ДТП в результате нарушения обязательных требований в области автомобильного транспорта, городского наземного электрического транспорта и дорожного хозяйства (человек на 100 млн. перевезенных пассажиров), в том числе по причине дорожных условий, не соответствующих требованиям по обеспечению сохранности автомобильных дорог федерального значения, в 2022 г. – 4,51; в 2023 г. – 4,28; в 2024 г. – 4,12; в 2025 г. – 3,84 и в 2026 г. – 3,64.

Вступает в силу с 01.03.2022.

**НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ
ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ
ВЛАСТИ****ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ
ОТ 03.11.2021 № 374**

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ИНДИКАТОРА РИСКА
НАРУШЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ
ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ (НАДЗОРА)
НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ,
ГОРОДСКОМ НАЗЕМНОМ ЭЛЕКТРИЧЕСКОМ
ТРАНСПОРТЕ И В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
28.12.2021, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 66605**



Утвержден индикатор риска нарушения обязательных требований при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве

Таким индикатором является привлечение водителей контролируемого лица три и более раза к административной ответственности за нарушение обязательных требований в сфере автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, международных автомобильных перевозок в течение девяноста календарных дней со дня проведения последнего контрольного (надзорного) мероприятия в отношении данного контролируемого лица, при условии наличия информации, что у данного контролируемого лица работник, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения, и (или) консультант по вопросам безопасности перевозок опасных грузов автомобильным транспортом, и (или) должностное лицо, ответственное за организацию международных автомобильных перевозок, осуществляет деятельность у трех и более контролируемых лиц.

Вступил в силу с 08.01.2022.

ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ ОТ 15.10.2021 № 346

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ТРЕБОВАНИЯ К ФОТОГРАФИЧЕСКОМУ ИЗОБРАЖЕНИЮ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА, В ОТНОШЕНИИ КОТОРОГО ПРОВОДИЛОСЬ ТЕХНИЧЕСКОЕ ДИАГНОСТИРОВАНИЕ, К ПОРЯДКУ И СРОКАМ ЕГО ХРАНЕНИЯ В ЕДИНОЙ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА, ТРЕБОВАНИЯ К ТОЧНОСТИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ КООРДИНАТ МЕСТА НАХОЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА И ПУНКТА ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА, УТВЕРЖДЕННЫЕ ПРИКАЗОМ МИНТРАНСА РОССИИ ОТ 31 МАРТА 2020 Г. № 97»

ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ,
РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 66052

С 01.03.2022 будут усилены требования к фотографическому изображению транспортного средства, в отношении которого проводилось техническое диагностирование

В частности, при проведении технического диагностирования транспортного средства категорий М, N и L, О должно быть сделано фотографическое изображение технического эксперта, проводившего техническое диагностирование.

При фотофиксации не допускается применение любых фотоэффектов. Файлы с фотографическими изображениями не должны подвергаться редактированию.

Вступил в силу с 01.03.2022.

ПРИКАЗ МИНЗДРАВА РОССИИ ОТ 24.11.2021 № 1092Н

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ПРОВЕДЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО МЕДИЦИНСКОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (КАНДИДАТОВ В ВОДИТЕЛИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ), ПОРЯДКА ВЫДАЧИ И ФОРМЫ МЕДИЦИНСКОГО ЗАКЛЮЧЕНИЯ О НАЛИЧИИ (ОБ ОТСУТСТВИИ) У ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (КАНДИДАТОВ В ВОДИТЕЛИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ) МЕДИЦИНСКИХ ПРОТИВОПОКАЗАНИЙ, МЕДИЦИНСКИХ ПОКАЗАНИЙ ИЛИ МЕДИЦИНСКИХ ОГРАНИЧЕНИЙ К УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ, А ТАКЖЕ О ПРИЗНАНИИ УТРАТИВШИМИ СИЛУ ОТДЕЛЬНЫХ ПРИКАЗОВ МИНИСТЕРСТВА ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
30.11.2021

РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 66130

С 01.03.2022 устанавливается новый порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств)

Установлены порядок выдачи медицинского заключения о наличии (об отсутствии) у водителей (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами, а также форма такого медицинского заключения.

Скорректированы сроки вступления в силу изменений в отношении некоторых медицинских процедур, проводимых с целью освидетельствования водителей транспортных средств.

С 01.03.2022 года признан утратившим силу Приказ Минздрава России от 15.06.2015 № 344н, регулирующий аналогичные правоотношения.

Вступили в силу с 11.12.2021 порядки и форма, утвержденные данным Приказом, а также пункт 3 Приказа, вступают в силу с 01.03.2022.

ИНФОРМАЦИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

ИНФОРМАЦИЯ ФТС РОССИИ

«УПЛАТА УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА»

Даны разъяснения по уплате утилизационного сбора

Плательщиками утилизационного сбора признаются лица, которые:

– осуществляют ввоз транспортных средств в Российскую Федерацию;



- осуществляют производство, изготовление транспортных средств на территории Российской Федерации;
- приобрели транспортные средства на территории Российской Федерации у лиц, не уплачивающих утилизационный сбор, или у лиц, не уплативших утилизационный сбор, в нарушение установленного порядка;
- являются владельцами транспортных средств, в отношении которых утилизационный сбор не был уплачен при помещении таких транспортных средств под иную таможенную процедуру при завершении действия таможенной процедуры свободной таможенной зоны, применяемой на территории Особой экономической зоны в Калининградской области, за исключением случаев помещения таких транспортных средств под таможенную процедуру реэкспорта.

Приводятся, в числе прочего, порядок представления в таможенный орган документов, необходимых для подтверждения правильности исчисления утилизационного сбора, порядок исчисления пени за неуплату утилизационного сбора, перечень реквизитов для его уплаты.

Уплата утилизационного сбора, взимаемого ФТС России, может осуществляться с использованием электронных средств платежа (в том числе через платежные терминалы или банкоматы).

ИНФОРМАЦИЯ МВД РОССИИ «ВНЕСЕНЫ ИЗМЕНЕНИЯ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В СФЕРЕ РЕГИСТРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

В МВД напомнили, когда на транспортное средство нужна диагностическая карта

Так, диагностическая карта понадобится: при постановке транспортного средства на государственный учет или совершении регистрационных действий, связанных со сменой владельца (на транспортное средство, с года изготовления которого прошло более 4-х лет); в случае совершения регистрационных действий, связанных с изменением конструкции и/или заменой основного компонента транспортного средства.

При отсутствии в ЕАИСТО информации о действующей диагностической карте в совершении регистрационного действия откажут.

Проверить сведения о наличии диагностической карты в этой системе можно на сайте гибдд.рф.

ИНФОРМАЦИЯ РОСАВТОДОРА ОТ 14.01.2022 ИНФОРМИРУЕМ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ О ФАКТИЧЕСКОЙ ИНДЕКСАЦИИ РАЗМЕРА ПЛАТЫ В ГОСУДАРСТВЕННОЙ СИСТЕМЕ «ПЛАТОН»

Росавтодор: с 01.02.2022 в рамках ежегодной индексации размер платы в государственной системе «Платон» составляет 2,54 рубля за км пробега.

Фактический размер платы рассчитывается ежегодно в период с 10 по 20 января с учетом публикации информации Росстата об индексе потребительских цен за предыдущий год.

АКТЫ БАНКА РОССИИ

УКАЗАНИЕ БАНКА РОССИИ ОТ 08.12.2021 № 6007-У «О СТРАХОВЫХ ТАРИФАХ ПО ОБЯЗАТЕЛЬНОМУ СТРАХОВАНИЮ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ» ЗАРЕГИСТРИРОВАНО МИНЮСТОМ РОССИИ 28.12.2021, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 66609

Установлены новые страховые тарифы по ОСАГО

Указание расширяет границы тарифного коридора для легковых автомобилей, общественного транспорта и других транспортных средств.

Скорректированы коэффициенты в зависимости от возраста и стажа водителя, а также коэффициенты за аварийность, проведена дополнительная калибровка региональных коэффициентов.

Указание вступает в силу со дня его официального опубликования, за исключением отдельных положений, для которых установлен иной срок их вступления в силу. Со дня вступления в силу Указания признано утратившим силу аналогичное Указание Банка России от 28.07.2020 № 5515-У.

Вступило в силу с 09.01.2022 (за исключением отдельных положений, вступающих в силу в иные сроки).

Комментарий АСМАП:

АСМАП выступала против предоставления возможности страховым компаниям повышать страховые тарифы по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств (против расширения верхней границы тарифного коридора). Однако Банком России не были учтены замечания АСМАП при доработке проекта указания.

ИНФОРМАЦИЯ С САЙТА МЭРА МОСКВЫ НА MOS.RU ЗАРАБОТАЛ СЕРВИС «ДОСУДЕБНОЕ ОБЖАЛОВАНИЕ» (ИНФОРМАЦИЯ С ОФИЦИАЛЬНОГО САЙТА МЭРА МОСКВЫ ОТ 18.01.2022)

На mos.ru заработал сервис, с помощью которого юридические лица и индивидуальные предприниматели могут онлайн оформить досудебную жалобу на решение о проведении контрольных мероприятий, на отдельные документы или на действия должностных лиц

Сервис «Досудебное обжалование» автоматически направит пользователя на сайт, где необходимо авторизоваться, а затем подать заявку на обжалование конкретного решения.

Жалобу на решение или действие контрольно-надзорного органа, а также действие или бездействие его должностных лиц можно подать в течение 30 календарных дней со дня уведомления юридического лица или предпринимателя, а жалобу на предписание контрольного органа – в течение 10 рабочих дней с момента его получения.

По всем вопросам, связанным с работой сервиса, можно обратиться по телефону: +7 495 870-72-99. Служба принимает звонки и обрабатывает обращения в рабочие дни с 09:00 до 18:00.

TSW POL

- дочернее предприятие АСМАП в Польше

TSW-POL обеспечивает:

- оформление процедуры T1 для грузов, доставляемых в страны ЕС
- оформление транспортных документов TIR, TIR-NCTS, EPI, CMR
- помощь перевозчикам в непредвиденных ситуациях (ДТП, обжалование штрафов и др.)
- экспедирование грузов из стран ЕС в страны СНГ
- сервис грузовых автомобилей, полуприцепов и рефрижераторов
- гарантия оплаты за сервисное обслуживание ТС в Польше
- складские услуги

Отделение на терминале в Корощине
(пограничный переход Козловици-Кукурыки)
работает КРУГЛОСУТОЧНО!
BOX D-6 , 21-550 Terespol, Polska
тел. +48 606 969 437 ; +48 83 376 33 85 (86)

TSW-POL Sp. z o.o.

- таможенное агентство по оформлению процедуры
общего европейского транзита

Головной офис, отдел экспедирования:
02-220 Warszawa, ul. Łopuszańska 36 p. 104
tel: +48 22 663 98 44 (мы говорим по-русски)
www.tsw-pol.pl
tsw-pol@tsw-pol.pl

УЧЕБНО-КОНСУЛЬТАЦИОННЫЕ ЦЕНТРЫ

АССОЦИАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ (АСМАП)

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

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Москва

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

Брянск

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

Смоленск

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

Смоленск

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

Белгород

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

СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Санкт-Петербург

Частное образовательное учреждение дополнительного профессионального образования «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, ovod@mail.ru
<http://www.spb-uke.asmap.ru>

Великий Новгород

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

Псков

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

Калининград

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

Светлогорск

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

ПРИВОЛЖСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Нижний Новгород

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

Киров

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

Набережные Челны

«Набережночелнинский учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
423812, Республика Татарстан, г. Набережные Челны,
пр. Дружбы Народов, д. 4 (5611а)
(8552) 58-39-90, 20-57-05, tecasmap_chelny@mail.ru
<http://www.chelny-uke.asmap.ru>

Казань

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

Саратов

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

Самара

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

Тольятти

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
445000, г. Тольятти, ул. Богатинская, 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 «ТрансСейф») (347) 246-61-34, (917) 400-17-72, trans.safety@yandex.ru
<http://www.academy.asmap.ru>

Уфа

«Уральский учебно-консультационный центр АСМАП»
450006, Республика Башкортостан, г. Уфа, ул. Пирулы, д. 151,
корп. 1 (АНО ДПО «Сфера безопасности») (347) 266-18-85, ano-sfera@mail.ru, <http://www.ekb-uke.asmap.ru>

Оренбург

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

ЮЖНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Ростовская область

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

Республика Крым

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

Краснодар

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

Волгоград

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

СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Черкесск

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

Махачкала

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

Республика Северная Осетия – Алания

«Академия АСМАП»
363330, Республика Северная Осетия – Алания,
г. Ардон, ул. Хоранова, д. 2 (Северо-Кавказский аграрно-технологический колледж) (495) 917-80-12 (доб. 352, 355, 356), uke@asmap.ru
<http://www.academy.asmap.ru>

УРАЛЬСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Екатеринбург

«Уральский учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
620100, г. Екатеринбург, Сибирский тракт, д. 31в (общ. УГЛУ), оф. 1
(343) 221-21-39, (912) 603-87-00, 2546407@mail.ru
<http://www.ekb-uke.asmap.ru>

Тюмень

«Уральский учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
625019, г. Тюмень, ул. Республики, д. 206а (ООО «Авто-700») (343) 221-21-39, (912) 603-87-00, 2546407@mail.ru
<http://www.ekb-uke.asmap.ru>

Челябинск

«Уральский учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
454084, г. Челябинск, пр. Победы, д. 160 (ООО «Перспектива 174») (351) 700-01-60, (343) 221-21-39, (912) 603-87-00
2546407@mail.ru, <http://www.ekb-uke.asmap.ru>

СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Омск

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

Новосибирск

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

Барнаул

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Улан-Удэ

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

Чита

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

Благовещенск

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

Владивосток

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

Хабаровск

Частное учреждение – организация дополнительного профессионального образования «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>