

МАП 4

179/2025

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls



**ПЕРСПЕКТИВЫ ОБЪЕДИНЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ
СИСТЕМЫ СОЮЗНОГО ГОСУДАРСТВА**

НА НОВЫХ МАРШРУТАХ ПЕРЕВОЗОК ВЫРУЧАЕТ TIR

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ
ИНОСТРАННЫМИ РАЗРЕШЕНИЯМИ В 2025 ГОДУ**

**ЛИЧНЫЙ КАБИНЕТ ПЕРЕВОЗЧИКА НА САЙТЕ АСМАП –
УДОБНО И ЭФФЕКТИВНО**



СОДЕРЖАНИЕ

ОФИЦИАЛЬНАЯ ХРОНИКА	1	ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК	
ПОЗДРАВЛЯЕМ!		МАП в ЕАЭС: текущее состояние, вызовы и перспективы	
Автор: А. Новичкова	2	Автор: Р. Дженалинов	30
АКТУАЛЬНО		УСЛУГИ	
Ключевой элемент евразийской логистики		Личный кабинет перевозчика на сайте АСМАП – удобно и эффективно	
Автор: А. Новичкова	5	Автор: Департамент информационных систем АСМАП	37
РЕГИОНЫ		ПОРТРЕТ ФИРМЫ	
Три десятилетия эффективного труда		Китай слышит	
Автор: Е. Окунев	10	Автор: Г. Закржевский	42
Перевозчики Татарстана доверяют АСМАП		ПАМЯТЬ	
Автор: А. Линдваль	13	Великая Отечественная война: обращения к нациям	
Северо-западный форпост МАП		Автор: А. Новичкова	44
Автор: И. Черняков	18	ЧЕЛОВЕК И БИЗНЕС	
ТАМОЖНЯ		Три победы Станислава Кима	
На новых маршрутах перевозок выручает старый добрый TIR		Автор: Е. Толмачева	48
Автор: М. Шпилевой	21	СТРАНИЧКИ ЮМОРА	
ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК		Некогда скучать	
Повышение роли транзитного потенциала Монголии в развитии экономического коридора Россия – Китай		Авторы: Г. Шпрейер, И. Черняков	50
Автор: Департамент организации перевозок АСМАП	24	НА ДОСУГЕ	
Обеспечение российских перевозчиков иностранными разрешениями в 2025 году		Что почитать? Что посмотреть?	
Автор: Департамент организации перевозок АСМАП	27	Автор: А. Новичкова	52
ЧЕЛОВЕК И БИЗНЕС		НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА	
Индивидуальный предприниматель О. И. Голов: «Семейный бизнес – это не просто работа, это наша история и будущее»		Обзор законодательства	
Автор: Г. Шпрейер	28	Автор: Юридическое управление АСМАП	54

Российско-туркменские переговоры по вопросам международных автоперевозок

В Ашхабаде 23–25 июня 2025 г. проведена рабочая встреча представителей Министерства транспорта Российской Федерации и агентства «Туркменавто-улаглары» (Агентство транспорта и коммуникаций при кабинете министров Туркменистана) с участием автоперевозчиков двух стран. В переговорах принял участие заместитель генерального директора АСМАП Е. В. Антипов.

Туркменская сторона отметила значительное увеличение объемов перевозок грузов в 2024–2025 гг. в связи с принимаемыми в Туркменистане мерами государственной поддержки, направленными на увеличение экспорта сельскохозяйственной продукции и товаров народного потребления.

В связи с недостаточным количеством российских разрешений туркменские грузоотправители вынуждены пользоваться услугами перевозчиков третьих государств – Казахстана, Беларуси и других, что приводит к увеличению стоимости товара для российских потребителей.

Российская сторона отметила необходимость более широкого привлечения российских автоперевозчиков к доставке грузов в двустороннем сообщении.

Туркменская сторона сообщила о готовности привлечения российского авто-транспорта при условии его оперативной постановки под загрузку.

По просьбе российской стороны туркменская сторона проинформировала об условиях осуществления автоперевозок грузов по территории страны и о размерах сборов, взимаемых со всех владельцев иностранных транспортных средств.

Члены российской делегации обсудили условия сотрудничества с туркменскими автоперевозчиками, грузовладельцами и производителями продукции и обменялись контактами.

Участники переговоров отметили важность и значимость установления прямых связей и договорились о продолжении переговоров по намеченным направлениям сотрудничества.

Уважаемые коллеги! В случае вашей заинтересованности в развитии перевозок грузов в сообщении с Туркменистаном контакты грузоотправителей и логистических компаний этой страны вы можете получить в Департаменте организации перевозок АСМАП.

Ремонт дороги на Краскино в Приморье выполнен досрочно

Министерство транспорта и дорожного хозяйства Приморского края сообщило, что в Хасанском округе Приморского края выполнен ремонт участка дороги опорной сети региона, связывающей поселок Краскино и государственную границу с КНР.

Подрядная организация более чем на два месяца раньше срока отремонтировала участок протяженностью 4 км – с 13 по 17 км дороги Краскино – госграница.

Специалисты заменили земляное полотно, восстановили водопропускные трубы на 4, 15 и 16 км, уложили новое асфальтобетонное покрытие на протяжении всего участка, включая мосты на 13, 14 и 15 км, укрепили обочины асфальтогранулятом. На данный момент дорожники занимаются обустройством: нанесена разметка, установлены новые дорожные знаки, сигнальные столбики, продолжается установка барьерного ограждения.

На подъезде к Оренбургу расширят участок трассы М-5 «Урал»

В 2026 г. на подъезде к Оренбургу со стороны Самары введут в эксплуатацию еще один расширенный до четырех полос участок трассы М-5 «Урал». Данная дорога продолжает оставаться крайне востребованной.

АСМАП отмечает, что Оренбургская область, где основной транспортной артерией как раз является трасса М-5 «Урал», в принципе имеет важное логистическое значение. Во-первых, регион обеспечивает связанность между европейской частью страны и Уралом, а во-вторых, через него проходят транзитные потоки в направлении Казахстана.

В Ульяновской области расширили еще один участок федеральной трассы А-151 до четырех полос

В Ульяновской области с двух до четырех полос расширили еще один участок федеральной трассы А-151 Цивильск – Ульяновск длиной почти 20 км – 144+000 – 163+700 км. По этому участку ежедневно проезжает около 17 тыс. транспортных средств.

Он имеет очень важное значение, так как маршрут связывает не только районы Ульяновской области, но и субъекты Российской Федерации. Федеральная трасса А-151 и подъездная дорога к Ульяновску от трассы М-5 «Урал» общей протяженностью 158 км в границах региона – транспортные артерии, способствующие развитию логистических услуг и дальнейшему расширению экономических связей как в Приволжском федеральном округе, так и за его пределами.

В настоящее время стоит задача полностью расширить магистраль до четырех полос и увеличить возможную нагрузку на дорожное полотно до 11,5 т на ось. На данный момент почти половина трассы уже доведена до четырехполосного исполнения.

АСМАП рассчитывает, что расширенный до четырех полос участок трассы А-151 позволит снизить транспортные издержки и будет способствовать дальнейшему укреплению транзитного потенциала Российской Федерации.

Грузия: изменение правил транзита

С 1 июля 2025 г. Грузия начала при-менять на своей территории процедуру общего транзита, которая оформляется в электронном виде с использованием новой компьютеризированной транзитной системы (NCTS).

Таким образом, иностранные товары будут перемещаться по территории Грузии по европейской транзитной декларации (T1) либо по книжке МДП.

Рекомендуем перевозчикам использовать книжки МДП при перевозках товаров под таможенным контролем по территории Грузии во избежание дополнительных временных и финансовых затрат.



«Международные автомобильные перевозки»
№ 4, 2025 год

Регистрационное свидетельство № 015455

Учредитель и издатель –
Ассоциация международных
автомобильных перевозчиков
(АСМАП)

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

Корректор: Татьяна БАТАШЕВА

Дизайн и верстка: Татьяна КОРЕЦ

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

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

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

Подписано в печать 01.09.2025 г.

Отпечатано в ЗАО «Периодика»
Варшавское ш., д. 125 д. корп. 2
(495) 585-1313, (499) 270-7397
info@periodika.com МАП №4_2025
www.periodika.com

Поздравляем!



Е. А. Павленко



В. Г. Штробель



А. Н. Виниченко



Ю. В. Попов



С. А. Ольшанов



С. П. Кулешов

Искренне поздравляем юбиляров июля – августа текущего года.

Самые теплые поздравления прекрасным дамам:

Марине Владиленовне Катраевой,
ветерану АСМАП;

Елене Анатольевне Павленко,
бухгалтеру АО «Юнион Карго» (Московская область);
Виктории Григорьевне Штробель,
генеральному директору ООО «АСТРАМЕД» (г. Калининград).

От всей души поздравляем юбиляров с важной вехой в жизни
и желаем им доброго здоровья, успехов во всем и благополучия!

С 65-летием –

Александра Николаевича Виниченко,
генерального директора
ООО «Регул-Авто» (Калининградская область),
председателя Регионального совета АСМАП в КО;
Сергея Валентиновича Осинковского,
директора ООО «Лион-транс» (г. Пермь);
Юрия Васильевича Попова,
генерального директора ООО «Делайн» (г. Уссурийск);
Александра Ивановича Юрьева,
генерального директора ООО «Фонтранс»
(г. Смоленск).

С 60-летием –

Игоря Николаевича Кизилова,
директора ООО «Делия»
и ООО «Два континента» (г. Калининград);
Сергея Альбертовича Ольшанова,
руководителя Управления административно-хозяйственной
деятельности АСМАП;
Александра Васильевича Помилуйко,
специалиста АСМАП в г. Смоленске.

С 55-летием –

Сергея Петровича Кулешова,
директора ООО «Подар» (г. Брянск);



В. Е. Шкаликов

Сергея Анатольевича Попова,
генерального директора ООО «ЕС Транс» (Московская область);
Владимира Евгеньевича Шкаликова,
директора ООО «МегаТрак» (г. Киров).

С 50-летием –

Владимира Леонидовича Лялина,
индивидуального предпринимателя (г. Киров);
Антон Евгеньевича Перелыгина,
директора ООО «УРАЛСТАР» (Челябинская область);
Константина Валерьевича Тимохина,
генерального директора ООО «Лео логистик»
и ООО «Совбалттранс» (Калининградская область).

Три десятка лет назад было положено начало работе
ИП Зиновьев Алексей Алексеевич (г. Таганрог).

Четверть века назад началась история
ИП Богданов Игорь Владимирович (Московская область);
ООО «ВИКИНГ» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Юрий Анатольевич Федоров);
ООО «ЛИОН» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Виталий Борисович Рахлин);
ООО «Траверс-Авто» (г. Москва,
генеральный директор – Илья Иванович Белов).

Минуло два десятилетия с момента организации
ООО «АЗИ - транс» (г. Калининград,
генеральный директор – Роман Александрович Салтыков);
ООО «Гермес Авто»
(г. Смоленск, директор – Виктор Станиславович Вильбик);
ООО «ГлобалТрансАвто»
(г. Екатеринбург, директор – Антон Валерьевич Тарасенко);
ООО «Кар-Вит-Авто» (г. Калининград,
генеральный директор – Алексей Алексеевич Клементьев);
ООО «Совбалттранс»
(Калининградская область,
генеральный директор – Константин Валерьевич Тимохин).

Пятнадцать лет назад были зарегистрированы
ООО «Гермес» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Виктор Александрович Чукичев);



С. А. Попов



К. В. Тимохин

ООО «Грин Лайн ДВ» (Приморский край,
генеральный директор – Андрей Петрович Делех);
ИП Данищенко Дарья Юрьевна (Красноярский край);
ООО «ДАРУМА»
(г. Калининград, директор – Алексей Петрович Турков);
ООО «Мустафинова и К» (г. Калининград,
генеральный директор – Мустафинова Ольга Михайловна).

На протяжении десяти лет
эффективную деятельность осуществляют
ООО «АвтоПром»
(г. Курск,
генеральный директор – Владимир Алексеевич Аргунов);
ООО «Автосоюз»
(г. Омск, директор – Людмила Валентиновна Логинова);
ООО «ДружбаАвто» (г. Уссурийск,
генеральный директор – Станислав Герасимович Ким);
ООО «ФВР» (г. Пермь,
генеральный директор – Владимир Рестамонович Фазуллин);
ООО «ШАМ-Транс» (Республика Дагестан,
генеральный директор –
Магомедкамиль Магомедшапиевич Разаков).

Пять лет назад организовано
ООО «АК-МТ-ЦФО» (г. Белгород,
генеральный директор – Александр Владимирович Пархоменко).

От имени членов АСМАП Администрация Ассоциации от всей
души поздравляет юбиляров и желает им доброго здоровья, большого
счастья и удачи во всем!



Ключевой элемент евразийской логистики

В рамках мероприятий постоянно действующего семинара при парламентском собрании Союза Беларуси и России по вопросам строительства Союзного государства 26 июня 2025 года в Москве проведено заседание на тему «Функционирование объединенной транспортной системы Союзного государства». В мероприятии приняли участие депутаты парламентского собрания Союза Беларуси и России, ответственные должностные лица постоянного комитета Союзного государства, представители профильных министерств и ведомств, национальных ассоциаций международных автомобильных перевозчиков АСМАП и БАМАП и руководители автотранспортных компаний двух стран.

Александра НОВИЧКОВА
(novichkova@asmap.ru)

Президент Ассоциации, председатель Комиссии парламентского собрания по транспорту, председатель Комитета Государственной Думы Российской Федерации по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Е. С. Москвичев обратился к участникам со вступительным словом, отметив, что на данный момент автомобильным транспортом Российской Федерации и Республики Беларусь перевозится более 75 % грузов. Он выразил уверенность, что проводимое мероприятие позволит сформировать задачи, которые необходимо решать для устранения барьеров в работе перевозчиков.

На семинаре были обсуждены актуальные вопросы развития автомобильных перевозок в Союзном государстве, перспективы развития интеграционных процессов в сфере транспорта России и Беларуси. Особое внимание было уделено проблемам при выполнении международных автомобильных перевозок и поиску их решений.

Оценку текущего уровня гармонизации транспортного законодательства России и Беларуси в сфере автомобильных перевозок дали директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации С. Ю. Семенов и (в режиме видео-конференц-связи) начальник Управления автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта и комму-



Президент АСМАП, председатель Комитета Госдумы РФ по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Е. С. Москвичев (слева) и председатель постоянной комиссии палаты представителей Национального собрания РБ по промышленности, энергетике, транспорту, связи и цифровому развитию Ю. А. Панфилов (справа)

никаций Республики Беларусь А. И. Гладкий.

В ходе обсуждения вопроса осуществления автоперевозок транспортными компаниями Союзного государства на маршрутах международных транспортных коридоров выступил глава постоянного представительства Международного союза автомобильного транспорта в Евразии В. В. Захаренко. Он отметил, что после периода адаптации к новым условиям работы количество международных автомобильных перевозок, выполняемых российскими и белорусскими транспортными компаниями, восстанавливается. Следуя за внешней торговлей, с запада на восток и юг развернулся и вектор автоперевозок. Существенно возросли объемы со странами Азии и Южного Кавказа (включая Китай, Узбекистан, Турцию, Монголию, Казахстан, Азербайджан и др.). Благодаря совершенствованию международно-правового регулирования автомобильного сообщения с Китаем белорусские и российские перевозчики получили возможность свободного паритетного передвижения по территориям другой договаривающейся стороны до любого города. Это способствует реализации основного принципа автомобильных перевозок – доставки от двери до двери. Несмотря на значительные расстояния (более 5–7 тыс. км),



Директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России С. Ю. Семенов

спрос на доставку грузов автомобильным транспортом в/из Китая устойчиво высок.

Развитие международных автомобильных перевозок грузов, повышение их эффективности невозможно без упрощения механизмов пересечения границ и беспрепятственного транзита, снижения затратной части перевозок, а также оптимизации расходов по гарантийному обеспечению таможенного транзита. В пунктах пропуска теряется до 50 % от общего времени на транзит по причине проведения административных процедур (переоформление таможенных документов, прохождение досмотров, предоставление финансовых гарантий и др.).

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975 г.), принятая под эгидой ООН, является крупнейшим международным соглашением в области транспорта. Синяя табличка с буквами TIR на грузовых автомобилях объединяет десятки тысяч международных автомобильных перевозчиков. К Конвенции МДП присоединились 77 стран, включая Беларусь и Россию. Ежегодно по книжкам МДП осуществляется более полумиллиона перевозок.

Привлекательность системы МДП основана на эффективном балансе интересов государства и бизнеса, что является ярким примером государственно-частного партнерства.

В рамках Конвенции МДП грузы перемещаются в запломбированных дорожных транспортных средствах и контейнерах через границы государств по единому транзитному и гарантийному документу – книжке МДП – перевозчиками и автотранспортными средствами (контейнерами), получившими соответствующий допуск. Они, как правило, освобождаются от таможенного досмотра в промежуточных таможенных на основе взаимного признания мер таможенного контроля.

Таким образом, независимо от различий в национальном таможенном законодательстве стран, по территориям которых проходит маршрут перевозки, достигается унификация используемых документов. С учетом произошедшей переориентации

направлений перевозок на страны Азии, где процедура МДП является востребованной, а иногда и единственно возможной, наиболее оптимальными являются перевозки товаров с использованием книжки МДП. Перевозчики могут сэкономить от 40 до 70 % расходов на транзит и значительно сократить сроки доставки товаров. Так, перевозка по системе МДП из Шанхая в Минск ранее была выполнена менее чем за две недели.

Дальнейшее развитие перевозок по процедуре МДП сдерживает отсутствие ряда пунктов пропуска (МАПП «Краскино», МАПП «Кани-Курган» на российско-китайском участке границы, морских портов Туапсе и Владивосток), востребованных у перевозчиков Союзного государства, в перечне пунктов пропуска, через которые допускается ввоз товаров в Российскую Федерацию с использованием книжки МДП, установленном приказом Минфина России от 24.10.2017 № 159н.

Не менее важным обстоятельством является недостаточный уровень гарантии по книжке МДП в 60 тыс. евро, применяемый в Беларуси и России. Несопоставимые гарантии с соседними странами становятся, по сути, дополнительным барьером в развитии международной торговли. В соответствии с действующими положениями Конвенции МДП (1975 г.) договаривающимся сторонам рекомендовано устанавливать максимальную сумму, которая может быть истребована от гарантийного объединения, равную 100 тыс. евро на одну книжку МДП. В настоящее время на территориях подавляющего большинства стран – участниц Конвенции МДП применяется предел гарантии по книжке МДП в 100 тыс. евро, включая страны – основные внешнеторговые партнеры Республики Беларусь и Российской Федерации, а также три государства – члена ЕАЭС.

С учетом внимания, которое проявляют таможенные органы Беларуси и России к процессам автоматизации и цифровизации, международные автомобильные перевозчики Союзного государства рассчитывают на скорейшее внедрение электронной

книжки МДП (международной системы eTIR). Все типы взаимодействия по обмену данными в формате B2B (бизнес – бизнесу), B2C (бизнес – таможне) и C2B (таможня – бизнесу) уже реализованы благодаря ИТ-инструментам МДП. Заключительным этапом является подключение национальных таможенных систем к международной системе eTIR, управляемой ЕЭК ООН.

На фоне эффективности, прозрачности и надежности системы МДП как для государственных органов, так и для бизнеса, представляется избыточным применение в отношении таких перевозок дополнительных мер контроля в виде навигационных пломб, введенных с 27.01.2025 г. в соответствии с декретом Высшего государственного совета Союзного государства от 6 декабря 2024 г. № 7 и постановлением Совета министров Союзного государства от 5 ноября 2024 г. № 44. Эти требования введены только в отношении автомобильного транспорта, что автоматически ставит его в менее выгодное конкурентное положение по сравнению с другими видами транспорта.

В случае с перевозками по процедуре МДП осуществляется тройной контроль в отношении транзитных грузов на территории Союзного государства. Во-первых, грузы перемещаются в запломбированных таможенной страны отправления дорожных

транспортных средствах и контейнерах, а страны транзита и назначения обязались признавать такие таможенные пломбы. Во-вторых, единая автоматизированная информационная система, используемая таможенными органами для контроля за перевозками товаров в рамках таможенной процедуры таможенного транзита. В-третьих, применение навигационных пломб, хотя оператор навигационных пломб не несет ответственность за сохранность груза, ведь именно перевозчик в соответствии с законодательством несет обязательства по доставке товаров в таможню назначения.

Дополнительные расходы на круговой рейс составляют почти 40 тыс. российских (или более 1 600 белорусских) рублей на оплату услуг операторов навигационных пломб. А дополнительные задержки, связанные с наложением/активацией/снятием навигационных пломб, лишь увеличивают время нахождения автомобильного транспорта с грузом в пунктах пропуска, в то время как Президентом Российской Федерации В. В. Путиным поставлена задача сократить время осмотра грузового транспорта в российских пунктах пропуска до десяти минут. Современные технологии позволяют это сделать.

Среди перспективных коридоров В. В. Захаренко также отметил МТК «Север – Юг», особенно его за-



Глава постоянного представительства Международного союза автомобильного транспорта в Евразии В. В. Захаренко



Участники семинара

падную ветку, соединяющую Иран, Азербайджан и Россию, где до 80 % от общего объема грузоперевозок выполняется с участием автомобильного транспорта.

Трансафганский транспортный коридор, связывающий Узбекистан, Афганистан и Пакистан, к участию в котором в 2024 г. присоединились Беларусь, Россия и Казахстан, обеспечивает дополнительные возможности для переориентации логистических потоков и открывает доступ к пакистанским портам.

С апреля 2025 г. система МДП функционирует в Ираке, создавая благоприятные условия для доставки грузов в эту страну и формируя новые транзитные маршруты автомобильного сообщения с Ближним Востоком через Турцию и Ирак.

О своем опыте осуществления перевозок на китайском направлении участники семинара проинформировали директор организации – члена АСМАП ООО «АРТ-ТРАНС» М. Н. Шпилевой и генеральный директор предприятия – члена БАМАП ООО «Райзинг» Е. В. Босякова. Они рассказали об имеющихся проблемах, с которыми приходится сталкиваться.

В частности, к недостаткам маршрута через «Забайкальск» М. Н. Шпилевой отнес сложности бронирования электронной очереди, ограничения при перевозках опасных грузов; к преимуществам – прямую границу с Китаем, что сокращает время на оформление ТС, развитую инфраструктуру в Маньчжурии. При движении через Казахстан отмечаются простои транспортных средств на пунктах пропуска из-за контроля грузов двойного назначения в Казахстане, дополнительные затраты на таможенное оформление, сложные климатические условия. Маршрут через Монголию не является основным, но также используется российскими перевозчиками и имеет свою специфику: невысокое качество дорог, недостаточно развитую инфраструктуру, необходимость прохождения дополнительной границы Россия – Монголия и др.

Тем не менее был отмечен значительный потенциал для развития



Директор ООО «АРТ-ТРАНС» М. Н. Шпилевой

перевозок на китайском направлении.

Вопросам функционирования электронных систем сбора платы за проезд по дорогам «Платон» и «Белтолл», мерам по недопущению необоснованного наложения на перевозчиков штрафных санкций были посвящены выступления представителя ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» И. И. Хамидулина, директора Департамента государственной политики в сфере дорожного хозяйства Минтранса России Р. М. Гайнетдинова, а также директора ГУ «Белавтострада» С. И. Новикова. Участники семинара были проинформированы о мерах, принимаемых для повышения надежности работы системы «Платон» и исключения влияния внешних помех на бортовые устройства, о складывающейся ситуации с обжалованием штрафов, наложенных на перевозчиков, и мерах по ускорению рассмотрения жалоб. Сообщено о том, что готовятся изменения в правила функционирования системы «Платон», предусматривающие автоматическую достройку маршрутов в случае наличия помех связи, что будет способствовать решению проблемы и исключению штрафов в отношении добросовестных перевозчиков.

О перспективах повышения пропускной способности автомобильных пунктов пропуска на основных маршрутах международных автопе-



Генеральный директор ООО «Райзинг» Е. В. Босякова

ревозок рассказала начальник управления по администрированию ФГКУ «Росгранстрой» Т. В. Панфилова.

О функционировании системы электронной очереди на подъездах к пунктам пропуска проинформировали начальник управления информационных технологий ФГКУ «Росгранстрой» К. В. Мороз и директор центра развития специальных проектов ФГУП «Защитаинфотранс» Д. А. Барабанщиков. На данный момент в перечень автомобильных пунктов пропуска, в отношении которых устанавливается резервирование даты и времени в целях пересечения государственной границы Российской Федерации, включены пункты пропуска «Бугристое», «Забайкальск», «Чернышевское» и «Тагиркент-Казмаляр». Прошедшие полтора года функционирования системы электронной очереди выявили многочисленные проблемы, с которыми сталкиваются перевозчики и которые требуют незамедлительного решения. Для этого, в частности, необходимо подготовить изменения в нормативные правовые акты, направленные на повышение удобства пользования системой добросовестными перевозчиками и исключение возможности злоупотреблений при резервировании даты и времени пересечения границы. Присутствующие на семинаре ознакомились с перечнем принимаемых мер по недопущению использования специального программного обеспечения – так называемых ботов – при резервировании очереди, а также об ограничительных мерах в



В ходе семинара состоялась оживленная дискуссия с участием руководителей организаций – членов АСМАП

отношении перевозчиков, систематически допускающих нарушения порядка резервирования времени проезда к пунктам пропуска.

В ходе семинара участники также ознакомились с информацией о совершенствовании законодательства, регулирующего движение по автомобильным дорогам тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств; о проведении согласованной налоговой политики для обеспечения равных условий хозяйствования автоперевозчиков

Союзного государства. Был дан прогноз развития межгосударственного сотрудничества Российской Федерации и Республики Беларусь в рамках функционирования объединенной транспортной системы Союзного государства.

На заседании были определены наиболее значимые для Союзного государства направления сотрудничества в сфере автоперевозок, требующие выработки предложений по совершенствованию законодательства Российской Федерации и Республики

Беларусь. Была отмечена необходимость гармонизации системы правовых требований двух стран в сфере автотранспорта, выравнивания условий хозяйствования российских и белорусских перевозчиков в целях повышения эффективности экономической и правовой интеграции в рамках Союзного государства.

Участники семинара подчеркнули важность создания в рамках Союзного государства единого правового пространства для обеспечения сотрудничества в сфере транспорта. ➡





Три десятилетия эффективного труда

В августе 2025 года исполнилось 30 лет с момента назначения представителя АСМАП в Саратове. Одно из десятка подобных структур Ассоциации хотя имеет общие для всех подразделений черты, но и отличается тоже. Прежде всего, своей индивидуальностью. Летопись его появления и развития как нельзя лучше подтверждает известное выражение: историю двигают люди.

Евгений ОКУНЕВ
(okunev@asmap.ru)

Первым представителем АСМАП в Саратове 1 августа 1995 г. был назначен Геннадий Николаевич Чегвинцев. В те годы он работал начальником транспортного цеха предприятия «Саратов-Лада». Компания как раз освоила грузоперевозки за границу, начала выходить на европейские рынки. Оценив перспективу международных перевозок, Чегвинцев предложил создать в Саратове рабочее место представи-

теля Ассоциации, которая успешно доказала свою незаменимую роль в защите прав перевозчиков. Идея Геннадия Николаевича состояла в том, чтобы на площадке созданного подразделения объединить международных перевозчиков поблизости от Саратова. Ближайшими единомышленниками Чегвинцева в этом деле стали земляк-бизнесмен Андрей Михайлович Кулик, тоже занимающийся международными перевозками, и сотрудница его предприятия Анна Яковлевна Томашевич.

Инициативу саратовцев поддержал президент АСМАП Юрий Сергеевич Сухин. В итоге в зону ответственности представителя Ассоциации в Саратове вошли международные перевозчики шести областей: Астраханской, Волгоградской, Саратовской, Пензенской, Самарской и Оренбургской. Геннадий Чегвинцев был представителем АСМАП в Саратове на протяжении двух лет, после чего занялся собственным проектом. Далее бразды правления в свои руки взял Андрей Михайлович Кулик.

Среди основополагающих в уставе Ассоциации есть пункт о том, что ее целью является защита законных интересов российских автомобильных перевозчиков. Для этого АСМАП выступала инициатором различных изменений в законодательство в пользу работников нашей сферы. Это касалось НДС, особенностей постановки на учет юридических лиц и частных, других моментов. В Ассоциации трудились опытные сотрудники, поработавшие в транспортных предприятиях. Они точно знали, насколько тяжел труд водителя, каким должен быть режим его труда и отдыха, разбирались в обеспечении безопасности перевозок, в том, как организовать предприятие с нуля, вести бухгалтерию, как заработать.

Постепенно у представителя АСМАП в Саратове появилось свое постоянное место дислокации. Первое время помещение арендовали. Позже по инициативе А. М. Кулика Ассоциация приобрела офис на улице Вавилова. Он и по сей день нахо-



Представитель АСМАП в Саратове с 1999 по 2009 г. А. М. Кулик на региональной конференции АСМАП в ПФО

дится там. Кроме того, в Саратове на улице Чернышевского был организован учебный центр АСМАП, где водители и специалисты проходят обучение, приобретают новые знания.

С 1995 по 1997 г. количество саратовцев, принятых в действительные члены Ассоциации, выросло с 16 до 28. А. М. Кулик с успехом продолжил увеличивать число членов, наладив контакты с десятками предприятий. Андрею Михайловичу помогало глубокое знание отрасли (еще в 1989 г. он создал свое ООО), люди это це-

нили. Представителем Ассоциации в Саратове он проработал с 1999 по 2009 г.

В последующие годы в стране произошли существенные экономические и политические изменения, появились федеральные округа. Во время этих реорганизаций в Саратове всегда оставалась на своем посту (сначала специалиста, затем исполняющего обязанности руководителя) Анна Яковлевна Томашевич. Члены АСМАП всегда находили в ее лице опытного помощника и доброжелательного советчика.



А. М. Кулик на расширенном заседании Регионального совета Ассоциации в ПФО

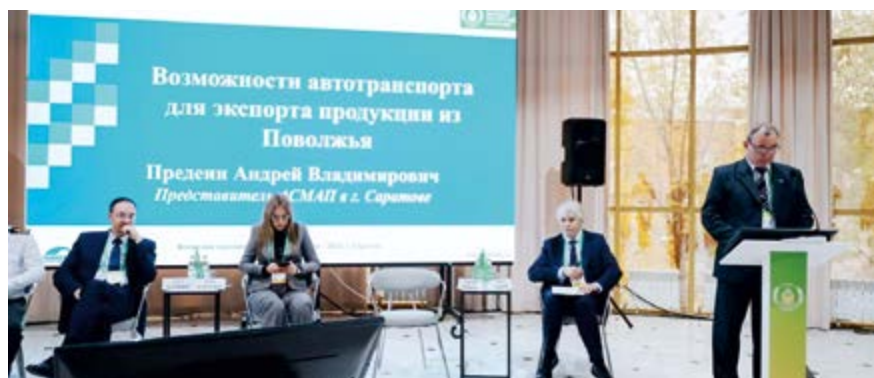


Представитель АСМАП в Саратове с 2018 по 2025 г. А. В. Предеин вручает Благодарность министра транспорта РФ члену Регионального совета АСМАП в ПФО В. В. Алымову (на фото слева), награду победителю Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» – генеральному директору ООО «Регион-Транс» В. В. Титову (на фото справа)

Сегодня в зоне ответственности представителя АСМАП Саратова все те же шесть регионов, 249 организаций (в автопарке которых порядка 2,5 тыс. машин), имеющих возможность совершать международные перевозки, 35 из 249 организаций – действительные члены Ассоциации. Представитель АСМАП в Саратове входит в состав филиала Ассоциации по ПФО.

С 2018 г. и по январь 2025 г. представителем АСМАП в Саратове являлся Андрей Владимирович Предеин, экс-директор саратовской компании по международным перевозкам. Помимо информационных, организационных, консультативных функций в АСМАП, он еще и преподает в Саратовском учебном центре Ассоциации – проводит занятия со специалистами МАП и водителями-международниками.

В настоящий период времени представителем АСМАП в Саратове назначен М. Г. Потапов, бывший подполковник таможенной службы с 28-летним стажем службы в таможенных органах Российской Федерации, который знает проблемы предприятий, осуществляющих международные перевозки. Он старается чутко реагировать на очень важные проблемы международных перевозчиков. Актуальны вопросы обновления автотранспорта: маши-



А. В. Предеин на «Волжском зерновом экспортном форуме – 2024»



Представитель АСМАП в Саратове М. Г. Потапов

ны простаивают и не приносят прибыли, а расходы на их содержание приходится нести. По-прежнему

остро стоит проблема дефицита российских водителей-международников: грамотных и опытных явно не хватает. Вопросов много, и Михаилу Геннадьевичу приходится решать их ежедневно.

Представитель Ассоциации постоянно находится в контакте с региональными министерствами транспорта, сотрудниками Ространснадзора, специалистами Торгово-промышленной палаты.

Говоря о будущем, трезво оценивая сложную обстановку в период санкций, считаем, что главное сейчас – помочь российским перевозчикам сохранить предприятия, коллективы, водителей и выйти из режима ограничений с минимальными потерями. А потом, набравшись сил, расти и развиваться. ➔

Перевозчики Татарстана доверяют АСМАП

С начала 90-х годов Ассоциация международных автомобильных перевозчиков России приступила к созданию сети подразделений в регионах концентрации автотранспорта, сплачивая ряды перевозчиков, и постепенно стала по-настоящему национальным отраслевым объединением. С состоявшейся в 1995 году в Казани встречи руководства Ассоциации с местными перевозчиками началось превращение Республики Татарстан в один из региональных центров автомобильных перевозок.

Александр ЛИНДВАЛЬ
(kazan@asmap.ru)

Третьего августа 1995 г. Юрий Сергеевич Сухин – на тот момент президент АСМАП, а ныне почетный президент Ассоциации – подписал приказ о назначении представителем АСМАП в Казани Михаила Кивелевича Розенберга, известного автотранспортника, имевшего колоссальный опыт руководящей работы на предприятиях системы «Тататоттранс». С этого момента международные перевозчики республик Татарстан, Марий Эл, Башкортостан, Чувашия и Удмуртия, а также Ульяновской области получили возможность пользоваться услугами и защитой Ассоциации наравне со столичными транспортными компаниями.

О важности присутствия АСМАП в Казани и авторитете ее представителя свидетельствует избрание в 1996 г. М. К. Розенберга в Правле-

тельстве на Северо-Западе России и на Урале – В. Ф. Вельсман и Г. Ф. Шпрейер. При активном содействии местных перевозчиков представитель АСМАП в Казани смог быстро решить организационные вопросы и приступить к полноценной работе. Особенно следует отметить помощь, оказанную членами Ассоциации: М. А. Скоблинком (ЗАО «ТАКПО филиал № 1», г. Казань), Л. Д. Штейнбергом (ООО ТКФ «Кама-Тракс», г. Набережные Челны), М. С. Латыповым (ТОО «Манар», г. Казань, ныне – ООО «Ради»), О. М. Горликом (ЗАО «КПОГАТ-3», г. Казань).

В середине августа 1995 г. в помощь представителю в Казани компания «ТАКПО филиал № 1» направила своего специалиста – инженера отдела международных перевозок А. В. Линдваль. Впоследствии, в 2000 г., он был назначен представителем Ассоциации в Казани. ➔



Представитель АСМАП в Казани М. К. Розенберг (справа) и сотрудник представителя А. В. Линдваль (слева) на Общем собрании членов Ассоциации в Москве, 1997 г.



Представитель АСМАП в Казани
А. В. Линдваль

О работе представителя в Казани с 1995 по 2020 г. и задачах, стоящих перед ним, уже подробно рассказывалось в журнале «МАП» № 4, 2020 г. (в статье «Во главе угла – интересы перевозчиков», посвященной 25-летию создания подразделения АСМАП в регионе). Главным для него всегда являлись защита интересов и повышение конкурентоспособности российских перевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг.

Неудивительно, что именно Татарстан стал одним из первых регионов, заключивших с АСМАП соглашение о сотрудничестве. 22 августа 2009 г. в Набережных Челнах генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин и министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан Г. Е. Емельянов в торжественной обстановке подписали первое такое соглашение. В 2015 г. документ был переработан и подписан от имени Правительства Республики Татарстан министром транспорта и дорожного хозяйства Л. Р. Сафиним, причем по инициативе АСМАП в него было включено несколько новых принципиальных положений. В частности, о том, что соглашение действует бессрочно и, главное, что «Правительство Республики Татарстан в установленном законодательством



Заседание комитета ТПП Республики Татарстан по логистике и грузовым перевозкам, 2024 г.

порядке будет создавать условия для привлечения российских организаций к международным автомобильным перевозкам грузов и пассажиров для обеспечения государственных нужд, а также для нужд предприятий, зарегистрированных на территории Республики Татарстан».

Еще в 2003 г. по распоряжению руководства Ассоциации представитель АСМАП в Казани А. В. Линдваль инициировал создание Комитета по транспорту и экспедированию при Торгово-промышленной палате Республики Татарстан, на тот момент полностью сформированного из членов Ассоциации. И сегодня Комитет по логистике и грузовым перевозкам продолжает успешно работать в связке с АСМАП по защите интересов автотранспортников как на региональном, так и на федеральном уровнях. Для укрепления этого сотрудничества 1 апреля 2021 г. на региональном мероприятии Ассоциации в Приволжском федеральном округе руководитель филиала АСМАП по ПФО Е. Г. Окунев и председатель Торгово-промышленной палаты Республики Татарстан Ш. Р. Агеев подписали бессрочное соглашение.

Одним из стратегических направлений деятельности представителя является подготовка кадров для меж-

дународных перевозчиков. Двадцать пять лет назад при участии первого представителя АСМАП М. К. Розенберга для подготовки специалистов по международным автомобильным перевозкам и водителей-международников на базе Камского политехнического института был создан Набережночелнинский учебно-консультационный центр АСМАП, ныне возглавляемый А. М. Фроловым. Наличие в республике организации высшего автомобильного образования и собственного учебного центра позволяет обеспечивать растущие кадровые потребности отрасли.

Представитель Ассоциации в Казани совместно с членом Правления АСМАП Р. М. Латыповым, членами Регионального совета в ПФО М. Г. Левашовым, А. Н. Браженко, Э. В. Щепковым и активом перевозчиков ведут системную работу по развитию в регионе международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров. В частности, активно взаимодействуют с Торгово-промышленной палатой РТ и Набережночелнинской ТПП, с которыми проводят ряд основных мероприятий, участвуют во встречах с иностранными делегациями. Весьма результативно развивается сотрудничество с уполномоченным по защите прав предпринимателей

при Президенте РТ. Совместно с региональным отделением Ространснадзора, возглавляемым Р. В. Рамазановым, сменившим на этом посту Б. Л. Смирнова, ведется целенаправленная многолетняя работа по контролю за выполнением международных перевозок иностранными транспортными компаниями и пресечению каботажных перевозок.

Представитель АСМАП в Казани является постоянным членом консультативной рабочей группы Татарстанской таможни по взаимодействию с участниками внешнеэкономической деятельности.

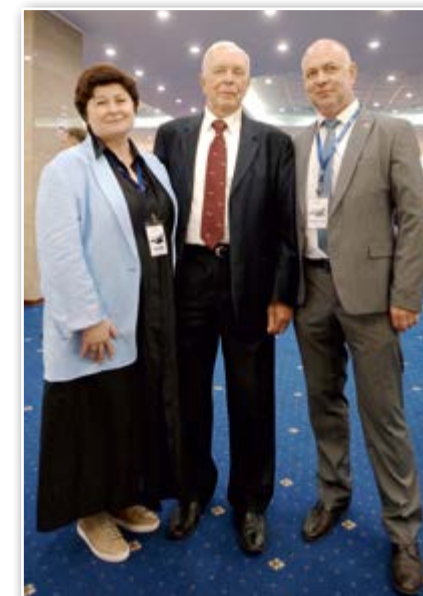
Вспоминая историю развития международных автоперевозок в регионе, невозможно не сказать о Л. Д. Штейнберге (1946 – 2019 гг.), генеральном директоре ООО «Транспортно-коммерческая фирма «Кама-Тракс» (г. Набережные Челны), в 1993 г. принятом в действительные члены АСМАП. Среди многочисленных направлений своей деятельности особое внимание Леонид Данилович уделял международным автоперевозкам, был уверен в их будущем, всегда и на всех уровнях упорно отстаивал право автотранспортников на достойный заработок. Сейчас его дело продолжает дочь Ирина. 5 июня 2025 г. на Общем собрании членов АСМАП И. Л. Штейнберг была отмечена Благодарностью министра транспорта России за вклад в развитие международных автомобильных перевозок.

Определенно повлияло на развитие автотранспорта в регионе и масштабное совершенствование транспортной инфраструктуры, которое началось в регионе после заключения российско-китайского соглашения о развитии Экономического пояса Шелкового пути. И уже 10 июля 2020 г., во время визита премьер-министра Российской Федерации М. В. Мишустина в Республику Татарстан, с территории особой экономической зоны «Алабуга» был дан старт самому масштабному на то время дорожному проекту России, имеющему важное значение для всего евразийского

пространства. Речь о строительстве скоростной автомобильной дороги М-12 «Восток» от Москвы до Казани, которое было завершено в рекордные сроки – за 3,5 года. А в июле 2025 г. было открыто скоростное движение до Екатеринбурга. К 2026 г. планируется продлить магистраль и дальше – до Тюмени. Эта дорога, уже получившая среди водителей прозвище «Телепортер» за свою быстроту, стала драйвером развития межрегиональных и международных автомобильных перевозок.

Казань и Набережные Челны неоднократно принимали мероприятия Ассоциации – региональные собрания, конференции, региональные этапы Всероссийского конкурса «АСМАП-Профи», а в последние годы Казань стала площадкой для большого количества крупных мероприятий федерального и международного уровня. Специально для этого рядом с казанским аэропортом был построен Международный выставочный центр «Казань-Экспо».

В 2025 г. представитель АСМАП в Казани и команда членов Ассоциации уже в третий раз приняли участие в Международном экономическом форуме «Россия – Исламский мир: KazanForum», на котором в рамках сессий, организуемых Министерством транспорта России, обсужда-



На Общем собрании членов АСМАП. Слева направо: И. Л. Штейнберг, В. Ф. Вельсман, А. В. Линдваль, 2025 г.

ются важные для членов АСМАП вопросы. В своем выступлении на форуме А. В. Линдваль затронул темы развития международных транспортных коридоров, устранения барьеров, урегулирования проблемных вопросов, возникающих у российских перевозчиков.

Еще один уникальный бизнес-форум «РОСТКИ. Россия – Китай: взаимовыгодное сотрудничество» стал в Казани ежегодным. Панельная сессия «Новый Шелковый путь: ре-



Члены АСМАП с представителями Минтранса России на Международном экономическом форуме «Россия – Исламский мир: KazanForum», 2025 г.



На круглом столе бизнес-форума «РОСТКИ. Россия – Китай: взаимовыгодное сотрудничество», 2024 г.

ализация проекта на территории РФ и влияние на глобальную экономику» традиционно привлекает членов Ассоциации возможностью живого общения с китайскими партнерами. Доклад представителя АСМАП в Казани «Доставка грузов автомобильным транспортом между Россией и Китаем: текущая ситуация, проблемы и перспективы», подготовленный экспертами Ассоциации, вызвал неподдельный интерес у участников.

Поддерживать на высоте престиж профессии водителя грузового автомобиля помогает ежегодно организуемый (с 2007 г.) при поддержке АСМАП конкурс профессионального мастерства водителей магистральных автопоездов на кубок мэра г. Набережные Челны.

Не остаются перевозчики в стороне и от новых вызовов. В Набережных Челнах региональное объединение перевозчиков НП «ЛАТ», возглавляемое М. Г. Левашовым, занимается сбором и отправкой грузов в зону СВО. Автомобили ООО «Рэди» (директор М. С. Латыпов) под брендом «Добрая Казань» уже третий год регулярно доставляют в подшефный Казани Лисичанск гуманитарные грузы.

22 февраля 2024 г. в ходе рабочей поездки в Казань Президент Российской Федерации В. В. Путин встре-

тился с автоперевозчиками – членами АСМАП, водителями и руководителями, представляющими целый ряд регионов России.

Эта знаковая встреча стала возможной благодаря серьезной работе, проведенной Ассоциацией, и особенно целеустремленности президента АСМАП Е. С. Москвичева. Во встрече принял участие генеральный директор Ассоциации А. Н. Курушин, который проинформировал Президента Российской Федерации о состоянии грузоперевозок в меж-



Караван «Добрая Казань» под стенами Казанского кремля, 2023 г.



Встреча Президента Российской Федерации В. В. Путина с автоперевозчиками – членами АСМАП, 2024 г.

региональном и международном сообщении, о перспективах развития рынка автотранспортных услуг. Была отмечена важная роль автомобильного транспорта, на долю которого приходится 82 % объемов перевозок грузов в нашей стране. А. Н. Курушин обратился к Президенту Российской Федерации В. В. Путину с просьбой поддержать предложение о привлечении к перевозкам исключительно российских транспортных компаний экспортерами, получающими от государства субсидии на покрытие транспортных расходов, а также оказать содействие в решении проблем, связанных с заправкой топливом на территории Казахстана и Ирана. В ходе встречи водители и руководители автопредприятий поделились с В. В. Путиным проблемами, с которыми они сталкиваются в своей работе. Были высказаны пожелания по вопросам обновления подвижного состава, улучшения качества мобильной связи на автомагистралях, реконструкции пунктов пропуска, визового обеспечения при осуществлении перевозок в Китай, повышения норм суточных водителям. Президент Российской Федерации с пониманием отнесся к предложениям перевозчиков, отметив, что многие из поднятых вопросов требуют комплексного подхода к их решению. По итогам встречи были даны соответствующие поручения федеральным органам исполнительной власти, некоторые из них уже полностью или пока частично исполнены. Участникам встречи впоследствии в торжественной обстановке были вручены благодарственные письма председателя Комитета по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации Е. С. Москвичева, а также благодарности от АСМАП.

Пять лет назад, в 2020 г., в статье, посвященной 25-летию организации рабочего места представителя АСМАП в Казани, я приводил статистику международных автомобильных перевозок в регионе и



Перевозчики – члены АСМАП и представитель Ассоциации в Казани на коллегии МТДХ Республики Татарстан, слева направо: Р. М. Латыпов, Л. Н. Лобода, А. В. Линдваль, М. Г. Левашов, 2025 г.

сделал довольно оптимистичные прогнозы. Надо признать, что несмотря на пандемию и СВО, они оправдались.

За пять лет количество международных перевозчиков в регионе удвоилось и превысило 200 организаций. Количество заявленных на МАП автомобилей выросло почти в 2,5 раза и достигло 3 250 транспортных средств. В том числе количество действительных членов Ассоциации выросло в полтора раза (с 36 до 55), а их автопарк при этом увеличился почти в три раза (до 2 550 единиц), то есть мы привлекли в ряды АСМАП организации, оперирующие почти 80 % реального международного автопарка региона, и это важный показатель эффективности работы представителя Ассоциации в Казани.

Динамика выполняемых объемов международных автомобильных перевозок за последнее десятилетие достаточно хорошая. С 2015 по 2020 г. было достигнуто трехкратное увеличение с ежегодным приростом в среднем на 20 %. В 2021 – 2022 гг. объемы достигли максимума. За-

тем (в 2022 – 2023 гг.) по понятным причинам последовал существенный спад, но в 2024 г. эту тенденцию удалось переломить, а в 2025 г., судя по итогам первого полугодия, можно ожидать рекордного результата.

Подводя итоги деятельности Ассоциации в регионе, член Регионального совета АСМАП в ПФО М. Г. Левашов подчеркнул: «Высокие результаты работы наших международных автомобильных перевозчиков достигнуты при поддержке всех сотрудников возглавляемого Е. Г. Окуневым филиала Ассоциации по ПФО, безотказной и оперативной помощи профильных специалистов Администрации АСМАП и благодаря личному неравнодушному участию в нашей работе представителя Ассоциации в Казани А. В. Линдваля». А в завершение добавил: «Перевозчики доверяют АСМАП и ее президенту Е. С. Москвичеву. Так уж сложилось, что сегодня Ассоциация в нашей отрасли отвечает практически за все. Так давайте идти дальше так же, плечом к плечу, и победа будет за нами».

Северо-западный форпост международных автомобильных перевозок



В этом году исполняется 15 лет с момента организации обособленного подразделения филиала АСМАП в г. Пскове. Решение об этом было принято с учетом значительного роста в конце 2000-х годов количества зарегистрированных в Псковской области предпринимателей, занятых в сфере международных автоперевозок, а также в связи с увеличением объемов перевозок грузов и пассажиров через пункты пропуска, находящиеся в регионе деятельности Псковской таможни. Президент Ассоциации Е. С. Москвичев для содействия осуществлению международных автомобильных перевозок и для оказания практической помощи международным перевозчикам подписал соответствующий приказ.

Илья ЧЕРНЯКОВ
(chernyakov@asmap.ru)

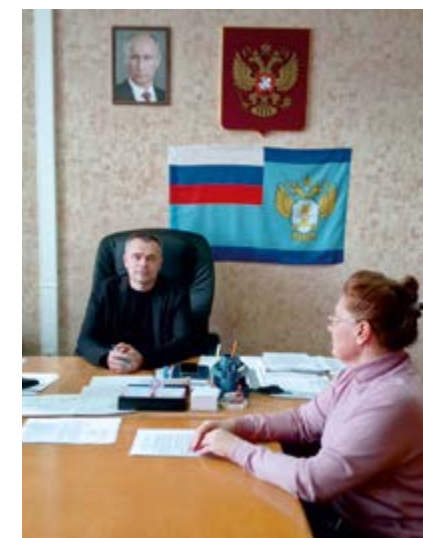
Первым работником новой структуры с 1 октября 2010 г. был назначен А. Н. Кузнецов. С ноября 2018 г., с учетом расширения выполняемых функций, должность специалиста приказом генерального директора АСМАП А. Н. Курушина была изменена на представителя Ассоциации в г. Пскове, которым с декабря 2018 г. по настоящее время является Ирина Анатольевна Екимова.

Главной геополитической особенностью Псковской области является ее приграничное расположение. Псковская область – единственный субъект Российской Федерации, который граничит одновременно с тремя иностранными государства-

ми: с двумя странами Евросоюза (с Латвийской и Эстонской Республиками), а также с дружественной нам Республикой Беларусь. Сегодня на территории Псковской области действует пять многосторонних автомобильных пунктов пропуска: «Бурачки», «Убылинка», «Куничина Гора», «Шумилкино», «Лудонка». Общая протяженность границы составляет почти 900 км. До 2022 г. приоритетными направлениями перевозок являлись страны Европейского союза. Через Псковскую область, являющуюся транзитным приграничным регионом, проходят основные магистрали, соединяющие Москву и Санкт-Петербург с Европой. Эти факторы сформировали основные направления работы представителя АСМАП: взаимодействие с Псковской таможней, территориальным отделом Ространснадзора, складами временного хранения. Кроме того, в рамках работы по защите интересов международных автомобильных перевозчиков большое внимание уделяется взаимодействию с уполномоченным по защите прав предпринимателей в Псковской области и Псковской областной торгово-промышленной палатой.

После введения в 2022 г. запрета со стороны Евросоюза на въезд на территорию ЕС российских транспортных средств для перевозчиков настали нелегкие времена. Перед псковскими компаниями встала задача по поиску новых партнеров и построению альтернативных логистических цепочек. Активная помощь всех структурных подразделений АСМАП, в том числе представителя Ассоциации в г. Пскове, помогла многим из них открыть для себя совершенно новые направления – Иран, Китай, Казахстан, Киргизия, Монголия, Турция, Узбекистан.

Оживлению рынка международных автомобильных перевозок в Псковском регионе в значительной степени способствовало принятие Постановления Правительства Российской Федерации от 30.09.2022 г. № 1728, устано-



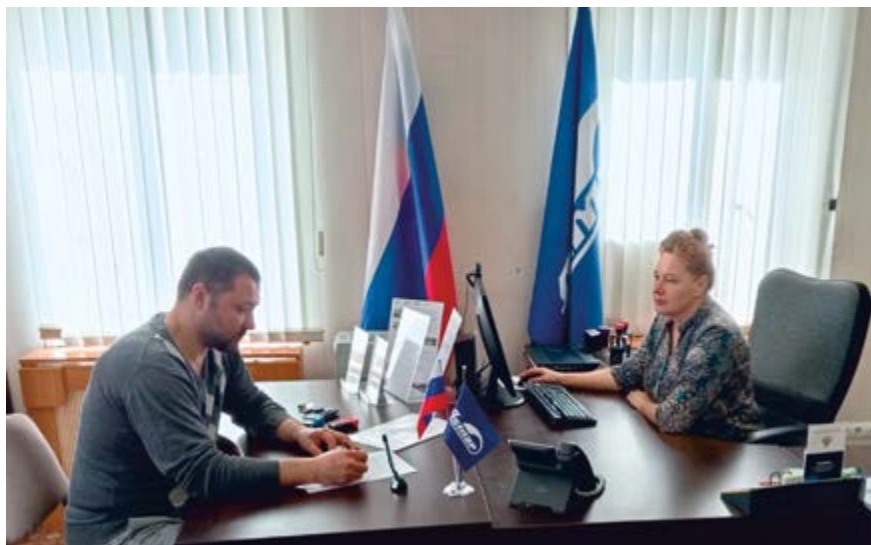
Рабочая встреча представителя АСМАП в г. Пскове И. А. Екимовой с начальником ТОГАДН по Псковской области МТУ Ространснадзора Р. В. Стукановым

вившего ограничения на перевозку грузов по территории России транспортными средствами, зарегистрированными в недружественных странах. Это постановление

было принято только благодаря эффективной работе, проделанной АСМАП. Псковская область вошла в перечень субъектов Российской Федерации, на территории которых располагаются зоны таможенного контроля, где осуществляются операции перецепки и перегрузки товаров. Восемь складов временного хранения региона, которые обладают всеми необходимыми производственными и складскими площадями, оборудованием и персоналом, задействованы для выполнения этих грузовых операций. Представителем АСМАП в г. Пскове проводится постоянная работа по оказанию помощи перевозчикам и решению вопросов, возникающих при практической реализации требований, установленных Постановлением Правительства РФ № 1728. Именно благодаря такой деятельности, несмотря на все трудности, большого оттока перевозчиков на международных автомобильных



Совместный рейд представителя АСМАП в г. Пскове с МТУ Ространснадзора по СЗФО



В офисе представителя АСМАП в г. Пскове

перевозках в регионе практически не произошло. И даже те, кто в 2022 – 2023 гг. частично переориентировался на внутренние перевозки или временно приостановил работу, вернулись и продолжили прежнюю деятельность на МАП. Немалая заслуга в этом принадлежит Ассоциации и ее предста-

вителю в г. Пскове, оказывающим реальную помощь и поддержку в оперативном решении возникающих проблем у перевозчиков.

И. А. Екимова успешно представляет интересы российских транспортных компаний, взаимодействуя с различными структурами. Налажена работа с региональными органами законодательной и исполнительной власти, контрольно-надзорными органами, руководителями СВХ и другими организациями и ведомствами. На регулярной основе проводятся рабочие встречи перевозчиков с представителями указанных структур для обсуждения насущных вопросов.

Представитель АСМАП в г. Пскове в полном объеме обеспечивает выдачу перевозчикам иностранных разрешений, книжек МДП и других необходимых документов. При решении вопроса о допуске к процедуре МДП И. А. Екимова быстро и качественно проводит проверку компаний. Для ускорения времени обслуживания перевозчиков в 2020 г. была успешно внедрена электронная запись, которая позволила упорядочить поток посетителей и практически исключить их ожидание в очередях. В настоящее время налажено взаимодействие с Псковской таможней в части работы по синхронизации подачи российских и иностранных транс-

портных средств для перецепки/перегрузки.

И. А. Екимова включена в состав аттестационной комиссии МТУ Ространснадзора по СЗФО в г. Пскове по проведению квалификационного экзамена на право получения свидетельства профессиональной компетентности международного автоперевозчика. Ее регулярные выступления перед слушателями, получающими дополнительное профессиональное образование в учебном центре АСМАП, с лекцией на тему «Ведущая роль Ассоциации в защите интересов российских международных автомобильных перевозчиков» способствуют расширению кругозора и повышению уровня их компетенций.

Большое внимание представитель АСМАП уделяет консультативно-информационной работе по различным аспектам перевозочной деятельности. До сообщества перевозчиков оперативно доводится актуальная информация о событиях, происходящих в отрасли, что позволяет участникам рынка быстрее адаптироваться к новым условиям.

Много вопросов поступает и от самих транспортных компаний. Ни одно обращение не остается без внимания Ирины Анатольевны. Перевозчику дается подробная информация и разъясняется порядок действий в тех или иных ситуациях. Более сложные вопросы по системным проблемам изучаются и доводятся до руководства АСМАП.

За годы работы вместе с руководителями организаций – действительных членов Ассоциации пройден большой путь становления и развития, приобретены немалый опыт и навыки, помогающие оперативно и качественно решать задачи, которые ставят наше время.

Перевозчики могут быть уверены, что, обратившись к представителю АСМАП в г. Пскове, всегда встретят поддержку и внимание, получат помощь и ответы на важнейшие вопросы. Впереди решение новых задач, связанных с развитием международных перевозок. ➡



Представитель АСМАП в г. Пскове И. А. Екимова вручает директору ООО «Европа Плюс» В. Г. Захарову Почетную грамоту АСМАП

На новых маршрутах перевозок выручает старый добрый TIR

Директор ООО «АРТ-ТРАНС» (г. Тверь) Михаил Николаевич ШПИЛЕВОЙ поделился с читателями нашего журнала опытом эффективного использования книжек МДП при осуществлении международных автомобильных перевозок своей транспортной компанией.



Директор ООО «АРТ-ТРАНС» М. Н. Шpileвой

Предприятие «АРТ-ТРАНС» создано в 2011 г. и тогда же было принято в действительные члены АСМАП. За время своей деятельности организация накопила значительный опыт деятельности на международных маршрутах.

Несмотря на существенные изменения внешних условий, значительно усложнивших работу российских международных автомобильных перевозчиков, «АРТ-ТРАНС» продолжает активно развиваться.

Мы перевозим грузы производителей практически всех сегментов экономики из Китая, Турции, Монголии, стран СНГ и других государств и доставляем их по всей России.

Сейчас в компании работает около 200 сотрудников, а собственный автопарк составляет более 100 единиц подвижного состава. Мы постоянно повышаем профессиональную компетентность своих работников, включая водителей.

Являясь таможенным перевозчиком с 2019 г., компания также активно использует возможности и преимущества процедуры МДП, допуск к которой имеет с 2012 г.

В 2024–2025 гг. мы использовали около 600 книжек МДП, выполняя перевозки самых различных товаров преимущественно между Россией и Китаем транзитом через территорию Монголии, а также из Турции в Россию транзитом через Грузию и Азербайджан.

Что же привлекает нас как перевозчиков в процедуре МДП?

Прежде всего, возможность выполнить перевозку «от двери до двери», от отправителя грузополучателю по одному таможенному документу. Книжка МДП работает на территориях 65 стран, что делает ее универсальным документом. Правила ее применения понятны всем, поэтому она позволяет легче преодолевать формальности на границах стран по маршруту перевозки. Использование книжки МДП упрощает процесс оформления и минимизирует вероятность ошибок. Перевозчик самостоятельно, не прибегая к услугам брокеров и не тратя дополнительные ресурсы, может заполнить книжку МДП.

Стоит отметить, что транспортные компании, выполняющие перевозки по книжкам МДП, – это своего рода элита, прошедшая отбор по установленным критериям и получившая допуск к процедуре МДП. По ней работают только самые опытные, благонадежные и финансово устойчивые перевозчики, что создает им надежную репутацию и вызывает доверие у партнеров.

Также очень важный для предприятия и грузовладельца вопрос – надежность и безопасность доставки. При перевозках по книжкам МДП она обеспечивается за счет того, что транспортировка производится только под таможенными печатями и пломбами в специально допущенных для этого транспортных средствах.

С книжкой МДП наш подвижной состав реже подвергается физическому контролю на границе, поскольку таможенная страна отправления его уже выполнила, оформила таможенный документ и наложила пломбу на грузовое отделение транспортного средства. Таможенные органы в последующих странах по маршруту признают результаты этого контроля.

Немаловажным является и то, что каждая книжка МДП уже обеспечена гарантией уплаты таможенных



платежей, в связи с чем предоставление перевозчиком таможенному органу иного обеспечения уплаты таможенных платежей не требуется. В России предел гарантии по одной книжке МДП по-прежнему составляет 60 тыс. евро. А вот во всех странах, куда мы выполняем перевозки, – уже 100 тыс. евро. Хотелось бы, чтобы компетентные органы, от которых зависит это решение, тоже повысили в Российской Федерации максимальный размер гарантии по книжке МДП до 100 тыс. евро. Это

давно ожидаемое перевозчиками решение, которое положительно повлияло бы на дальнейшее развитие перевозок по международным транспортным коридорам.

Во многих странах, куда мы сейчас выполняем перевозки, процедура МДП является востребованной, а иногда и единственно возможной. Например, в Монголии не применяются никакие иные транзитные процедуры, кроме процедуры МДП. В настоящее время в пунктах пропуска на границе Монголии организуются



«зеленые» полосы для перевозок по книжкам МДП с подачей предварительной информации через приложение TIR-EPD. Мы используем это удобное бесплатное приложение для подачи предварительной информации о перевозке по книжке МДП в таможенные органы всех стран по маршруту. Эта программа имеет понятный интерфейс и учитывает национальные требования таможенного законодательства стран, применяющих Конвенцию МДП.

В определенных случаях использование книжки МДП особенно целесообразно. Например, при перевозке грузов большой номенклатуры или сборных грузов в адрес нескольких получателей. Оформление таких грузов по национальной транзитной процедуре весьма затратно, поскольку время оформления и стоимость услуг брокера кратно возрастают. При перевозке в одном транспортном средстве нескольких партий товаров необходимо оформить несколько национальных транзитных деклараций по числу накладных

CMR. При использовании процедуры МДП для выполнения такой перевозки будет достаточно одной книжки МДП. Также очень удобно, что по одной книжке МДП можно доставить товары в несколько (максимально – семь) мест доставки. Таким образом, существенно минимизируются логистические расходы.

Мы знаем, что с принятием в 2021 г. приложения 10 к Конвенции МДП появилась возможность использования электронной книжки МДП (eTIR). Перевозчики с нетерпением ждут начала практического применения процедуры МДП в электронном виде, что еще больше упростит и ускорит оформление международных автомобильных перевозок.

В течение последних лет в процессе своей деятельности «АРТ-ТРАНС» на практике получает подтверждение эффективности применения процедуры МДП на новых маршрутах. Мы постоянно убеждаемся, что процедура МДП является самым простым, безопасным и надежным

способом перемещения грузов через границы, позволяющим экономить время и средства перевозчиков.

Сокращение времени простоя на границах, снижение затрат на перевозку, увеличение скорости доставки грузов до конечного пункта назначения повышают удовлетворенность наших клиентов, ценящих оперативность и отсутствие рисков потерь и повреждений грузов в процессе транспортировки.

Основываясь на нашем опыте, рекомендуем перевозчикам, еще не использующим книжки МДП, получать допуск к процедуре МДП. Наличие такого допуска предоставляет транспортной компании большую гибкость, делает возможным более широкий выбор маршрутов перевозок.

В заключение хотелось бы выразить благодарность АСМАП за оказываемую перевозчикам – членам Ассоциации поддержку по самому широкому кругу вопросов, связанных с международными автомобильными перевозками. ➡

Повышение роли транзитного потенциала Монголии в развитии экономического коридора **Россия – Китай**

В условиях беспрецедентного санкционного давления западных стран Россия ориентируется на восточное направление: более реальными становятся шаги по созданию экономического коридора Россия – Монголия – Китай, растет интерес к его инфраструктурным возможностям.

Сотрудничество России с Монголией в последнее время приобрело особую актуальность. Монгольское и китайское направления являются приоритетными во внешней политике Российской Федерации ввиду многолетних дружественных и благоприятных для всех сторон отношений, в том числе и экономических. Россию, Китай и Монголию связывают многочисленные энергетические, горнодобывающие, а также транспортно-инфраструктурные проекты.

Для России монгольское направление может стать надежным каналом, обеспечивающим выход российских товаров на международные рынки и импорт необходимой продукции, и этому служат несколько весомых благоприятных факторов. Данное направление характеризуется безопасностью транспортного маршрута, пролегающего по бесконфликтным территориям, а также большим потенциалом для транзита при условии инфраструктурных преобразований.

Департамент организации перевозок АСМАП

В последние годы наблюдается активизация деловых связей России и Монголии, включая ежегодное участие представительных монгольских делегаций в Восточном экономическом форуме. Идет поиск новых перспективных направлений взаимодействия, общие усилия направлены на создание благоприятных условий для реализации совместных проектов.

Двусторонние отношения России с Китаем также положительно влияют на выстраивание диалога с Монголией, включая вопросы создания и развития транспортных коридоров и логистических хабов. На встрече Президента Российской Федерации

В. В. Путина и лидера Китайской Народной Республики Си Цзиньпина отмечена положительная роль Монголии в стратегическом взаимодействии России и Китая.

Одним из импульсов к усилению инфраструктурной связанности в трансграничье России, Монголии и Китая стала китайская инициатива создания Экономического пояса Шелкового пути.

Перевозки автомобильным транспортом между Россией и Монголией осуществляются в соответствии с Соглашением между Правительством Российской Федерации и Правительством Монголии о международном автомобильном сообщении от 7 февраля 1996 г. В соответствии с соглашением двусторонние перевозки грузов между обеими страна-

ми, транзитные перевозки грузов, а также перевозки грузов в/из третьих стран осуществляются на основе разрешений, выдаваемых компетентными органами договаривающихся сторон.

Основными маршрутами международных автомобильных перевозок между Россией и Китаем транзитом через Монголию по классификации Экономической и социальной комиссии ООН по странам Азиатско-Тихоокеанского региона (ЭСКАТО) являются:

- АНЗ: Улан-Удэ – Кяхта (Россия)/Алтанбулаг (Монголия) – Дархан – Улан-Батор – Сайншанд – Замын-Ууд (Монголия)/Эрлянь (Китай) – Внешний Пекин – Тяньцзинь;
- АН4: Новосибирск – Барнаул – Горно-Алтайск – Ташанта (Россия)/

Уланбайшинт (Монголия) – Кобдо – Ярантай (Монголия)/Такешикан (Китай) – Урумчи – Каши – Хонкираф.

В целях проверки состояния автомобильных дорог и готовности инфраструктуры пунктов пропуска к дальнейшему выполнению перевозок грузов по этим маршрутам национальными перевозчиками России, Китая и Монголии были проведены пилотные автопробеги: по маршруту АНЗ состоялся в августе 2016 г., по АН4 – в сентябре 2023 г.

Перевозчики испытали все участки маршрутов, напрямую взаимодействовали с контролирующими органами в пунктах пропуска и оформляли документы на перевозимый груз.

Это были не формальные мероприятия, а реальные коммерческие перевозки, которые на практике показали как плюсы, так и минусы маршрутов. Уже сейчас существующая инфраструктура позволяет выполнять перевозки, а возникающие проблемные вопросы могут быть решены совместными усилиями трех государств.

Инфраструктурные преобразования сейчас критически необходимы для Монголии, поскольку она не имеет выхода к морю, и последующая эффективность ее внешнеторговых связей в высокой степени зави-



сит от транспортно-логистической среды, в том числе на границе с соседями – Россией и Китаем.

В части совершенствования инфраструктуры в настоящее время особое внимание уделяется развитию пунктов пропуска на границе России и Монголии и необходимости оказания содействия приграничным регионам и компаниям в наращивании торгово-экономического сотрудничества.

Протяженность российско-монгольской границы составляет

3,5 тыс. км. Из установленных 14 автомобильных пунктов пропуска на границе с Монголией функционируют восемь. Исходя из значимости для внешнеторгового оборота и развития туризма определены четыре приоритетных многосторонних автомобильных пункта пропуска. Модернизация одного из них – МАПП «Кяхта» завершена в 2021 г. Еще по трем (МАПП «Хандагайты» («Боршо»), МАПП «Ташанта», МАПП «Монды») в настоящее время ве-





дуются работы. Сроки реализации проектов 2025–2027 гг.

Проводится комплексная модернизация автомобильного пункта пропуска «Хандагайты» («Боршо») без приостановки его работы. Изначально проектом предусматривалось закрытие погранперехода на период реконструкции. Однако с учетом роста товарооборота между государствами в целях сохранения пропускных мощностей подход был пересмотрен.

Реконструкция пунктов пропуска призвана увеличить пропускные мощности погранпереходов и создать их привлекательный внешний вид. При строительстве будут применены новые подходы к архитектурному облику пунктов пропуска и использованы современные типовые решения. Пункты пропуска будут модернизированы с учетом всех современных требований государственных контрольных органов, что позволит сократить время прохождения грузов, обеспечить высокую степень безопасности границы, а также создать максимально комфортные условия для граждан и бизнеса.

В условиях изменения логики транспортных потоков маршруты международных автомобильных перевозок АНЗ и АН4 открывают для российских международных авто-

мобильных перевозчиков новые направления для предложения своих услуг.

Перевозки по маршруту АНЗ, выполняемые уже довольно продолжительное время, позволили существенно упростить и ускорить транспортировку грузов автомобильным транспортом, создавая достойную конкуренцию железнодорожному и морскому транспорту.

Развитие маршрута АН4 способствует формированию транспортных

связей России с Китаем и Монголией, открывает для международных автомобильных перевозчиков новые направления работы и сокращает время доставки грузов между регионами Сибирского федерального округа и Синьцзян-Уйгурским автономным районом Китая.

Международные автомобильные перевозки товаров транзитом через территорию Монголии могут выполняться только по процедуре МДП в соответствии с Конвенцией о международной перевозке грузов под таможенным контролем (1975 г.).

В основных пунктах пропуска на территории Монголии организованы «зеленые» полосы (окна) для перевозок товаров по книжкам МДП при условии заблаговременного предоставления монгольским таможенным органам предварительной информации о таких перевозках через бесплатное приложение МСАТ TIR-EPD.

На территории Монголии применяется предел гарантии по книжке МДП в 100 тыс. евро. Перевозка транзитом через территорию страны товаров с превышением предела гарантии по книжке МДП в 100 тыс. евро возможна при условии предоставления перевозчиком соответствующего гарантийного письма монгольским таможенным органам. ➡



Обеспечение российских перевозчиков иностранными разрешениями в 2025 году

В 2025 году российские транспортные компании продолжили расширять освоение восточного и южного направлений перевозок. В связи с этим Минтранс России и АСМАП проводят работу, направленную на их обеспечение необходимым количеством иностранных разрешений.

Департамент организации перевозок АСМАП

В мае–июне 2025 г. состоялся второй этап предварительного обмена разрешениями с китайской стороной в объеме по 42 тыс. разрешений для каждой из сторон.

9–10 июня 2025 г. в китайском городе Харбине прошло ежегодное заседание российско-китайской рабочей группы по автомобильному транспорту и автомобильным до-

рогам. Протоколом заседания было принято решение о проведении дополнительного обмена разрешениями на 2025 г. в два этапа в общем объеме по 90 тыс. разрешений для каждой из сторон.

Таким образом, суммарный объем предварительного и дополнительного обмена разрешениями между Россией и Китаем на текущий год составит 228 850 разрешений всех видов для каждой из сторон, что является максимальным коли-

чеством в сравнении с предыдущими годами.

Первый этап дополнительного обмена разрешениями с китайской стороной состоялся в августе 2025 г. Российская и китайская стороны передали друг другу по 65 000 разрешений.

В течение 2025 г. также произведен обмен второй частью согласованного контингента разрешений с Азербайджаном, получены дополнительные разрешения Ирана (13 000 штук), Казахстана (7 300 штук) и Монголии (1 800 штук).

В связи с тем, что иранская сторона осуществляет обмен разрешениями небольшими партиями, работа по обмену дополнительными разрешениями будет продолжена.

Таким образом, потребности перевозчиков в разрешениях иностранных государств в 2025 г. должны быть удовлетворены. ➡

Индивидуальный предприниматель О. И. Голов:

«Семейный бизнес – это не просто работа, это наша история и будущее»

Индивидуальный предприниматель

О. И. Голов из города Миасса Челябинской области работает на рынке грузовых автомобильных перевозок уже почти двадцать лет. В 2021 году он был принят в действительные члены АСМАП. За вклад в строительство, реконструкцию, развитие и обслуживание Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и объектов ее инфраструктуры в прошлом году он был награжден Министерством транспорта Российской Федерации юбилейной медалью «50 лет Байкало-Амурской магистрали». А в текущем году – за вклад в развитие международных автомобильных перевозок – Почетной грамотой Ассоциации.



О. И. Голов

Георгий ШПРЕЙЕР
(shpreyer_ga@asmap.ru)

– **Олег Иванович, как вы пришли в сферу грузоперевозок?**

– С детства я увлекался техникой, в армии служил в автомобильных войсках. В дальнейшем появилось желание сделать свое увлечение делом жизни. Начинал работать один, первый автомобиль марки МАЗ был приобретен еще в 2006 г.

– **Почему решили развивать именно семейный бизнес?**

– Когда подросли дети, они начали проявлять интерес к моему делу. Сначала просто помогали с документами, потом стали вникать во все процессы. Постепенно мы пришли к тому, что работаем вместе. Сейчас это уже не просто бизнес – это наша общая история, которую мы пишем вместе.

– **С каких направлений начинали деятельность?**

– Изначально, как и большинство транспортных компаний, мы работали на внутрироссийских перевозках на тентовых полуприцепах. Потом

решили попробовать осуществлять перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов – на тралах и площадках. Мы стали зарабатывать другие деньги и нам понравилось, при этом было мало конкурентов. По



сути, нами была занята достаточно сложная, но на тот момент свободная ниша. И так мы перешли на перевозки исключительно крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

– **В какие страны сейчас осуществляете грузоперевозки?**

– Казахстан, Узбекистан, Кыргызстан и по России.

– **Почему решили заняться международными перевозками?**

– Нам стали поступать запросы на международные перевозки, и конкуренция на внутрироссийском рынке росла. Со временем пришла идея открытия новых направлений. Так мы и решили освоить рынок перевозок стран ближнего зарубежья.

– **С какими сложностями сталкивается ваше предприятие?**

– В такой специфической сфере много тонкостей. Для сравнения, в Узбекистане и Казахстане официальная плата за использование дорог намного меньше, чем у нас, в России. Кроме этого, имеются сложности с нестабильностью перевозок, оформлением специальных разрешений в связи с большим количеством мостов на дорогах и весовыми ограничениями. Все эти особенности нужно учитывать. Проблем много, но глобальных пока избегаем, мелкие решаем сами. Сталкиваясь с любой проблемой, мы стараемся общими усилиями найти решение. Вместе мы можем больше – сила семьи очень помогает в нашем деле.

– **Планируете осваивать новые международные направления?**

– В связи с непростой международной обстановкой пока не планируем открывать новые направления.

– **Есть ли на вашем предприятии проблемы с водителями?**

– Самое интересное, что при общем дефиците водителей в автотранспортной отрасли у нас нет трудностей с кадрами. Конечно, с возрастом водители уходят на другую, менее сложную работу, но приходят новые. На сегодняшний день возраст водителей на нашем предприятии от 30 до 55 лет. Некоторые водители по



состоянию здоровья уходят на тенты и рефрижераторы, а к нам, наоборот, приходят водители из транспортных компаний, работающих на тентах и рефрижераторах.

– **Как санкции повлияли на вашу работу?**

– Конечно, пандемия, а затем и санкции вносили свои коррективы. Санкции повлияли на приобретение нового подвижного состава – мы перешли на грузовую технику китайского производства. Кроме этого, имеются сложности с покупкой запасных частей для транспортных средств европейских марок, но пока справляемся. При этом за 2022–2023 гг. мы пополнили автопарк 21 новым седельным тягачом, поэтому динамика на предприятии положительная. Сегодня подвижной состав компании состоит из 40 седельных тягачей, в основном марок Scania, а также Volvo и Sitrak.

– **Какие, на ваш взгляд, меры государственной поддержки помогли бы сфере грузоперевозок развиваться?**

– Конечно, в сегодняшней ситуации бизнесу приходится самостоятельно искать пути решения проблем. В первую очередь важна господдержка. Необходимо улучшить

условия лизинговых программ, чтобы компании могли приобретать новую технику. Кроме этого, нужно усилить контроль за перевозчиками других стран, которые занимаются, по сути, саботажем, занижая ставки и выполняя перевозки по территории РФ (особенно крупногабаритных и тяжеловесных грузов) с нарушениями, и остаются безнаказанными. Стоит также обратить внимание на снижение стоимости утилизационного сбора для новых транспортных средств, убрать НДС с приобретения транспортных средств, выполняющих международные перевозки. Эти меры, на мой взгляд, значительно улучшили бы ситуацию в данной сфере.

– **Как отдыхаете от работы?**

– В свободное от работы время мы занимаемся активными видами спорта, знакомимся с природой Южного Урала, катаемся на катере по водоемам. В зимнее время – это часто горные лыжи.

– **В чем секрет успеха вашего бизнеса?**

– Вместе решаем проблемы, поддерживаем друг друга. Семья – это наша сила. Главная цель – сохранить традиции и развивать успех через поколения. ➔

МАП в ЕАЭС: текущее состояние, вызовы и перспективы



Современная мировая транспортная отрасль претерпевает значительные изменения, вызванные необходимостью перераспределения товарных потоков, повышения устойчивости перевозок и развития инфраструктуры.

С момента своего создания Евразийский экономический союз (ЕАЭС) стабильно укрепляется на мировом рынке в качестве эффективного регионального объединения, в пределах которого действуют принципы четырех свобод перемещения – товаров, капитала, услуг и рабочей силы. Одним из

интеграционных целей является обеспечение связанности территорий, мультимодальности транспорта, полномасштабной цифровизации и устойчивой мобильности населения.

Приоритетная роль в поддержании стабильного функционирования экономик государств – членов ЕАЭС отведена автомобильному транспорту, обеспечивающему перевозку подавляющего большинства грузов, а также позволяющему странам, не имеющим выхода к открытому морю, участвовать в глобальной торговле.

Рустан ДЖЕНАЛИНОВ,
директор Департамента транспорта
и инфраструктуры ЕЭК

Основные показатели деятельности автомобильного транспорта в январе – декабре 2024 г. указаны в таблицах 1 и 2.

В ходе разработки Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г. были согласованы реперные точки интеграции в сфере транспорта и инфраструктуры. Среди них проведение скоординированной транспортной политики, направленной на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности.

Именно в сфере автомобильного транспорта в рамках создания Евразийского экономического союза удалось добиться наибольшей степени либерализации:

- отменена разрешительная система при международных автомобильных перевозках грузов между государствами-членами, а также транзитом по их территориям;
- транспортный (автомобильный) контроль перенесен на внешнюю границу ЕАЭС, а также определен единый подход к его осуществлению;
- определены конкретные меры по дальнейшему развитию интеграционных процессов (каботаж, устранение барьеров, международные договоры по вопросам регулирования услуг грузового автомобильного транспорта).

Логическим продолжением деятельности государств – членов ЕАЭС по созданию общего рынка транспортных услуг стало принятие Программы поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств-членов, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена, на период с 2016 по 2025 г. (Решение ВЕЭС от 8 мая 2015 г. № 13).

Полноформатная реализация программы будет возможна после того,



Р. Ж. Дженалинов

Таблица 1. Объем перевозок грузов транспортом в январе – декабре 2024 г.

	Январь – декабрь 2024 г.		Справочно: январь – декабрь 2023 г. в % к январю – декабрю 2022 г.
	млн тонн	в % к январю – декабрю 2023 г.	
	Объем перевозок грузов – всего (с учетом трубопроводного транспорта)		
ЕАЭС	–	–	–
Армения	16,8	91,1	97,8
Беларусь	–	–	–
Казахстан	1 078,8	110,0	104,4
Кыргызстан	54,1	105,9	115,3
Россия	9 419,7	105,5	103,1
	Объем перевозок грузов – автомобильный транспорт		
ЕАЭС	–	–	–
Армения*	13,4	94,7	108,7
Беларусь	–	–	–
Казахстан	343,1	119,5	110,6
Кыргызстан	44,4	107,5	115,0
Россия	7 029,9	108,3	104,5
*В данных отражены также грузоперевозки транспортом других стран			

как все государства – члены ЕАЭС внесут необходимые изменения в национальное законодательство, а также определят условия осуществления каботажных автомобильных перевозок и порядок контроля их выполнения.

Программа имеет существенный интеграционный и кооперационный

потенциал и призвана обеспечить сокращение расходов потребителей на транспортные услуги, снижение доли и протяженности порожних пробегов, а также создание конкурентных условий на рынке автотранспортных услуг ЕАЭС.

Дальнейшие действия по развитию рынка автотранспортных услуг

Таблица 2. Грузооборот в январе – декабре 2024 г.

	Январь – декабрь 2024 г.		Справочно: январь – декабрь 2023 г. в % к январю – декабрю 2022 г.
	млрд т-км	в % к январю – декабрю 2023 г.	
	Грузооборот – всего (с учетом трубопроводного транспорта)		
ЕАЭС	6 170,2	100,6	99,5
Армения	4,8	98,7	90,0
Беларусь	74,0	101,5	82,3
Казахстан	514,5	102,6	103,2
Кыргызстан	3,2	106,0	109,0
Россия	5 573,7	100,4	99,4
	Грузооборот – автомобильный транспорт		
ЕАЭС	–	–	–
Армения *	1,3	109,8	110,4
Беларусь	–	–	–
Казахстан	35,7	119,7	101,7
Кыргызстан	1,5	107,6	98,0
Россия	385,9	106,5	115,4
*Данный показатель рассчитывается по грузоперевозкам подвижным составом Республики Армения			

Фокус Евразийской экономической комиссии был ориентирован на повышение качества автотранспортных услуг и эффективности использования транзитного потенциала ЕАЭС, развитие интеллектуальных транспортных систем, а также модернизацию и обеспечение сохранности инфраструктуры.

В долгосрочной перспективе вопросы формирования общего транспортно-логистического пространства нашли отражение в Декларации о дальнейшем развитии экономических процессов в рамках ЕАЭС до 2030 г. и на период до 2045 г. «Евразийский экономический путь», принятой главами государств ЕАЭС в декабре 2023 г.

Детальная информация о практических итогах реализации стратегических документов в области автомобильного транспорта, а также о перспективных направлениях сотрудничества в данной сфере указана в таблице 3.

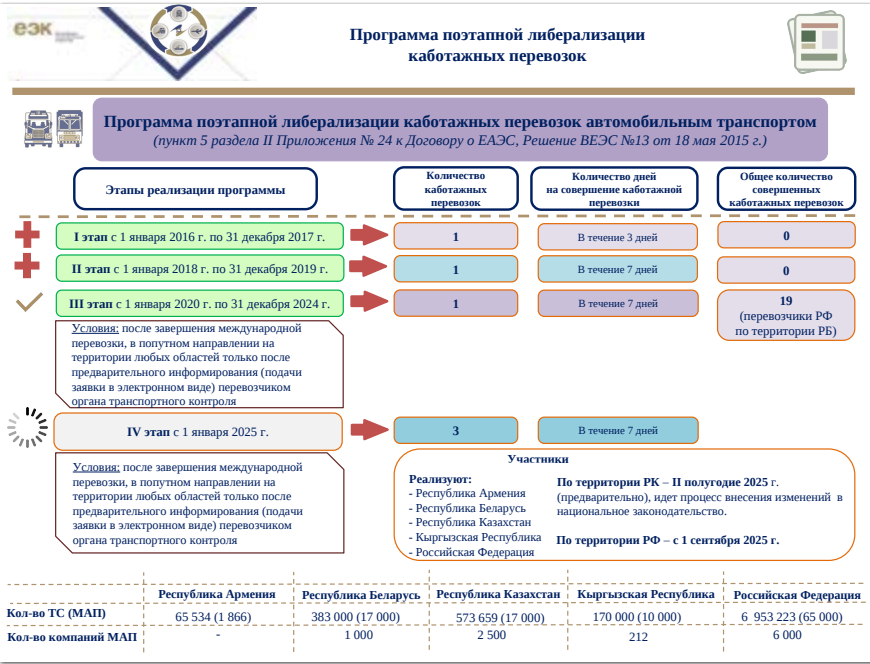
Являясь связующим звеном азиатской и европейской части континента, страны ЕАЭС уделяют особое внимание повышению транспортной связанности для обеспечения движения товарных потоков по кратчайшему и безопасному пути. Решение этой задачи обеспечивается за счет согласованного развития евразийских транспортных коридоров, призванного обеспечить «бесшовность» перевозок, повышение их устойчивости и снижение времени простоя транспортных средств.

К настоящему времени определены евразийские транспортные коридоры и маршруты, сформирован их перечень. Они являются составной частью классических международных коридоров, проходящих по территориям государств – членов ЕАЭС, таких как «Восток – Запад» и «Север – Юг», и акцентированы на наращивание международного сотрудничества с Китайской Народной Республикой, Объединенными Арабскими Эмиратами, Исламской Республикой Иран и Республикой Индия.

Схема евразийских транспортных коридоров и маршрутов (в части сферы автомобильного транспорта) представлена на графике.

Таблица 3. Итоги реализации стратегических документов в области автотранспорта. Перспективные направления сотрудничества

Название документа. Дата и уровень принятия	Основные положения в сфере автомобильного транспорта
План мероприятий «Дорожная карта» по реализации ОНСТП на 2018 – 2020 гг. (Решение ЕМПС от 25 октября 2017 г. № 3)	– определены требования, предъявляемые к автодорогам, планируемым для включения в перечень евразийских транспортных коридоров (Рекомендация Коллегии ЕЭК от 25 декабря 2018 г. № 29); – определены меры, направленные на обеспечение свободы транзитных автоперевозок грузов перевозчиками одного государства – члена ЕАЭС через территории других государств-членов (Рекомендация Коллегии ЕЭК от 25 декабря 2018 г. № 30); – определены общие подходы к урегулированию спорных ситуаций, возникающих на внешней границе ЕАЭС, с перевозчиками третьих стран, возврату транспортных средств в случае выявления нарушений условий международных автоперевозок по территории Союза (Рекомендация Коллегии ЕЭК от 25 декабря 2018 г. № 31); – утверждены справочники и классификаторы, используемые в сфере транспорта и перевозок (Решение Коллегии ЕЭК от 16 апреля 2019 г. № 67); – определены согласованные подходы по гармонизации профессиональных и квалификационных требований к водителям и специалистам, ответственным за организацию международных автоперевозок (Рекомендация Коллегии ЕЭК от 11 ноября 2020 г. № 35); – определены согласованные подходы к взаимодействию национальных интеллектуальных транспортных систем, в том числе в целях совершенствования транспортного (автомобильного) контроля (Рекомендация Коллегии ЕЭК от 22 декабря 2020 г. № 27); – определены согласованные подходы к организации и информационному обеспечению автомобильных пассажирских перевозок и их контролю (Рекомендация Коллегии ЕЭК от 22 декабря 2020 г. № 30); – выработаны предложения по созданию благоприятных условий, способствующих обновлению парка автотранспортных средств государств – членов ЕАЭС, используемых для международных автоперевозок (Рекомендация Коллегии ЕЭК от 22 декабря 2020 г. № 28); – проведен анализ существующих в государствах-членах интеллектуальных транспортных систем, используемых в сфере автотранспорта и дорожного хозяйства (аналитический доклад); – проведен анализ современного состояния рынка пассажирских перевозок в государствах – членах Союза (аналитический доклад); – проведен сравнительный анализ нормативных правовых актов государств-членов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в целях совершенствования требований в данной сфере (аналитический доклад)
План мероприятий «Дорожная карта» по реализации ОНСТП на 2021 – 2023 гг. (Распоряжение ЕМПС от 20 августа 2021 г. № 15)	– подготовлены предложения по формированию правовых основ для создания, развития и обеспечения функционирования национальной сети интеллектуальных транспортных систем государств – членов ЕАЭС (аналитический доклад); – подготовлены предложения о целесообразности гармонизации порядка лицензирования деятельности в области международных автомобильных пассажирских перевозок (допуска к осуществлению международных автомобильных пассажирских перевозок) в рамках ЕАЭС (аналитический доклад); – выработаны предложения по поэтапному переходу к применению в электронном виде документов при международных автомобильных перевозках грузов (аналитический доклад, Рекомендация Коллегии от 27 декабря 2023 г. № 41)
План мероприятий «Дорожная карта» по реализации ОНСТП на 2024 – 2026 гг. (Распоряжение ЕМПС от 1 октября 2024 г. № 15)	– подписано Соглашение о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автодорогам государств – членов ЕАЭС, включенным в евразийские транспортные коридоры (от 13 декабря 2024 г. Москва); – утверждены планы мероприятий («дорожной карты») по гармонизации отдельных процедур по оформлению и выдаче специальных разрешений на проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств и на перевозку опасных грузов при осуществлении международных автомобильных перевозок по автомобильным дорогам, включенным в перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов (распоряжения Коллегии ЕЭК от 23 декабря 2024 г. № 213 и 214); – одобрена Концепция по совершенствованию взаимодействия интеллектуальных транспортных систем государств – членов ЕАЭС в рамках ЕАЭС (распоряжение Совета ЕЭК от 22 января 2025 г. № 3); – запущен пилотный проект по применению электронных международных транспортных накладных e-CMR при осуществлении международных грузовых автоперевозок в государствах – членах ЕАЭС (распоряжение Совета ЕЭК от 29 ноября 2024 г. № 37)



были зафиксированы в Основных направлениях и этапах реализации скоординированной транспортной политики государств – членов ЕАЭС (ОНСТП) – Решение ВЕЭС от 26 декабря 2016 г. № 19, а также трехлет-

них дорожных картах по их реализации (Решение ЕМПС от 25 октября 2017 г. № 3, Распоряжение ЕМПС от 20 августа 2021 г. № 15, Распоряжение ЕМПС от 1 октября 2024 г. № 15).

Название документа. Дата и уровень принятия	Основные положения в сфере автомобильного транспорта
План мероприятий по реализации Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 г. (Распоряжение Совета ЕЭК от 5 апреля 2021 г. № 4)	– проработка вопроса целесообразности дальнейшей либерализации международных автомобильных перевозок грузов в целях углубления сотрудничества путем тесного взаимодействия уполномоченных органов государств-членов в сфере транспорта
Декларация о дальнейшем развитии экономических процессов в рамках Евразийского экономического союза до 2030 г. и на период до 2045 г. «Евразийский экономический путь» (Подписана 25 декабря 2023 г. на заседании ВЕЭС)	– формирование общего транспортно-логистического пространства путем развития «бесшовных» технологий перевозок внутренних и транзитных грузов и либерализации международных автомобильных перевозок грузов

Обновление транспортно-логистического каркаса ЕАЭС будет обеспечено за счет выполнения комплексного плана развития евразийских транспортных коридоров (Распоряжение Коллегии ЕЭК от 5 декабря 2023 г. № 179), а также реализации приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта.

Среди них:

- Республика Армения: инвестиционная программа дорожного коридора «Север – Юг» (Транш-4);

- Республика Беларусь: реконструкция автодороги М-1/Е30 (Брест – Минск – граница РФ), реконструкция автодороги М-10 (граница РФ – Гомель – Кобрин);
- Республика Казахстан: реконструкция участков автодороги М-32, относящихся к МТК «Европа – Западный Китай»;
- Кыргызская Республика: реконструкция северной объездной дороги (г. Бишкек);
- Российская Федерация: строительство и модернизация россий-

ских участков автодорог, относящихся к МТК «Европа – Западный Китай», строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан».

Указанные меры предусматривают строительство более 1 000 км, а также реконструкцию и ремонт более 3 000 км автомобильных дорог.

Помимо мер, обеспечивающих развитие «жесткой» инфраструктуры, Евразийская экономическая комиссия проводит работу по созда-

нию равных и паритетных условий оказания автотранспортных услуг.

Важным шагом в этом направлении стало подписание в декабре 2024 г. Соглашения о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам государств – членов Евразийского экономического союза, включенным в евразийские транспортные коридоры.

Документ устраняет одно из ограничений на внутреннем рынке ЕАЭС – несоответствие требований к весовым и габаритным параметрам автотранспортных средств. Его реализация позволит перевозчикам осуществлять доставку грузов по евразийским транспортным коридорам без необходимости разделения партий товаров, перемещения части груза на другое транспортное средство и получения специального разрешения, которое требовалось ранее в случае действия в одном из государств-членов более низких весогабаритных параметров.

На завершающем этапе находится работа по гармонизации отдельных процедур по оформлению и выдаче специальных разрешений на проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств и на перевозку опасных грузов по автомобильным дорогам, включенным в перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов.

Предполагается установить согласованные сроки выдачи и действия спецразрешений, а также разработать типовые формы заявок, необходимых для их получения.

Гармонизация законодательства государств – членов ЕАЭС в данной сфере позволит упростить процесс оформления и получения перевозчиками специальных разрешений, а также снизит их издержки при осуществлении контрольно-надзорных процедур.

В условиях фундаментальных перемен и трансформации транспортных коридоров создание устойчивого инфраструктурного каркаса Большой Евразии невозможно без полноформатной цифровизации транспортной деятельности.

Практический кейс цифровых проектов Евразийского экономического

союза эволюционирует от установления информационного взаимодействия и обмена данными между участниками общих процессов к созданию цифровых экосистем, технологических платформ, применению электронных документов и искусственного интеллекта.

Одной из первых реализованных задач стало обеспечение информационного взаимодействия государственных органов при проведении транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе ЕАЭС. Для этих целей создан отдельный общий процесс, который предполагает в режиме реального времени обмен сведениями о результатах транспортного контроля, включая информацию об оплате сборов, штрафов и об устранении нарушений.

Для перехода от бумажного документооборота к электронной информации государства-члены успешно создают национальные цифровые платформы, направленные на формирование единого цифрового пространства всех участников рынка транспортно-логистических услуг.

В интеграционном сегменте решение данных вопросов обеспечивается путем реализации пилотных проектов. Так, в 2021–2023 гг. Республика Беларусь и Российская Федерация успешно реализовали «пилот» по трансграничному электронному обмену международной электронной транспортной накладной e-CMR при осуществлении международных автоперевозок.

В 2025–2026 гг. подобный пилотный проект будет реализован с участием всех государств – членов ЕАЭС (Распоряжение Совета ЕЭК от 29.11.2024 г. № 37). Он направлен на обеспечение практической отработки технологии трансграничного обмена юридически значимыми электронными документами между субъектами разных стран с использованием механизмов цифровой подписи и «доверенной третьей стороны».

В период глобальных транспортных кризисов, влияющих в том числе на загруженность инфраструктуры, крайне важно оперативно адаптировать логистические маршруты под изменяющиеся внешние условия. Глобальным трендом в данном направлении выступает ак-

тивное развитие систем автоматизированного управления грузопотоками на основе больших данных и машинного обучения.

По данным экспертов, внедрение интеллектуальных транспортных систем позволит не только координировать и оптимизировать движение транспортных средств, но и на 30 % сократить количество дорожно-транспортных происшествий.

С учетом разного уровня внедрения ИТС в странах Союза, а также различий в национальных системах нормативно-правового регулирования данной сферы основой интеграционной составляющей будет выступать информационное взаимодействие национальных интеллектуальных транспортных систем. В этих целях утверждена соответствующая Концепция (Распоряжение Совета ЕЭК от 22 января 2025 г. № 3), реализация которой позволит создать единое информационное пространство, в котором перевозчик будет получать стандартизированную информацию о погодных условиях, возможных заторах и дорожно-транспортных происшествиях.

Таким образом, Евразийской экономической комиссией разработаны и согласованы общие подходы стран ЕАЭС по сотрудничеству в сфере цифровизации транспортной деятельности, а также определены перспективные направления развития интеграции по данному направлению.

Вместе с тем стремительное асинхронное развитие инновационных технологий, а также экономические и геополитические вызовы приводят к существенным изменениям в структуре мировых грузопотоков, цепочек поставок, а также в порядке и процедурах осуществления международных автомобильных перевозок.

Учитывая вышеизложенное, возрастает роль Евразийской экономической комиссии в части координации и выработки эффективных мер сбалансированного развития транспортных комплексов стран ЕАЭС.

Так, для обеспечения бесперебойных поставок грузов в ЕАЭС с середины 2022 г. в национальное транспортное законодательство стран Союза внесены необходимые изменения, устанавливающие возможность применения



механизма перегрузки и (или) перецепки.

Однако, учитывая различия в подходах государств – членов ЕАЭС к условиям использования данного механизма, временный характер принятых решений, а также необходимость их синхронизации с требованиями по использованию временно ввезенного транспортного средства международной перевозки, риск нарушения установленной системы доставки товаров сохраняется.

Вместе с тем Евразийской экономической комиссией на постоянной основе проводится работа по выявлению проблемных вопросов осуществления международных автоперевозок грузов и выработке согласованных мер государств – членов ЕАЭС по их решению.

Среди наиболее значимых можно выделить обеспечение беспрепятственного пересечения автоперевозчиками государств – членов ЕАЭС российско-белорусской границы; выравнивание сборов за проезд через тоннели на автодороге Бишкек – Ош; установление требований для транс-

портировки экспортируемой, импортируемой и транзитной древесины и продукции ее переработки и др.

Таким образом, в условиях глобальных изменений Евразийская экономическая комиссия продолжает работу по обеспечению устойчивости автомобильных грузовых перевозок в ЕАЭС. В марте текущего года на площадке ЕЭК состоялся международный круглый стол, посвященный вопросам устойчивости международных автоперевозок грузов в Евразии, организованный совместно с Экспертным центром по устойчивой мобильности на транспорте Российской Ассоциации содействия ООН, Международным союзом автомобильного транспорта и Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта.

Мероприятие было приурочено к инициативе Генеральной Ассамблеи ООН по провозглашению 10-летнего периода, посвященного устойчивому транспорту. Совместно с представителями органов государственной власти, бизнеса и экспертных кругов обсуж-

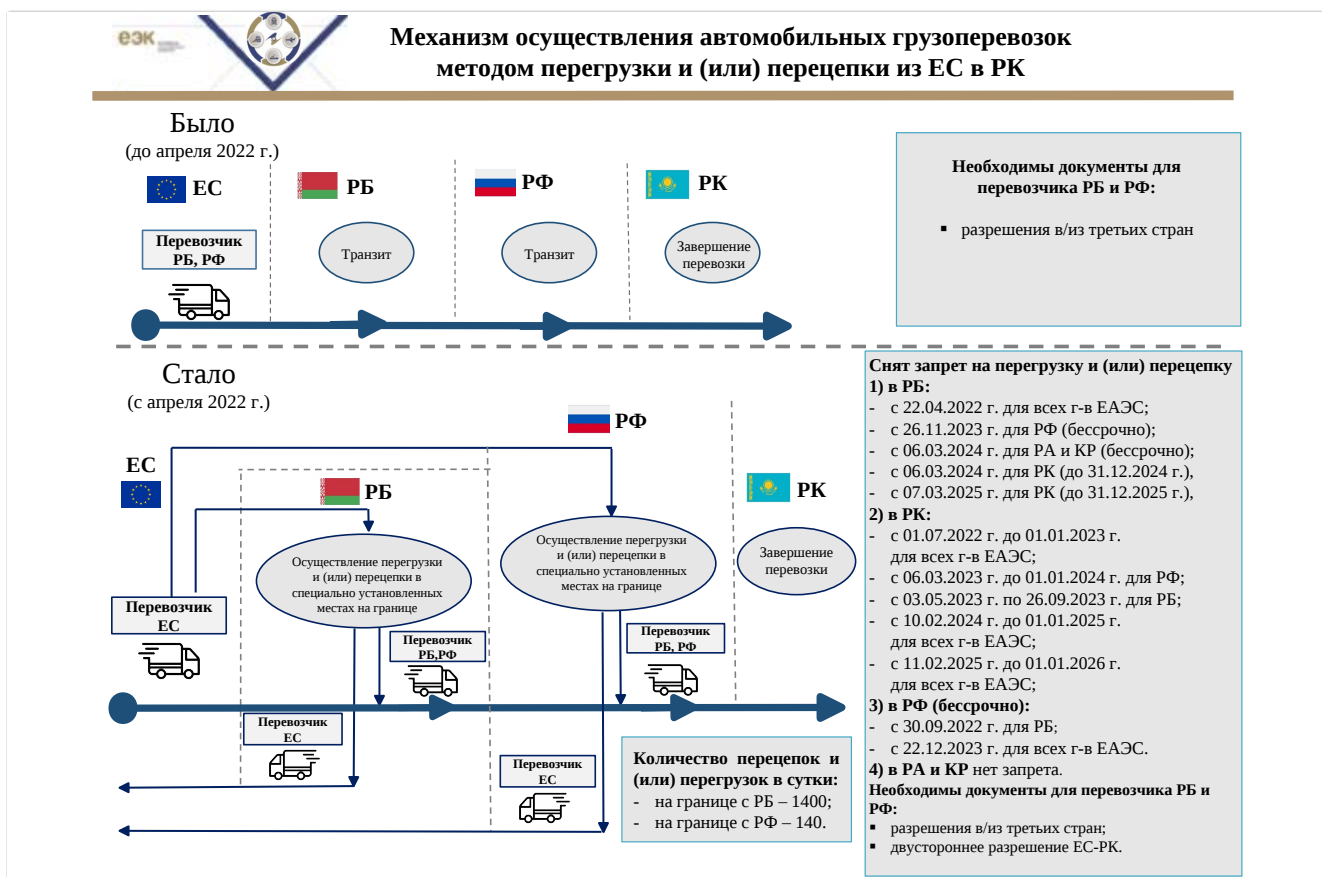
дены актуальные вопросы глобальной координации действий стран для поддержания целостности и устойчивости цепей поставок товаров.

Развитие устойчивых международных автоперевозок грузов требует комплексного подхода, включающего модернизацию инфраструктуры, внедрение экологически чистых технологий и совершенствование нормативно-правовой базы.

Представляется, что дальнейшее развитие данного направления будет зависеть от способности региона Большой Евразии адаптироваться к новым вызовам, связанным с автоматизацией транспортной деятельности, изменяющейся логистической средой, а также повышением конкуренции среди участников перевозочного процесса.

В этом ключе роль Евразийской экономической комиссии видится в развитии конкурентных преимуществ государств – членов ЕАЭС, полноценном раскрытии транзитного потенциала и консолидации усилий по увеличению их роли на мировом рынке транспортных услуг. ➡

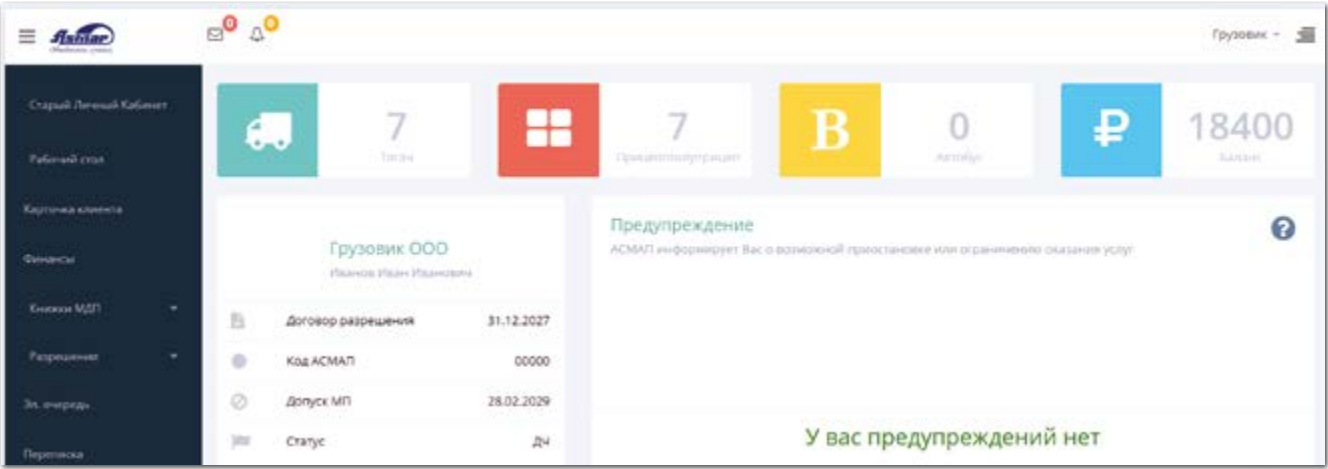
Личный кабинет перевозчика на сайте АСМАП – удобно и эффективно



Уважаемые перевозчики! Современный мир требует от бизнеса высокой скорости принятия решений и эффективного управления ресурсами. Именно поэтому новый личный кабинет перевозчика, организованный на сайте АСМАП, стал полезным инструментом для компаний, работающих в сфере международных автоперевозок.

Департамент информационных систем АСМАП

Теперь главная страница личного кабинета сайта АСМАП отображает ключевые показатели вашего автопарка: общее количество тягачей, прицепов/полуприцепов и автобусов. Также на главной странице приводится информация, отражающая те-



кущую сумму на балансе. Добавлены напоминания о сроках окончания допуска к международным перевозкам. Кроме того, внедрена система оповещений из «Листа предупреждений», включая уведомления о дебиторской задолженности, неуплаченных членских и вступительных взносах и других факторах, которые могут ограничить доступ к услугам. Это поможет своевременно устранять проблемы и избегать приостановки обслуживания.

Функциональные возможности личного кабинета

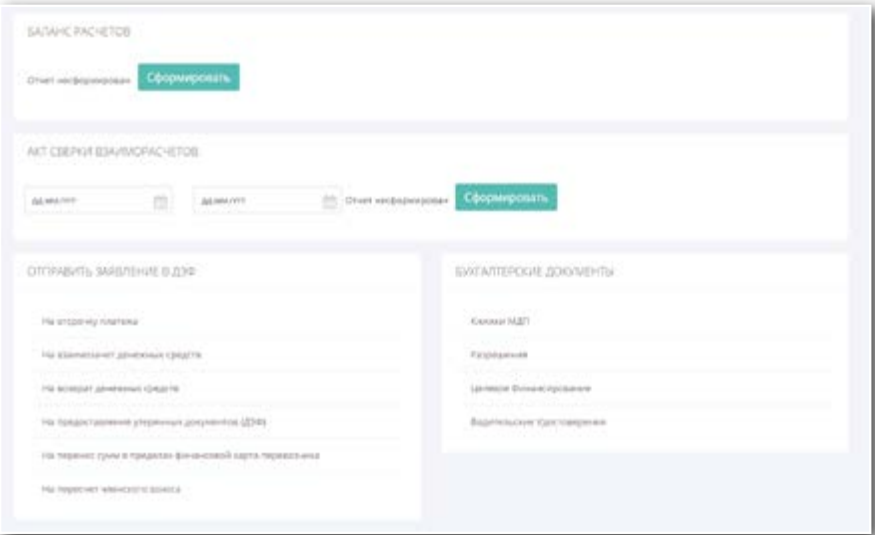
Карточка клиента

В личном кабинете стал доступен полный набор регистрационных данных, а также подробный перечень всего автомобильного парка, что позволяет вам быстро получать всю ин-

формацию о вашей компании, представленную в АСМАП, в одном месте. Это удобно, прозрачно и всегда под рукой.

Финансы

Доступна вся бухгалтерская отчетность по оказанным услугам: счета, счета-фактуры, акты выполненных работ и информация о балансе расчетов.

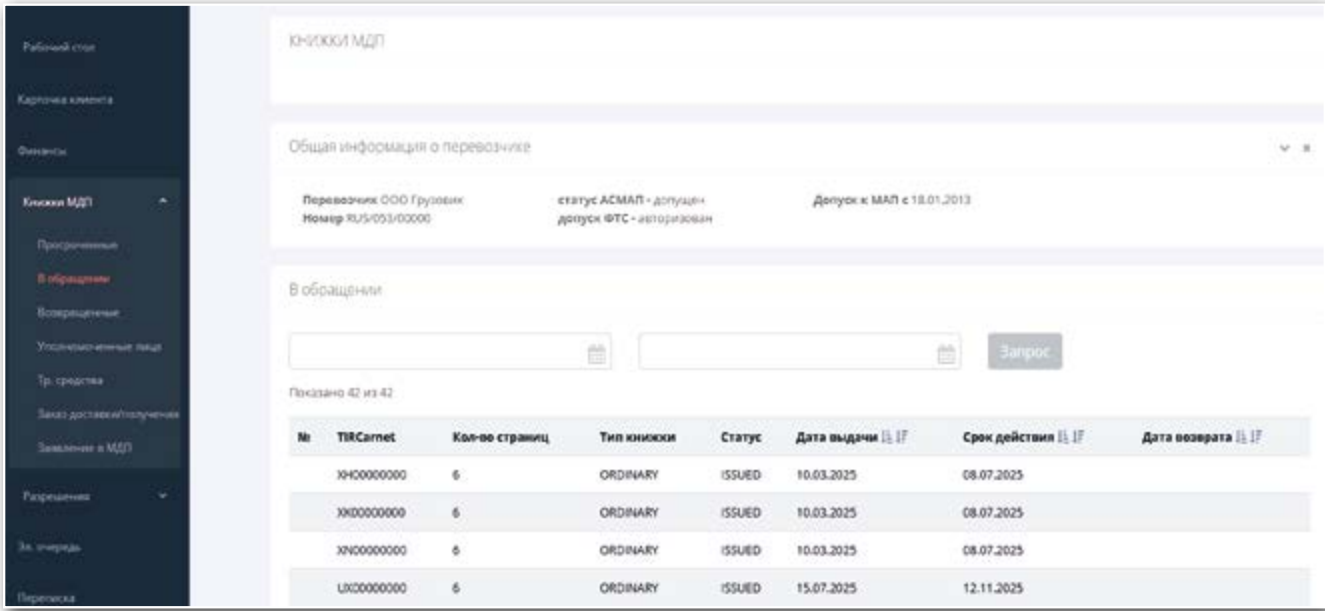


Карточка клиента АСМАП		Парк подвижного состава	
Название	Грузовик ООО	Телефон	495-123-45-67
Полное название	ООО "Грузовик"	E-mail	my@mail.ru
Дата регистрации	03.02.2025	ОКОНК	49-41
Код	000000	КПП	000000000
ИНН	0000000000	Банк	ПАО СБЕРБАНК
Статус	Действительный член АСМАП	Р/счет	40702810038000000000
Представительство	Представительство АСМАП в Центральном ФО	К/счет	30101610400000000025
Страна, округ, область, город	РОССИЯ, ... Москва	Б/пк	044525225
Юридический адрес	101001, г. Москва, ул. Магистральная 1	Тариф	
Почтовый адрес	101001, г. Москва, ул. Магистральная 1	Допуск МП	28.02.2029
Руководитель	Иванов Иван Иванович	Договор разрешения	№ 00000 с 15.01.2025 по 20.08.2027
Ответственный за МП	Иванов Иван Иванович		

Новый встроенный помощник упрощает оформление формализованных заявлений в АСМАП – вы легко сможете подать запрос на отсрочку платежа, возврат средств или проведение взаимозачета прямо из интерфейса кабинета.

Книжки МДП

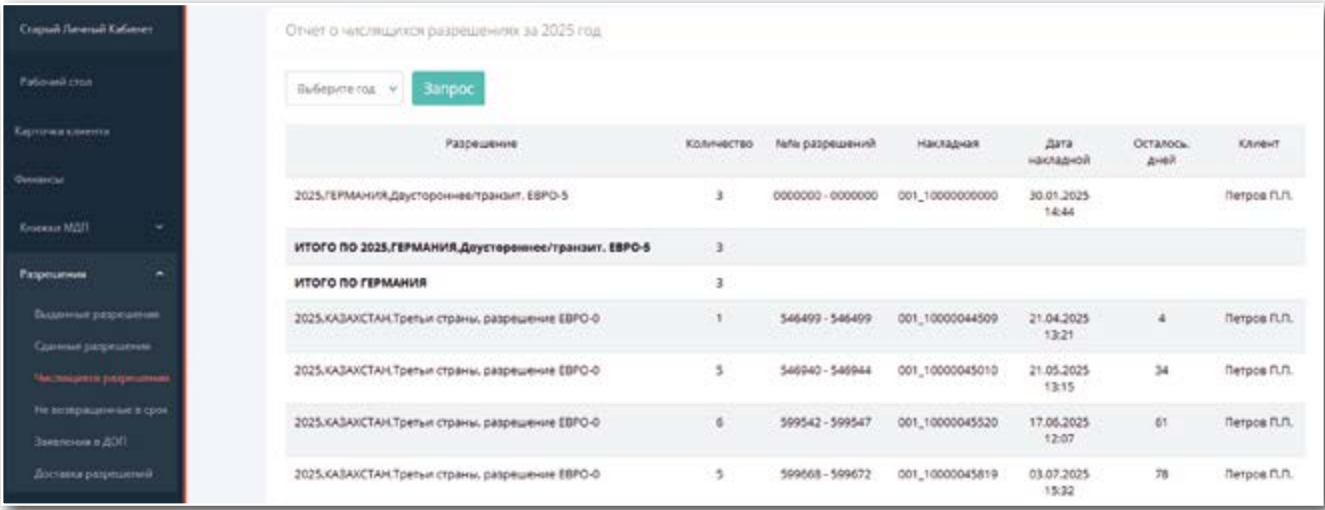
Вам доступна информация по всем книжкам МДП – находящимся в обороте, использованным и возвращенным. Кроме того, вы можете просматривать детальные списки транспортных средств и уполномоченных сотруд-



ников предприятия, имеющих право работать в системе МДП, что обеспечивает прозрачность и контроль на каждом этапе.

Помимо всего прочего, можно заказать доставку книжек МДП к вам на предприятие курьером прямо из личного кабинета. Предусмотрена возможность оформления заявления на допуск к процедуре МДП, декларирования утраченных книжек МДП, внесения изменений в электронные карточки учета владельцев книжек МДП и получения доступа к системе электронного документооборота TIR-EPD.

Разрешения



Осуществляется полный контроль над всеми выданными перевозчику иностранными разрешениями, находящимися у него в обороте и возвращенными в АСМАП. Можно оформить заявку на выдачу новых разрешений и заказать их доставку курьерами. Автоматизированный помощник помогает составить заявление на случай утраты разрешений, отказа или переноса квоты по ним, а также позволяет подать заявку на необходимые разрешения следующего года.

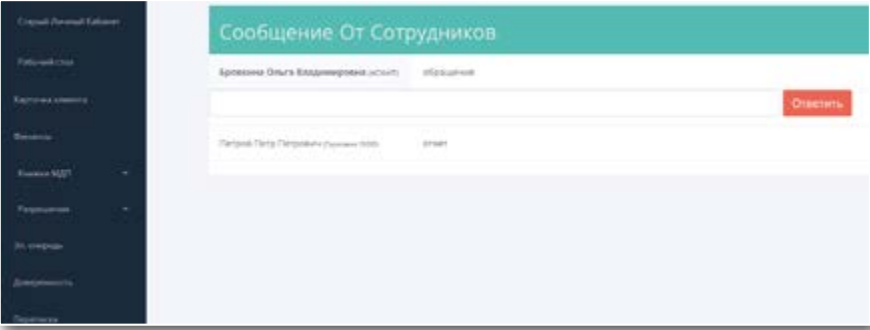
Электронная очередь

Позволяет осуществить предварительный заказ времени посещения офисов АСМАП в целях получения документов, что избавляет вас от необходимости ожидания своей очереди и экономит ваше рабочее время.



Переписка

Непосредственно через личный кабинет можно осуществлять общение с сотрудниками АСМАП, полу-



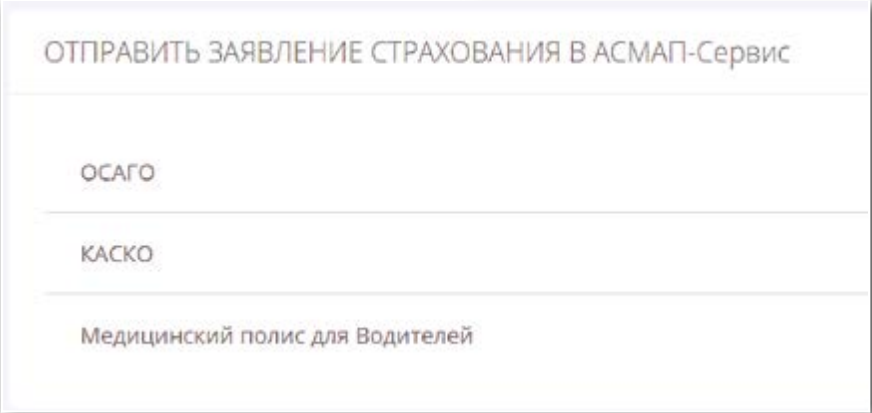
Оформление виз

Процесс подготовки поездок водителей теперь можно упростить благодаря сервисам оформ-

ления виз, доступным в личном кабинете.

Страхование

В личном кабинете можно заказать широкий спектр услуг, предоставляемых дочерней компанией Ассоциации – ООО «АСМАП-Сервис»: оформление ОСАГО, КАСКО, медицинских полисов для водителей.



Таможенные услуги ООО «АСТ»

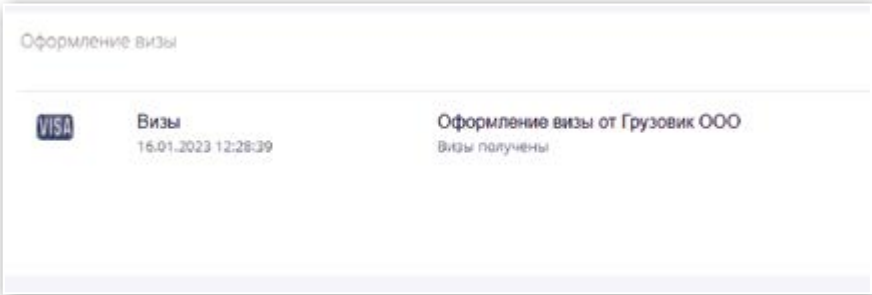
Предлагаем использовать функционал личного кабинета и для заказа таких важных таможенных процедур, как оформление электронной транзитной декларации, электронного предварительного информирования и поручительства перед таможенными органами.

Изменение данных

Здесь, в личном кабинете, вы сможете легко обновить информацию о своей компании, внести изменения в контактные данные, уменьшить список подвижного состава или добавить новые прицепы и полуприцепы.

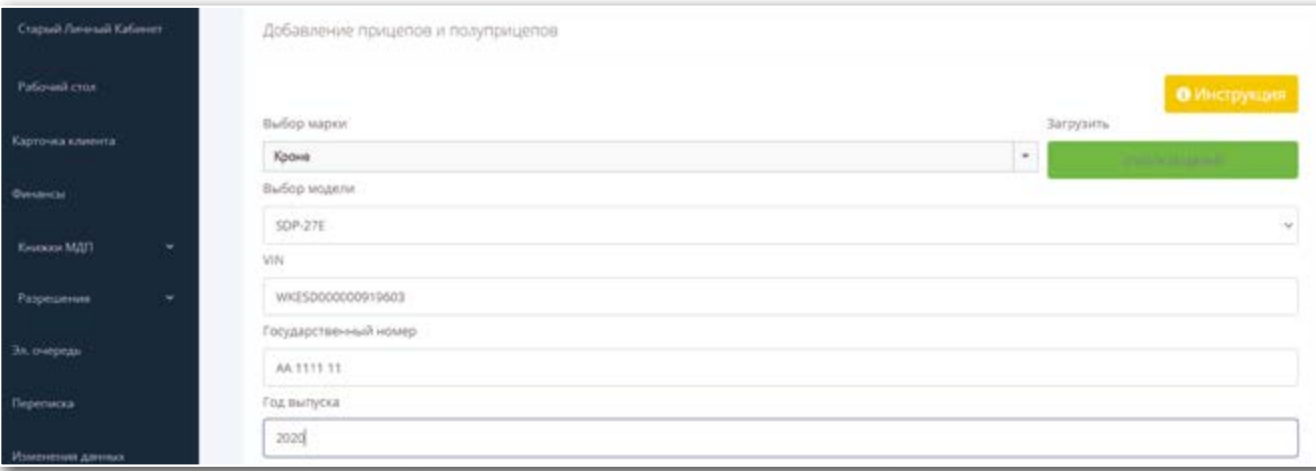
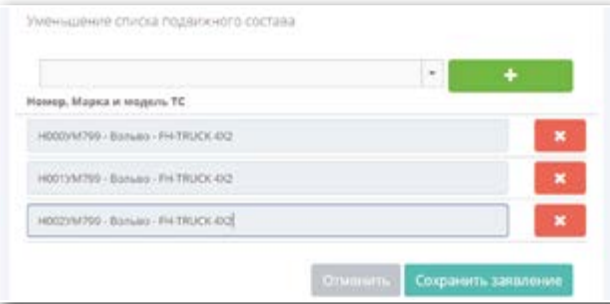
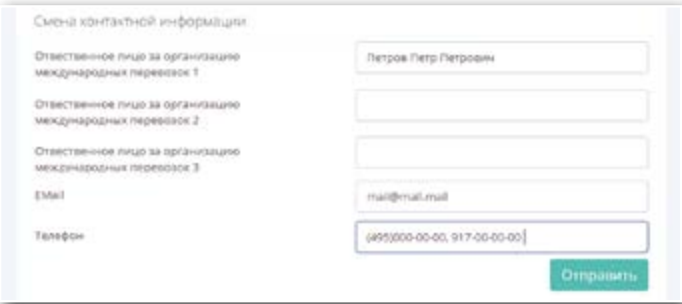
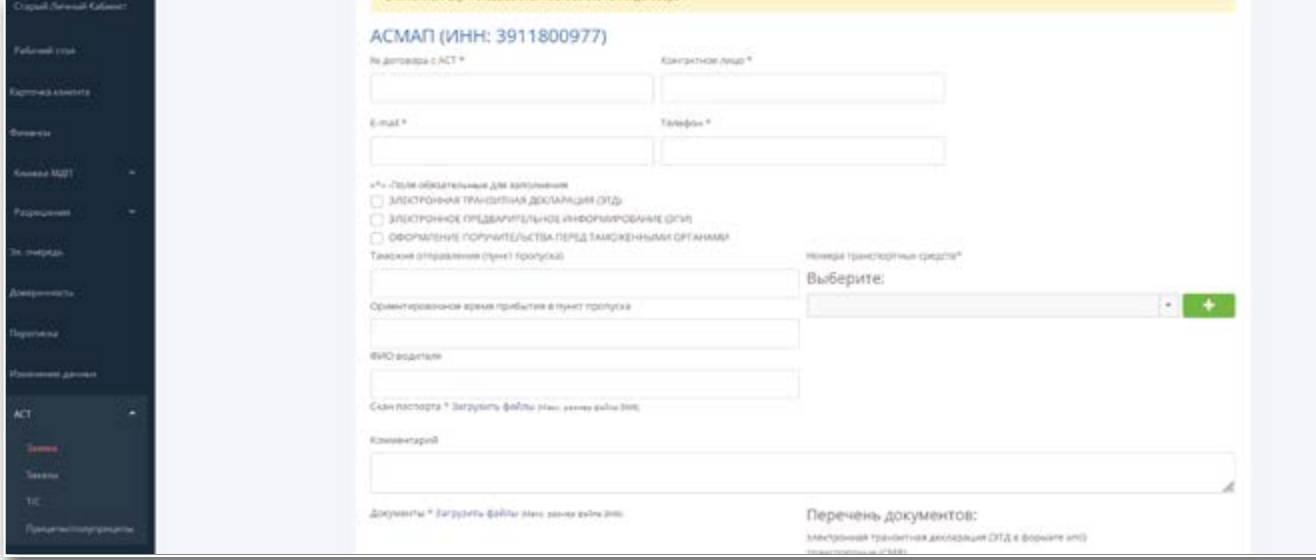
Новый интерфейс и удобство использования

Особое внимание уделено удобству интерфейса нового дизайна личного кабинета. Он полностью адаптирован для использования на различных электронных устройствах, будь то компьютер, планшет или смартфон. Теперь управлять



данными стало еще проще и удобнее вне зависимости от вашего местоположения.

Надеемся, что новый интерфейс личного кабинета на сайте АСМАП поможет вам в работе, сэкономит ваше время и сделает взаимодействие с Ассоциацией более комфортным и эффективным. ➡



Китай слышит

После закрытия европейского рынка для российских перевозчиков многие транспортные компании вынуждены были переориентировать свой бизнес на азиатское направление. Правда, с разным успехом. У группы компаний LDGo это получилось сделать максимально удачно.

LDGo сегодня – это около шести тысяч перевозок в год, подвижной состав класса Евро-5, команда из почти 250 сотрудников, которые гарантируют оптимальный маршрут и бережную доставку грузов в отведенные сроки.

В составе группы компаний – ООО «С-Транс» (г. Смоленск), являющееся действительным членом АСМАП. В 2025 году предприятие отмечает 20-летний юбилей.

Недавно генеральный директор группы компаний LDGo Владислав Олегович Баранов побывал в Шанхае на Гран-при Китая «Формулы-1» по приглашению руководства Sinotruk в качестве эксперта по рефрижераторным перевозкам.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ

– Группа компаний LDGo основана в 2024 г. и объединила опытные предприятия, многие из которых работают на рынке перевозок температурных грузов свыше двадцати лет, – рассказал В. О. Баранов. – Мы объединены единой миссией и целями. В нашем распоряжении более 150 сцепок. Средний возраст транспортных средств составляет четыре года. Мы изначально создавались как международные перевозчики и понимаем, что наши клиенты в других странах больше доверяют тем транспортным компаниям, которые располагают новым подвижным составом.

Работали на европейском рынке и знали, что перевозки транспортными средствами класса Евро-5 и -6 обходятся дешевле, чем более старыми машинами. Но после того, как европейские производители техники отказались сотрудничать с нашей страной, начали искать альтернативу. В 2022 г. решились приобрести и использовать седельные тягачи китайского производства. Сейчас в нашем распоряжении более 50 таких автомобилей. Последние приобретения датируются декабрем прошлого года.

– **Как показали себя новые машины в работе?**

– Это рабочая техника для нашей бизнес-модели. Да, есть определен-

ные проблемы, но они характерны для всех новых брендов. Априори нельзя сравнивать европейские, китайские и российские условия эксплуатации. Естественно, при создании автомобиля китайские партнеры изначально ориентировались на свой рынок. Мы видим определенные недостатки и сообщаем об этом, как это было сделано на встрече в Шанхае. Надеемся, эти замечания будут учтены. К примеру, предложили выполнять изоляцию группы проводов и дополнительно утеплить кабину, потому что у нас более тяжелые климатические условия. Учитывая, что мы не всегда ездим по ровным дорогам, надо усиливать подвеску. Сейчас рынок меняется стремительно, и это вынуждает китайских партнеров ценить каждого покупателя.

– **Расскажите о своей поездке в Поднебесную.**

– Нас пригласила компания Sinotruk как партнера на российском рынке. Сразу отмечу, что она представляет не только свои интересы, но и других производителей грузовой техники из Поднебесной. Обсудили ряд вопросов, касающихся работы автомобилей китайских производителей в условиях России, тенденции в сфере грузоперевозок автотранспортом, финансовые условия сотрудничества. Встретились с главами управляющих компаний. Кстати, в состав российской делегации входило около 15 бизнесменов, представляющих не только грузоперевозки, но и такие сферы деятельности, как торговля, логистика, финансы. Приятно, что в торжественной обстановке вице-президент компании Sinotruk Ван Чжицзянь вручил мне грамоту «Перспективный партнер» и памятный подарок. Нас познакомили с Шанхаем – это мегаполис, где проживает около 30 млн человек.

– **Как складываются отношения с вашими партнерами на азиатском рынке?**



Вице-президент Sinotruk Ван Чжицзянь и директор LDGo В. О. Баранов

– Как теплые. Мы анализируем текущую потребность рынка и его тенденции. Все, что появляется на прилавках торговых сетей, требуется доставить. Для нас нет проблем привезти груз из ОАЭ, Ирана или глубины Китая. Это вопрос компетенций, которыми мы обладаем.

– **Пустыми в сторону Азии не едете?**

– Есть множество вариантов, чтобы исключить порожний пробег. Можно везти груз из центральной части России в Сибирь, на Дальний Восток, а там уже искать загрузку в страны Азии. Из Китая, кроме российской территории, можно везти грузы в Республику Беларусь или Европу путем перегрузки-перечепки на границах с Евросоюзом.

– **Расстояние от Смоленска до Дальнего Востока солидное. Техника и люди выдерживают?**

– Что касается водителей, то часто используем экипаж, состоящий из двух человек. Иное дело, если заказчик хочет удешевить перевозку и для него скорость доставки уходит на второй план... В таком случае в поездку может отправиться и один водитель. Но при этом он обязан соблюдать режим труда и отдыха. У нас имеется целый отдел, который постоянно на связи с водителями и решает те или иные проблемы, которые возникают в рейсе. До китайской границы путь от Смоленска занимает от 8 до 14 суток в зависимости от точки въезда на территорию КНР. Естественно, зимой,

учитывая сложные климатические условия, скорость движения автомобиля ниже, чем летом. Радует, что в последнее время значительно улучшается качество российских дорог. Открылись скоростные участки между Москвой и Санкт-Петербургом, Москвой и Казанью.

– **Как сейчас складывается обстановка на приграничных пунктах с азиатскими странами, например с Китаем?**

– Правительства двух стран постоянно ведут переговоры по этим вопросам. Скажем так, есть сложности, которые затрудняют работу, но они известны и в будущем все проблемы будут решены. Это, например, бронирование очередей для захода на территорию Китая. Такой инструмент важен и полезен для установления правил игры. Но мы видим, что правительства работают в этом направлении, и ситуация из месяца в месяц улучшается. Стоит отметить, что увеличивается и пропускная способность определенных переходов. Например, по этой причине уменьшились очереди на переходе Забайкальск – Маньчжурия. Кроме того, на разных переходах различные требования. В одних местах водителям запрещено ночевать в машине, в других нет.

– **Какие требования вы предъявляете к водителям, да и в целом к персоналу компании?**

– Есть три основных показателя – результат, динамика и лояльность,

то есть в первую очередь каждый сотрудник должен быть нацелен на достижение конкретного результата, а не просто выполнять какую-то работу, чтобы получить зарплату и уйти домой. Сейчас это один из критериев подбора кадров в компанию. Что касается динамики, то это постоянное развитие. Я прошу людей, чтобы они учились, двигались вперед, не стояли на одном месте. Для этого мы создали у себя в офисе библиотеку книг, курсов и полезных материалов, которые помогут как в профессиональном, так и в личном развитии. Лояльность в моем понимании – это стремление быть частью компании, развивать ее, искреннее желание помогать в создании такой обстановки вокруг себя, где каждому будет комфортно, не молчать о том, что может привести к проблемам для фирмы в будущем. Руководящий состав должен соответствовать всем трем критериям. Для линейного персонала может быть достаточно соответствия двум. Несмотря на дефицит кадров и современные особенности рынка труда, с нами работают высококвалифицированные специалисты, которые разделяют ценности компании и корпоративный дух.

Наша команда достаточно крепкая и сильная, и мы ценим сотрудников, которые давно с нами.

– **Я знаю, что вы увлекаетесь спортом и приветствуете развитие физической культуры в коллективе...**

– Все просто: я с детства занимаюсь спортом – регулярно хожу в тренажерный зал. От подчиненных я этого не требую. Но если кто-то присоединяется к нашему физкультурному сообществу, то только рад за него. Для этого не обязательно поднимать серьезный вес или бегать многокилометровые дистанции. Это может быть даже занятие йогой, зарядка или ежедневные прогулки по окрестностям. Стараемся таких людей поощрять. Для меня как для руководителя важно, чтобы люди получали какое-то определенное удовольствие на работе помимо основной деятельности. И занятие физкультурой и спортом – то направление, которое обращает на себя внимание. ➡

Великая Отечественная война: обращения к нациям

В год 80-летия Великой Победы продолжаем публиковать материалы, посвященные этому важнейшему событию в мировой истории.

На рассвете 22 июня 1941 года фашистская Германия нанесла массированные удары по территории Советского Союза. Вражеская авиация начала бомбить аэродромы, железнодорожные станции, военно-морские базы и города вдоль всей западной границы Советского Союза и на глубину до 250–300 км от нее. О нападении Германии и начале войны было объявлено по радио. Предполагалось, что это сделает лично И. В. Сталин, однако вождь отказался. В полдень 22 июня 1941 года народный комиссар иностранных дел В. М. Молотов вышел из кабинета Сталина с текстом выступления и направился на Центральный телеграф. Над страной повисло напряженное молчание...

В том историческом обращении наркома война впервые была названа Отечественной – именно под этим названием она и вошла в историю. «Не первый раз нашему народу приходится иметь дело с нападающим зазнавшимся врагом. В свое время на поход Наполеона в Россию наш народ ответил отечественной войной, и Наполеон потерпел поражение, пришел к своему краху. То же будет и с зазнавшимся Гитлером, объявившим новый поход против нашей страны. Красная Армия и весь наш народ вновь поведут победоносную Отечественную войну за Родину, за



честь, за свободу. Наше дело правое. Враг будет разбит. Победа будет за нами!», – говорилось в нем.

Важную роль в формировании антигитлеровской коалиции и мобилизации сил на борьбу с общим врагом сыграли обращения лидеров так называемой большой тройки (Сталина, Рузвельта и Черчилля) в начале Великой Отечественной войны. Наверное, трудно найти более разных людей по происхождению, образованию, менталитету и характеру. Но угроза, нависшая над возглавляемыми ими странами в ходе Второй мировой войны, заставила их искать формы сотрудничества и взаимопонимания.

Премьер-министр Великобритании Уинстон Черчилль обратился к британскому народу по радио 22 июня 1941 г., объявив о боевом альянсе Британии и России. Когда накануне этого выступления личный секретарь премьер-министра Дж. Р. Коулвил не без иронии заметил, что Черчилль вступает в союз с тем самым большевизмом, который он когда-то старался «задушить в зародыше», политик резко возразил: «Если бы Гитлер вторгся в ад, то, выступая в палате общин, я бы по меньшей мере выразил свое сочувствие дьяволу!». Он назвал нападение Германии на СССР величайшим событием, которое нельзя рассматривать как кратковременную военную операцию, но как вторжение, которое, вероятно, будет продолжаться долго и с большой интенсивностью. Черчилль призвал британцев к солидарности с Советским Союзом в борьбе против общего врага и подчеркнул, что это не союз между коммунизмом и капитализмом, а союз против общего врага.

Вот несколько цитат из этого обращения:

«На переднем плане, на линии фронта, русские солдаты бесстрашно встают на защиту родной земли, ее лугов и полей, которые их отцы и деды возделывали с незапамятных времен. Эти смелые воины отстаи-



Уинстон Черчилль

вают родные города и деревни, грудью заслоняют родные дома, где матери и жены день и ночь молятся о том, чтобы все их близкие остались живы, чтобы кормильцы и заступники поскорее вернулись домой. Я вижу тысячи русских деревень, где люди без устали трудятся на земле, возделывая хлеб, но где при этом есть место для простых человеческих радостей, где раздаётся девичий смех и беззаботно резвятся дети. Я вижу, как на эти мирные поселения стремительно надвигается черная тень нацизма: я слышу бряцание оружия и стук кованых каблучков, жестокий смех холёных прусских офицеров и шепот шпионов, которые еще вчера наводили ужас на жителей дюжины других стран».

«Мы окажем России и русскому народу любую посильную помощь в

борьбе с Германией. Мы обращаемся к нашим друзьям и союзникам по всему миру с просьбой поступить точно так же, как и мы, и последовательно придерживаться этой политики».

«Это не классовая война, а война, в которую оказались вовлечены все граждане Британской империи и Содружества наций, независимо от их расы, вероисповедания и партийной принадлежности».

«Нависшая над Россией угроза – это угроза и нам, и Соединенным Штатам, а дело каждого русского, вставшего на защиту своего очага, – это дело всех свободных людей и народов повсюду на земном шаре. Давайте усвоим уроки, преподанные нам жестоким прошлым. Давайте теснее сомкнем наши ряды и ударим по врагу все вместе, пока мы живы и у нас есть еще силы».

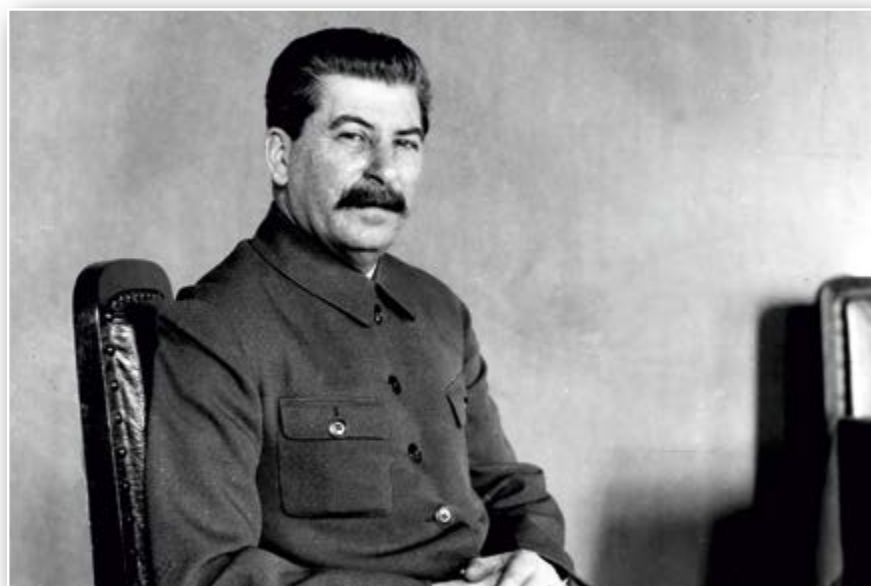
Когда ожидаемое всеми после начала войны обращение Сталина не последовало, многие пребывали в недоумении. Наиболее распространенное мнение гласит, что в начальный период войны он долго находился в депрессивном состоянии. Это подтверждается мемуарными свидетельствами А. И. Микояна, члена Политбюро ЦК ВКП(б). Однако, согласно воспоминаниям того же Молотова, Сталин в сложившейся на тот момент ситуации, когда еще мало что было понятно, не хотел высказывать свою позицию сразу и ждал, когда прояснится положение на фронтах.

Тем не менее 3 июля 1941 г. И. В. Сталин обратился к советскому народу по радио. В своем выступлении он, в частности, сказал:

«В силу навязанной нам войны наша страна вступила в смертельную схватку со своим злейшим и коварным врагом – германским фашизмом. Наши войска героически сражаются с врагом, вооруженным до зубов танками, авиацией. Красная Армия и Красный Флот, преодолевая многочисленные трудности, самоотверженно бьются за каждую пядь Советской земли. В бой вступают главные силы Красной Армии, вооруженные тысячами танков и самолетов. Храбрость воинов Красной Армии беспримерна. Наш отпор врагу крепнет и растет. Вместе с Красной Армией на защиту Родины подымается весь советский народ».

«Прежде всего, необходимо, чтобы наши люди, советские люди, поняли всю глубину опасности, которая угрожает нашей стране, и отрешились от благодушия, от беспечности, от настроений мирного строительства, вполне понятных в довоенное время, но пагубных в настоящее время, когда война коренным образом изменила положение».

«Народы Советского Союза должны подняться на защиту своих прав, своей земли против врага. Красная Армия, Красный Флот и все граждане Советского Союза должны отстаивать каждую пядь Советской



И. В. Сталин



земли, драться до последней капли крови за наши города и села, проявлять смелость, инициативу и смет-

ку, свойственные нашему народу. Мы должны организовать всестороннюю помощь Красной Армии, обеспечить усиленное пополнение ее рядов, обеспечить ее снабжение всем необходимым, организовать быстрое продвижение транспортов с войсками и военными грузами, широкую помощь раненым. Мы должны укрепить тыл Красной Армии, подчинить интересам этого дела всю свою работу, обеспечить усиленную работу всех предприятий, производить больше винтовок, пулеметов, орудий, патронов, снарядов, самолетов, организовать охрану заводов, электростанций, телефонной и телеграфной связи, наладить местную противовоздушную оборону».



«Целью этой всенародной Отечественной войны против фашистских угнетателей является не только ликвидация опасности, нависшей над нашей страной, но и помощь всем народам Европы, стонущим под игом германского фашизма».

Фактически Сталин предложил своей аудитории активную роль в борьбе с врагом, а это повлекло за собой осознание необходимого участия в войне каждым отдельным человеком. Выступление Сталина оформило реакцию советского народа на начало войны, способствовало мобилизации всех сил в час смертельной опасности.

В начале Великой Отечественной войны президент США Франклин Рузвельт не обращался к советскому народу с речью, так как страна официально не вступила в войну на тот момент. Однако после нападения Германии на СССР Рузвельт высказал поддержку Советскому Союзу и объявил о готовности оказать ему помощь в борьбе против фашизма.

«Мы должны помнить, что нацистская Германия является нашим врагом. Она также является врагом всех свободных народов».

Он подчеркнул, что несмотря на то, что Соединенные Штаты не находятся в состоянии войны с Германией, они не будут безучастно смотреть на то, как нацисты пытаются уничтожить другие страны. Рузвельт



Франклин Рузвельт



объявил, что США окажут максимальную помощь Советскому Союзу, хотя и не вступали в войну. Он также подчеркнул, что Соединенные Штаты должны быть готовы к любому развитию событий и что безопасность Америки зависит от победы над нацистской Германией.

Обращение лидеров «большой тройки» продемонстрировало единство и решимость лидеров стран-союзниц в противостоянии нацистской агрессии и сыграло большую роль в формировании патриотического настроения народов в борьбе с фашизмом. 🚫

Три победы Станислава Кима

Один из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» в категории свыше 10 до 50 транспортных средств по итогам 2024 года. Очередной успех ООО «ДружбаАвто», возглавляемого Станиславом Герасимовичем Кимом. Предыдущий был в 2020 году, а самый первый в 2012-м – спустя год как он возглавил это крупнейшее в Приморье предприятие, занимающееся международными грузовыми автоперевозками.

Елена ТОЛМАЧЕВА
Фото автора и из личного архива Станислава КИМА

Транспортниками становятся продолжатели династий по зову сердца или волею судьбы, как в случае со С. Г. Кимом. Родился и вырос он в Средней Азии – в городе Кагане Бухарской области Узбекистана. Учился в школе, увлекался спортом, играл в баскетбол, отстаивал честь в сборной страны и абсолютно не задумывался о будущей профессии.

– Мы жили недалеко от автобазы, и я дружил с ребятами, родители которых работали на этом предприятии. Там же трудилась бухгалтером подруга моей мамы. Так мне однажды досталась путевка в детский лагерь «Автомобилист». Кто бы мог подумать, что это знак судьбы, и спустя тридцать лет я стану руководителем автопредприятия, – вспоминает Станислав Герасимович.

Путь к профессии автотранспортника был извилистым. Сперва поступление в Тверской сельскохозяйственный институт, затем служба в армии, переезд в Приморский край...

Уссурийск был для него не только городом на карте и местом для дальнейшей самореализации, это была историческая Родина его родственников, а значит и его тоже. В свое время, впрочем, как и сейчас, Уссурийск считался крупным и важным транспорт-

дополнительные знания, поэтому поступил на заочное обучение в институт транспорта Тюменского индустриального университета.

В 2008 г. новый виток в деятельности – Станислав Ким назначен на должность заместителя директора предприятия «РОСТЭК-Приморье», выполняющего функции таможенного брокера.

К моменту назначения в 2011 г. на новую должность он уже имел солидный опыт в работе на автомобильном транспорте, в таможенном деле, знал все тонкости и нюансы в междуна-



Генеральный директор ООО «ДружбаАвто» С. Г. Ким

ным узлом всего Дальнего Востока. Поэтому сфера деятельности напрашивалась сама собой – автомобильные перевозки.

Станислав Герасимович сразу нашел свою нишу в этой сфере. Тогда же, в 1993 г., произошло и его знакомство с компанией «Дружба», которая только образовалась. Время было непростое – лихие 90-е. Но даже в тяжелые годы он всегда был при деле: занимался доставкой грузов по Дальнему Востоку, возил товары из Кореи и одновременно учился.

– Окунувшись в автотранспортную сферу, я понял, что мне необходимы

родных грузовых перевозках, чтобы возглавить одно из крупных предприятий Приморья – ООО «Дружба».

На новом месте Станислав составил эффективный план работы на ближайшую перспективу, внес свои предложения по оптимизации деятельности, в том числе об увеличении и обновлении автопарка грузовых автомобилей. Стремления и инициативы молодого руководителя поддержал учредитель компании Николай Пяк-Нович Ким. Этот высокопрофессиональный специалист и успешный предприниматель стал для Станислава не только старшим товарищем,

но и наставником, к которому всегда можно было обратиться за помощью. А помощь на первых порах была необходима. Впервые С. Г. Киму пришлось управлять таким большим хозяйством, где техники – около тридцати единиц, не считая вспомогательной, собственная ремонтная база и численность коллектива более сотни человек.

– Мне очень повезло с коллективом, – говорит Станислав Герасимович. – Несмотря на разные возрасты и интересы, мы одна сплоченная и дружная команда. Название предприятия – «Дружба» как нельзя лучше соответствует атмосфере, которая всегда сохранялась у нас в организации.

Работа под руководством нового начальника закипела, и уже спустя год он оправдал доверие учредителя, став одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года».

– Эта была наша общая победа всего коллектива – водителей, диспетчеров, слесарей и других работников.

Стратегия, выработанная генеральным директором Станиславом Кимом, оказалась верной и эффективной. В 2015 г. предприятие, которое он возглавил, сменило название на «ДружбаАвто» и продолжило свою успешную деятельность. Это доставка овощей и фруктов из Китая по всему Дальнему Востоку. Обратно в Поднебесную автомобили компании шли с продуктами питания, пиломатериалами и другим грузом.

В 2020 г. – вторая победа в конкурсе. Настойчивый и дальновидный руководитель вновь вывел автопредприятие в лидеры.

– Наша фирма постоянно развивается. Не стоим на месте, ищем новые пути для совершенствования деятельности. Особое внимание уделяем обновлению подвижного состава. Автопарк организации состоит из современных грузовиков американского и европейского производства, – рассказывает генеральный директор ООО «ДружбаАвто». – Но эта деятельность была бы невозможной без поддержки Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, – добавляет он. – АСМАП взяла на себя



Советник руководителя дальневосточного представительства АСМАП С. В. Ремизов (слева) вручает С. Г. Киму награду как одному из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года»

часть забот автоперевозчиков, решает наши вопросы и проблемы с властью. Там, где нам не справиться своими силами, на выручку приходит Ассоциация. Она защищает наши права не только в России, но и за рубежом, в данном случае – в Китае. Есть и финансовые преимущества. К примеру, хорошая скидка на обучение водителей-международников. Или другой пример: недавно мы приобрели два грузовых «Мерседеса». Экологический сбор на них платим по старой цене тоже благодаря АСМАП. Много преимуществ, всех не перечислить...

Третья награда нашла победителя буквально недавно. По итогам 2024 г. одним из победителей конкурса Ассоциации «Перевозчик года» вновь признано ООО «ДружбаАвто».

– В прошлом году мы осуществили более 1 000 международных рейсов, – делится Станислав Герасимович. – А всего за несколько месяцев с начала этого года их стало около 500.

Грамотный, работоспособный и целеустремленный руководитель Станислав Ким не привык говорить о трудностях, но они есть. Помимо высокой конкуренции, которую создают сегодня китайские перевозчики, это кадровый дефицит. Предприятию требуются водители. Сегодня на маршруты выходят специалисты пенсионного и предпенсионного возраста. Люди ответственные, хорошо знающие свое

дело, на которых можно положиться. Но настанет время, когда необходимо будет искать им достойную замену. А где ее найти, если молодежь неохотно идет на данную специальность? К тому же водители категории Е сейчас очень востребованы на СВО... Несколько водителей ООО «ДружбаАвто» сегодня находятся на передовой.

Если проблему с конкуренцией, созданной китайскими автоперевозчиками, своими силами не решить, то с кадрами можно попытаться. У Станислава Кима, как всегда, есть план по выходу из любой сложной ситуации.

– Будем приглашать водителей из других регионов, предоставляя им возможность бесплатного проживания, создавать другие привлекательные условия.

Общество, где он является генеральным директором, занимает сегодня крепкие позиции в экономике Уссурийского городского округа. Сам С. Г. Ким отдает себя труду без остатка. Работа предприятия – круглосуточная, и все 24 часа он на связи, держит руку на пульсе, мгновенно реагирует на ситуации, которые могут внести неурядицы в деятельность его организации. Постоянная, рутинная, многозадачная деятельность завладела всем его временем. С. Г. Ким признается, что не может позволить себе полноценный отдых. Но этим он живет. И очередная победа в копилке ООО «ДружбаАвто» – важное напоминание, что он движется по верному пути. 🛑



Некогда скучать

Занимательные истории из своей повседневной деятельности поведали нашим читателям работники организаций – членов АСМАП из Северо-Западного и Уральского федеральных округов.

Илья ЧЕРНЯКОВ
(chernyakov@asmap.ru),
Георгий ШПРЕЙЕР
(shpreyer_ga@asmap.ru)

Рейс на Красную площадь

Эту историю поведал водитель транспортной компании из Северо-Западного федерального округа.

– В далеком 1988 г., когда я работал в компании «Совавто-Ленин-

град» на МАЗе, направили меня в рейс на Москву. Адрес в документах был указан – Красная площадь, Спасские ворота. Я подумал, что неплохо бы моей семье показать нашу столицу, и решил взять с собой жену и троих детей. В общем, добрался я до Москвы, подъезжаю к Спасским воротам. Тут же подбегают ошалевшие милиционеры с криками: «Да куда ты едешь?! Не видишь, что тут Кремль?!».

Я им показываю документы, вот, пожалуйста, смотрите, я приехал куда нужно. Сотрудники почесали свои затылки: что делать? Груз и документы есть, адрес верный. Подхожу к охране возле Спасских ворот, начинаю объяснять, мол, так и так, груз вам привез. Охранники стали куда-то звонить, что-то узнавать. Чуть позже пришел какой-то человек с рацией. Смотрит внутрь машины и показывает на жену:

– А это кто?

– Супруга моя. И еще трое детей со мной.

Показал ему все документы, а он говорит:

– Нет, ни в коем случае! Пусть выходят, а ты можешь проезжать.

Я, естественно, не согласился, поскольку выгрузка могла затянуться надолго, а семью не хотелось оставлять. В общем, он стал узнавать по рации, что делать и как быть. Вся эта история длилась около часа. В итоге подъезжает на черном джипе кто-то из начальства и командует:

– Разворачивай машину, поезжай за нами!

Сопроводили меня куда-то в область на склады, где спокойно и разгрузились. А Москву нам с семьей все же удалось посмотреть.

Веселое путешествие в Китай

Индивидуальный предприниматель Дмитрий Юрьевич Стецюк (г. Челябинск) рассказал о своих недавних приключениях в поездке в Поднебесную.

– В сентябре прошлого года я полетел в Читу, чтобы заехать в Маньчжурию на своем грузовике, загрузиться и выехать в Забайкальск. Основная цель поездки заключалась в том, чтобы подстраховать своего водителя, которому запретили выезд из страны из-за непогашенного долга, хотя он уже был закрыт, но судебные приставы еще не сняли ограничения.

После того как мы оба успешно оформили китайские визы на границе, решили пересечь ее вместе на грузовике. Когда подъехали к российской стороне, мой водитель даже пошутил, мол, будет забавно, если его пропустят, а меня нет. И вот парадокс: его действительно беспрепятственно выпустили, а со мной возникла заминка. Российским пограничникам понадобилось около получаса, чтобы обнаружить в моем паспорте один-единственный штамп пересечения границы, сделанный во время предыдущего путешествия в другую страну. Дело в том, что штампы на въезд и выезд были разных форматов. Три инспектора внимательно изучали документ, пока наконец не нашли нужное подтверждение. Только после этого мне разрешили выезд из страны.

У меня была оформлена водительская виза, поэтому покинуть Китай

можно было исключительно на грузовике. Возвращение автобусом в качестве пассажира исключалось. Поскольку у меня уже был куплен авиабилет из Читы домой, времени оставалось мало, всего пара дней.

На следующий день мы были уже на погрузке. Оказалось, что возвращение в Россию займет минимум шесть дней. Это был разгар повышенного спроса на вывоз техники из Китая в преддверии увеличения ставки утилизационного сбора в России. Мы узнали, что новая техника выезжает по отдельной очереди, и я решил подработать, согласившись вывезти из Маньчжурии в Забайкальск новый седельный тягач Foton Galaxy. За это мне обещали заплатить 100 тыс. рублей. Весь Забайкальский край приехал, чтобы успеть вывезти технику в Россию, потому что существенно увеличилась ставка за перегон новой техники.

Когда я получил машину, пришлось провести три дня в ожидании на обочине дороги. Так его там и оставил. Обойти очередь не удалось, ведь китайцы ввели электронную очередь, чтобы предотвратить беспорядок. В тот период там творился хаос с очередями на выезд из Китая, всем нужно было срочно выехать.

В конце концов я перенес все свои вещи обратно к моему водителю в грузовик, который стоял в накопительной зоне. Выехали в Забайкальск мы только на шестой день. На самолет я, конечно же, опоздал, однако этот опыт позволил узнать много нового и прогуляться по Маньчжурии.

Вот такая веселая поездка получилась у меня в Китай.

Таможня дает добро!

Ни для кого не секрет, что спорт помогает укреплять здоровье. Но порой спортивные навыки могут пригодиться и в работе при возникновении нестандартных ситуаций. О своем опыте нам поведал водитель-экспедитор АО «Лорри» (г. Екатеринбург) Василий Николаевич Шавлов.

– Не помню точно, в каком году это произошло, но случай вышел довольно интересный, как я считаю. Я приехал в Дортмунд (Германия) на

таможню. Вхожу в зал, а там трое-четверо таможенников сидят. Подхожу, показываю книжку МДП, и они приглашают меня, говоря: «Битте». Передаю документы в окошко, меня просят подождать, и я выхожу на улицу. Погода стояла отличная, теплая. Минут через двадцать выходит таможенник, внимательно смотрит на меня и спрашивает: «Ауто?». Я достаю телефон и показываю ему фотографии. Дело в том, что он должен был проверить состояние таможенной пломбы и снять ее. Я показал снимки, сделанные с разных сторон машины, чтобы продемонстрировать, что трос и пломба на месте. Потом открыл фото самой пломбы и говорю: «Смотрите, вот она». Таможенник взглянул на все это, потом на меня. Вскоре вышли еще двое его коллег, видимо, тоже заинтересовались этой необычной ситуацией. Они начали между собой переговариваться и что-то обсуждать. Затем таможенник спросил меня: «А как ты сюда добрался?». Я указал на велосипед и объяснил: «Фаррад!». Он посмотрел на мой транспорт и спросил: «И ты приехал сюда с завода на велосипеде?». Я подтвердил, что именно так. Таможенник покачал головой, улыбнулся и разрешил оставить пломбу на охране завода. Я поблагодарил его, попрощался и уехал на своем велосипеде.

Кстати, расстояние от завода до таможни составляло целых 17 км. Почему я не мог проехать туда на грузовике? На подъезде к таможне шли дорожные работы, и при попытке объезда полуприцеп цеплял конусы. Попробовав пару раз и убедившись, что это невозможно, я вернулся на завод, оставил машину на стоянке и отправился на велосипеде с документами на таможню для завершения таможенной процедуры.

Велосипед я всегда брал с собой в заграничные рейсы. Когда выпадала возможность, например, во время суточного отдыха, я катался на нем, исследуя местные достопримечательности. 🚲

Что почитать? Что посмотреть?



КНИГИ

АЛЕКСАНДРА ПОЗДНЯКОВА. «ВЕРЕТЕНО»

Жанр: Современная русская литература

Год написания: 2025

Объем: 280 страниц

Описание: Когда Великая Пряха случайно запутывает нить судьбы, жизни четырех человек из разных времен странным образом переплетаются. И теперь средневековой травнице, юному знахарю, вынужденному участвовать в «охоте на ведьм», советскому мальчику из интерната и современной девушке придется разбираться не только с собственными жизнями, но и с тем, как не сойти с ума, отличить дар от галлюцинаций и занять полагающееся в роду место.



МИХАИЛ РОМАНОВ, ЮРИЙ КЛИМЕНКО,
АЛЕКСАНДРА КЛИМЕНКО. «ЭФФЕКТИВНЫЙ КОНФЛИКТ.
КАК ЗАЩИЩАТЬ ИНТЕРЕСЫ И УПРАВЛЯТЬ СЛОЖНОЙ
КОММУНИКАЦИЕЙ»

Жанр: Межличностные коммуникации

Год написания: 2025

Объем: 283 страницы

Описание: В книге представлена авторская система анализа и разрешения конфликтов, с помощью которой вы сможете вести сложную коммуникацию, замечать и обрабатывать манипуляции собеседника, отстаивать интересы, защищать свой статус и решения. Множество практических заданий, приемов и формул подготвят вас к тому, чтобы не бояться конфликтов и в острых ситуациях вести себя осознанно, а не реагировать эмоционально.



ХАЙДАРАЛИ УСМАНОВ. «КОВЧЕГ. НОВЫЙ ДОМ»

Жанр: Фантастика

Год написания: 2025

Объем: 340 страниц

Описание: Благими намерениями выстлан путь в ад. И говорят, что этот самый ад населен демонами. Чудовищами, которые чуть ли не питаются душами невинных. Вот только думают ли так сами жители того самого места, которое неподготовленный разум может воспринимать как настоящий ад? Вряд ли... Точно так же, как и обычные люди, которые совершенно не воспринимают того, что их собственное неприятие ничего иного может быть ошибочным. А что скажут те, кого без их собственного желания захотят так облагодетельствовать, банально лишив всего только из-за того, что у таких несчастных банально не хватает знаний и возможностей, чтобы защитить свои интересы? Кого это интересует? Тем более, подобное никогда не будет интересовать тех, кто считает, что имеет право решать чужую судьбу...

КИНО

«БОЛЬШЕ ЧЕМ ФУТБОЛ»

Жанр: Драма, комедия

Страна: Россия

Режиссер: Виктор Демент

Актерский состав: Алексей Воробьев, Иван Охлобыстин, Александр Самойленко

Продолжительность: 1 час 46 минут

Описание: На Кубок Европы по футболу вместо дисквалифицированной из-за очередной выходки фанатов сборной Англии едет ранее вылетевшая и расформированная сборная России. У Федерации футбола России есть всего две недели, чтобы собрать команду. К этой задаче привлекают самую скандальную фигуру отечественного футбола – тренера Сорокина, который приглашает в сборную футболистов, оказавшихся в ранге «сбитых летчиков»: двое находятся под следствием из-за драки, еще один переживает громкий развод, а кто-то «сидит на банке» из-за характера. Возвращается в сборную и главная звезда – Иванов. И делает он это из-за дочери, которая тяжело болеет, но ей становится лучше, когда наша команда выигрывает, и наоборот – хуже, если проигрывает. Несмотря на то, что вначале каждый из футболистов преследует свои цели, в процессе развития сюжета они объединяются и начинают бороться за жизнь маленькой девочки Даши.



«ПОЧТАРЬ»

Жанр: Драма

Страна: Россия

Режиссер: Андрей Разенков

Актерский состав: Александр Петров, Инга Оболдина, Дмитрий Ковган

Продолжительность: 1 час 34 минуты

Описание: Маленький город в тылу, цветущий май. Самые интересные и красивые женщины города не знают, что скромный почтальон защищает их от плохих новостей. Вот только долго так продолжаться не может: в военное время за почтой следит военное ведомство.



«ЗЛОЙ ГОРОД»

Жанр: Драма

Страна: Россия

Режиссер: Константин Буслов

Актерский состав: Алексей Гуськов, Александр Метелкин, Владимир Любимцев

Продолжительность: 1 час 52 минуты

Описание: 1238 год. Разорив Рязань, Владимир, Торжок и Москву, хан Батый решает не брать окруженный крепкой стеной Новгород и повернуть назад. Он разделяет свое многочисленное войско, чтобы разными путями дойти до границы степи и встретиться у Козельска. Прознав, что на них движутся монгольские полчища, жители решают держать оборону города любой ценой.





ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ

**ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН
ОТ 23 ИЮЛЯ 2025 Г. № 257-ФЗ**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В СТАТЬИ 9
И 30 ЗАКОНА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
«О ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЕ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»
И ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «О ПОРЯДКЕ
ВЬЕЗДА ИЗ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
И ВЪЕЗДА В РОССИЙСКУЮ ФЕДЕРАЦИЮ»**

Свидетельство о рождении исключено из перечня документов, действительных для пересечения государственной границы Российской Федерации малолетними гражданами Российской Федерации.

Закон вступает в силу с 20 января 2026 г.

**ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН
ОТ 7 ИЮЛЯ 2025 Г. № 209-ФЗ**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В КОДЕКС
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ
АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ»**

Усилена административная ответственность за отдельные правонарушения при осуществлении весогабаритного контроля

Закон уточняет административную ответственность, в том числе в статьях 12.21.1, 12.21.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

В частности, управление транспортным средством, принадлежащим иностранному перевозчику и имеющим разрешенную максимальную массу свыше 3,5 тонны, с нарушением требований Правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств в зоне автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств либо несоблюдение водителем такого транспортного средства требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, в зоне автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств повлечет наложение штрафа на водителя транспортного средства в размере шестисот тысяч рублей.

Невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении весового и габаритного контроля транспортного средства, в том числе



об остановке транспортного средства в пункте транспортного контроля, либо отказ или уклонение от выполнения указанного требования повлечет наложение административного штрафа на собственника (владельца) транспортного средства в размере шестисот тысяч рублей.

Увеличен размер штрафа за невыполнение законного требования сотрудника полиции, должностного лица таможенного органа или должностного лица федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта, об остановке транспортного средства. Повторное совершение данного правонарушения повлечет наложение штрафа в размере десяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от четырех до шести месяцев.

Введена ответственность за нарушение порядка размещения информации в системе выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства и порядка ее эксплуатации.

Закон вступил в силу с 18 июля 2025 г.

**ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН
ОТ 24 ИЮНЯ 2025 Г. № 160-ФЗ**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В СТАТЬЮ 11.1 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА
«ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ
ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»**

Размер страхового возмещения в случае оформления документов о ДТП в упрощенном порядке увеличен со 100 тысяч до 200 тысяч рублей

Соответствующие поправки внесены в статью 11.1 («Оформление документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных на то сотрудников полиции») Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Закон вступил в силу с 5 июля 2025 г.

**ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН
ОТ 7 ИЮЛЯ 2025 Г. № 200-ФЗ**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН
«О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ» И СТАТЬЮ 10 ФЕДЕРАЛЬНОГО
ЗАКОНА «О ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ»**

С 1 марта 2027 г. изменится порядок проведения внеочередного обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств

Скорректированы основания для направления водителя на внеочередное обязательное медицинское освидетельствование.

По результатам обязательного медицинского освидетельствования или внеочередного обязательного медицинского освидетельствования медицинской организацией (за исключением медицинских организаций федеральных органов исполнительной власти, в которых федеральными законами предусмотрена военная служба или приравненная к ней служба) формируется медицинское заключение в форме электронного документа. Медицинское заключение размещается в федеральном реестре документов, содержащем сведения о результатах медицинских освидетельствований, который ведется в ЕГИСЗ.

Водителю транспортного средства, получившему уведомление о необходимости прохождения внеочередного обязательного медицинского освидетельствования, необходимо будет его пройти в течение трех месяцев. Неполнение данной обязанности послужит основанием пре-



кращения действия права на управление транспортными средствами.

Право на управление транспортными средствами, действие которого прекращено в том числе по указанному основанию, восстанавливается при наличии медицинского заключения, подтверждающего отсутствие медицинских противопоказаний к управлению транспортными средствами, с учетом медицинских ограничений к управлению транспортными средствами.

Закон вступает в силу с 1 марта 2027 г., за исключением пункта 2 статьи 1, вступившего в силу с 7 июля 2025 г.

**ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН
ОТ 23 ИЮЛЯ 2025 Г. № 236-ФЗ**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В СТАТЬЮ 19.4.1
КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ
ПРАВОНАРУШЕНИЯХ»**

Уточнена административная ответственность за воспрепятствование законной деятельности должностного лица органа государственного контроля (надзора), муниципального контроля

Предусмотрено, что ответственность наступает за воспрепятствование законной деятельности по проведению контрольных (надзорных) мероприятий или уклонение от таких мероприятий.

При этом установлено, что под контрольными (надзорными) мероприятиями понимаются любые виды мероприятий, осуществляемых в рамках любого вида государственного контроля (надзора), муниципального контроля, реализации иных контрольных (надзорных) функций, возложенных на должностных лиц в соответствии с федеральными законами либо нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации или Правительства Российской Федерации, в том числе проверки, специальные режимы государственного контроля (надзора).

Закон вступил в силу с 3 августа 2025 г.



ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН
ОТ 23 ИЮЛЯ 2025 Г. № 241-ФЗ

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В СТАТЬЮ 11
ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА
«О ГОСУДАРСТВЕННОМ КОНТРОЛЕ ЗА
ОСУЩЕСТВЛЕНИЕМ МЕЖДУНАРОДНЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК
И ОТДЕЛЬНЫХ КАБОТАЖНЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК
И ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ
ПОРЯДКА ИХ ВЫПОЛНЕНИЯ»
И ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «ОБ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ И О ДОРОЖНОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
И О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ
ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ»

Законом установлено, в частности, что в случае, если при выезде из Российской Федерации такого транспортного средства выявлено, что ранее на территории Российской Федерации с использованием данного транспортного средства было совершено нарушение законодательства о внесении платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, законодательства о внесении платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, платным участкам автомобильных дорог общего пользования федерального значения или законодательства о внесении платы в счет возмещения вреда, причиняемого тяжеловесным транспортным средством автомобильным дорогам, данное транспортное средство может быть допущено к выезду из Российской Федерации только после внесения соответствующей платы

С 1 сентября 2025 г. по 1 сентября 2030 г. весовой и габаритный контроль не будет осуществляться в отношении автобусов, сведения о которых включены в реестр лицензий, предусмотренный статьей 3.2 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». Сведения о таких автобусах будут передаваться в федеральную государственную информационную систему выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства с использованием единой системы межведомственного электронного взаимодействия.

Закон вступил в силу с 1 сентября 2025 г., за исключением положений, для которых установлены иные сроки вступления их в силу.

Комментарий АСМАП:

При непосредственном участии АСМАП удалось добиться внесения изменений в законодательство по вопросам автоперевозок и дорожной деятельности в части усиления контроля за движением по территории Российской Федерации транспортных средств, принадлежащих иностранным перевозчикам.

Грузовые автотранспортные средства иностранных перевозчиков будут выпускать из страны только после погашения всех задолженностей за проезд – не только штрафов, но и платы по системе «Платон», платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования, платным участкам автомобильных дорог общего пользования, платы в счет возмещения вреда, причиняемого тяжеловесным транспортным средством автомобильным дорогам.

Второе важное изменение касается контроля за электронной очередью в целях пересечения государственной границы Российской Федерации.

При активном участии АСМАП удалось добиться поэтапного усиления контроля за электронной очередью для грузовых автомобилей в целях пересечения ими государственной границы Российской Федерации. Особое внимание уделено борьбе с недобросовестным резервированием в автоматическом режиме через посредников за плату (с использованием ботов) и минимизации злоупотреблений.

Кроме того, законом установлено, что регистрация на электронную очередь может быть отклонена в случае предоставления недостоверных документов. Отказ будет возможен, если транспортное средство не числится в реестре российских перевозчиков, допущенных к международным перевозкам, или если у иностранного перевозчика есть неоплаченные штрафы.

Предусмотрено несколько способов резервирования перевозчиками даты и времени пересечения государственной границы Российской Федерации: через личные кабинеты в ГИС электронных перевозочных документов, через специальные терминалы у пункта пропуска или в зоне ожидания, через портал госуслуг для российских перевозчиков.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН
ОТ 31 ИЮЛЯ 2025 Г. № 281-ФЗ

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В КОДЕКС
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ
АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ
И ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «О ВНЕСЕНИИ
ИЗМЕНЕНИЙ В КОДЕКС РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ
ПРАВОНАРУШЕНИЯХ»

Усилена административная ответственность за отдельные правонарушения в сфере транспортно-экспедиционной деятельности, связи и информации

Так, уточнены основания и размер административной ответственности за нарушение правил пропуска автомобилей со спецсигналами. В частности, предусмотрена ответственность за непредоставление преимущества в движении транспортному средству с включенными проблесковыми маячками синего и красного цветов и специальным звуковым сигналом (это автомобили ГИБДД, ФСО, ФСБ и Военной автомобильной инспекции).

Санкции за соответствующие нарушения станут более строгими.

Вводится ответственность за неисполнение экспедитором ряда обязанностей, касающихся взаимодействия с правоохранительными органами в целях предупреждения перевозки запрещенных товаров.

Предусмотрена также ответственность за неисполнение или несвоевременное исполнение клиентом обязанности представлять экспедитору информацию о наличии в составе груза предметов и вещей, изъятых или ограниченных в обороте.

С 1 марта следующего года экспедиторы будут отвечать также за осуществление своей деятельности без включения в соответствующий реестр.

Закон вступил в силу с 1 сентября 2025 г., за исключением положений, для которых установлены иные сроки вступления их в силу.



АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 12 ИЮНЯ 2025 Г. № 896

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

До 1 июля 2026 г. продлевается эксперимент по применению навигационных пломб в отношении лесоматериалов и продукции деревообработки, помещенных под таможенную процедуру экспорта в Республике Беларусь, перемещаемых по территории Российской Федерации автомобильным транспортом в целях последующего убытия с территории ЕАЭС

На один год продлевается действие эксперимента, проводимого в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 2 февраля 2023 г. № 150.

Данная мера призвана способствовать расширению практики применения навигационных пломб для обеспечения дистанционного цифрового контроля при перевозках указанных товаров.

Постановление вступило в силу с 12 июня 2025 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 23 ИЮНЯ 2025 Г. № 937

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 9 ДЕКАБРЯ 2003 Г. № 743»

Внесены корректировки в перечень автомобильных пунктов пропуска для прибытия в Российскую Федерацию этилового спирта, алкогольной продукции и табачных изделий

Пункт Полтавка – Дуннин исключен из российско-монгольского участка государственной границы и включен в российско-китайский участок государственной границы.

Постановление вступило в силу с 25 июля 2025 г.



**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 27 ИЮНЯ 2025 Г. № 975**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 16 МАРТА 2022 Г. № 384»**

Уточнен порядок организации и осуществления госконтроля (надзора) за реализацией органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, их должностными лицами полномочий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения и соблюдением требований в этой области

Исключено проведение плановых контрольных (надзорных) мероприятий, расширен перечень мероприятий, посредством которых осуществляется государственный контроль (надзор).

Постановление вступило в силу с 30 июня 2025 г.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 30 ИЮНЯ 2025 Г. № 980**

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ
О ПОРЯДКЕ ПОДАЧИ (НАПРАВЛЕНИЯ)
ДОКУМЕНТОВ ПО ДЕЛАМ ОБ
АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ
В ЭЛЕКТРОННОМ ВИДЕ И ТРЕБОВАНИЯХ
К ИХ ФОРМАТУ, ТИПОВОГО
ПОЛОЖЕНИЯ О ПОРЯДКЕ ПОДАЧИ
(НАПРАВЛЕНИЯ) ДОКУМЕНТОВ ПО
ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ
ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В ЭЛЕКТРОННОМ ВИДЕ
ПОСРЕДСТВОМ РЕГИОНАЛЬНОГО ПОРТАЛА
ГОСУДАРСТВЕННЫХ И МУНИЦИПАЛЬНЫХ
УСЛУГ, А ТАКЖЕ О РЕКОМЕНДАЦИЯХ
К ФОРМАТУ ТАКИХ ДОКУМЕНТОВ»**

Актуализирован порядок подачи (направления) документов по делам об административных правонарушениях в электронном виде

В целях реализации Федерального закона от 7 августа 2025 г. № 60-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О введении в действие Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» утверждены:

– Положение о порядке подачи (направления) документов по делам об административных правонарушениях в электронном виде и требованиях к их формату;

– типовое положение о порядке подачи (направления) документов по делам об административных правонарушениях в электронном виде посредством регионального портала государственных и муниципальных услуг, а также о рекомендациях к формату таких документов.

Признано утратившим силу Постановление Правительства Российской Федерации от 19 июня 2021 г. № 947.

Постановление вступило в силу с 1 июля 2025 г.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 1 ИЮЛЯ 2025 Г. № 989**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ
АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ»**

Уточнены акты Правительства Российской Федерации по вопросам функционирования информационных систем в сфере контрольной (надзорной) деятельности

Поправки внесены в:

– Постановление Правительства Российской Федерации от 8 июня 2011 г. № 451 «Об инфраструктуре, обеспечивающей информационно-технологическое взаимодействие информационных систем, используемых для предоставления государственных и муниципальных услуг и исполнения государственных и муниципальных функций в электронной форме»;

– Правила формирования и ведения единого реестра видов федерального государственного контроля (надзора), регионального государственного контроля (надзора), муниципального контроля;

– Правила формирования и ведения единого реестра проверок;

– Правила формирования и ведения единого реестра контрольных (надзорных) мероприятий.

Постановление вступило в силу с 9 июля 2025 г.



**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 3 ИЮЛЯ 2025 Г. № 1007**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 31 ДЕКАБРЯ 2010 Г. № 1211»**

Пункт пропуска «Цаган-Толгой» на российско-монгольском участке государственной границы включен в перечень пунктов пропуска, через которые осуществляется убытие из Российской Федерации отдельных категорий товаров автомобильным видом транспорта

Речь идет о товарах, классифицируемых в товарной позиции 2709 и товарных подсубпозициях 2710 12 110 1 – 2710 19 680 9, 2710 20 110 0 – 2710 20 390 9 ТН ВЭД ЕАЭС и вывозимых автомобильным транспортом в соответствии с таможенной процедурой экспорта.

Постановление вступило в силу с 11 июля 2025 г.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 10 ИЮЛЯ 2025 Г. № 1036**

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ОБМЕНА
ЭЛЕКТРОННЫМ ЕДИНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ
ДОКУМЕНТОМ, ПОДТВЕРЖДАЮЩИМ
ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА
В ПРЯМОМ СМЕШАННОМ СООБЩЕНИИ,
И СВЕДЕНИЯМИ, СОДЕРЖАЩИМИСЯ В НЕМ,
И НАПРАВЛЕНИЯ ТАКОГО ДОКУМЕНТА
В ГОСУДАРСТВЕННУЮ ИНФОРМАЦИОННУЮ
СИСТЕМУ ЭЛЕКТРОННЫХ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ
ДОКУМЕНТОВ»**

Установлен порядок обмена электронным единым транспортным документом, подтверждающим заключение договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении

Постановление также регламентирует направление такого документа в ГИС электронных перевозочных документов, предусмотренную Федеральным законом «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

Постановление вступило в силу с 1 сентября 2025 г.



ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 15 ИЮЛЯ 2025 Г. № 1065

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

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

Скорректированы объекты уплаты утилизационного сбора, в том числе в отношении специальных транспортных средств, исходя из их вида либо грузоподъемности.

Постановление вступило в силу с 1 августа 2025 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 16 ИЮЛЯ 2025 Г. № 1071

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ –
ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 23 ОКТЯБРЯ 1993 Г. № 1090»**

В ПДД закреплено определение понятия «детская удерживающая система (устройство)»

Это конструкция, предназначенная для перевозки детей в транспортном средстве в целях снижения риска причинения вреда их жизни и здоровью. Лямки, гибкие элементы с пряжками, адаптеры, фиксаторы, накладки на ремни безопасности и другие аналогичные предметы не являются детскими удерживающими системами (устройствами).

Требования к детским удерживающим системам (устройствам) установлены техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011).

Также уточнен порядок действий водителей транспортных средств в случае приближения транспортного средства со спецсигналами.

Постановление вступило в силу с 26 июля 2025 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 19 АВГУСТА 2025 Г. № 1238

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 30 ИЮЛЯ 2004 Г. № 395»**

Расширены полномочия Минтранса России в сфере транспортно-экспедиционной деятельности

Установлено, в частности, что Минтранс утверждает акты, определяющие случаи, при которых экспедиторские документы, грузовые накладные, транспортные железнодорожные накладные, транспортные накладные, заказы и заявки оформляются на бумажном носителе, а также осуществляет полномочия оператора национальной цифровой транспортно-логистической платформы Российской Федерации «ГосЛог».

Реализованы положения Федерального закона от 7 июня 2025 г. № 140-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Постановление вступило в силу с 6 сентября 2025 г., за исключением положений, для которых предусмотрены иные сроки вступления в силу.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 11 АВГУСТА 2025 Г. № 1193

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 16 ФЕВРАЛЯ 2023 Г. № 240»**

По 31 марта 2027 г. продлено проведение эксперимента по таможенному мониторингу.

Уведомление о добровольном участии в эксперименте можно направить не позднее 30 сентября 2026 г.

Увеличен с 15 рабочих дней до одного месяца срок, в течение которого участник эксперимента должен оценить признаки нарушений международных договоров и актов, составляющих право ЕАЭС, регулирующих таможенные правоотношения, и (или) законодательства Российской Федерации о таможенном регулировании, устранить возможные их последствия и проинформировать таможенный орган о совершенных участником эксперимента действиях.

Постановление вступает в силу с 15 сентября 2025 г.

**НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ ФЕДЕРАЛЬНЫХ
ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ**

ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ
ОТ 11 ИЮНЯ 2025 Г. № 187

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФОРМЫ ЕДИНОГО
ТРАНСПОРТНОГО ДОКУМЕНТА НА
БУМАЖНОМ НОСИТЕЛЕ, ПОРЯДКА
ЕГО ОФОРМЛЕНИЯ НА БУМАЖНОМ
НОСИТЕЛЕ ИЛИ ФОРМИРОВАНИЯ В ВИДЕ
ЭЛЕКТРОННОГО ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО
ДОКУМЕНТА»**

ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
7 ИЮЛЯ 2025 Г.

РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 83151

Устанавливается форма единого транспортного документа на бумажном носителе

Единый транспортный документ оформляется перевозчиком, являющимся стороной соглашения об организации перевозок грузов, пассажиров, ручной клади, багажа, грузобагажа разными видами транспорта по единому транспортному документу, на бумажном носителе или формируется в виде электронного документа при заключении договора перевозки в прямом смешанном сообщении с грузоотправителем, пассажиром.

Определен порядок оформления единого транспортного документа на бумажном носителе или формирования в виде электронного единого транспортного документа.

Реализован Федеральный закон от 8 августа 2024 г. № 288-ФЗ «О прямых смешанных перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Приказ вступил в силу с 1 сентября 2025 г.

ПРИКАЗ РОСТРАНСНАДЗОРА
ОТ 28 АПРЕЛЯ 2025 Г. № ВГ-130ФС

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРИЛОЖЕНИЯ
№ 3, № 4 И № 7 К ПРИКАЗУ ФЕДЕРАЛЬНОЙ
СЛУЖБЫ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
ОТ 24 МАЯ 2022 Г. № ВБ-266ФС «ОБ
АТТЕСТАЦИИ ЭКСПЕРТОВ, ПРИВЛЕКАЕМЫХ
ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБОЙ ПО НАДЗОРУ
В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА И ЕЕ
ТЕРРИТОРИАЛЬНЫМИ ОРГАНАМИ
К ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ЭКСПЕРТИЗЫ В ЦЕЛЯХ
ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
КОНТРОЛЯ (НАДЗОРА)»**

ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
11 АВГУСТА 2025 Г.

РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 83173

Скорректирован порядок аттестации экспертов, привлекаемых Ространснадзором и его территориальными органами к осуществлению экспертизы в целях федерального государственного контроля (надзора)

Приказом внесены изменения в:

– состав административных процедур, проводимых Ространснадзором при аттестации экспертов, привлекаемых к осуществлению экспертизы в целях федерального государственного контроля (надзора), включая сроки их проведения;

– порядок и сроки проведения квалификационного экзамена для граждан, претендующих на получение аттестации экспертов;

– Положение об аттестационной комиссии Ространснадзора по проведению квалификационного экзамена для граждан, претендующих на получение аттестации экспертов.

Приказ вступил в силу с 23 августа 2025 г.





ПРИКАЗ МИНПРОСВЕЩЕНИЯ РОССИИ ОТ 16 ИЮЛЯ 2025 Г. № 544

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ В ПУНКТ 3
ПРИКАЗА МИНИСТЕРСТВА ПРОСВЕЩЕНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 8 НОЯБРЯ 2021 Г. № 808 «ОБ
УТВЕРЖДЕНИИ ПРИМЕРНЫХ ПРОГРАММ
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ
ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
СООТВЕТСТВУЮЩИХ КАТЕГОРИЙ
И ПОДКАТЕГОРИЙ»**

ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
20 АВГУСТА 2025 Г.
РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 83238

Продлен срок действия приказа Минпросвещения России от 8 ноября 2021 г. № 808 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий».

Срок действия продлен с 1 сентября 2025 г. до 1 марта 2026 г.

Приказ вступил в силу с 31 августа 2025 г.

ИНФОРМАЦИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

ИНФОРМАЦИЯ БАНКА РОССИИ ОТ 10 ИЮНЯ 2025 Г.

**ЛИМИТ ВЫПЛАТЫ ПО ЕВРОПРОТОКОЛУ
ДЛЯ АВАРИЙ С РАЗНОГЛАСИЯМИ
УВЕЛИЧИВАЕТСЯ ВДВОЕ**

Максимальная сумма возмещения по ОСАГО при оформлении документов о ДТП без вызова сотрудников полиции (европротокол) при разногласиях между участниками аварии повышается со 100 тыс. до 200 тыс. рублей. На компенсацию в пределах этого лимита можно рассчитывать, если есть фотофиксация повреждений. Такая норма предусмотрена законом, который приняла Государственная Дума Российской Федерации

При отсутствии разногласий условия выплаты по европротоколу остаются прежними. Пострадавший получает возмещение до 400 тыс. рублей при фотофиксации и в пределах 100 тыс. рублей при ее отсутствии.

Нововведение позволит потерпевшим в ДТП получить при разногласиях страховую компенсацию по европрото-

колу в большем размере. Это будет способствовать росту оформления аварий без участия ГИБДД. По данным Банка России, в 2024 г. по европротоколу было оформлено более 40 % всех ДТП, заявленных в системе ОСАГО. Размер страхового возмещения более чем в 80 % таких случаев был меньше 100 тыс. рублей.

Норма об увеличении лимита начнет действовать через 10 дней после официального опубликования Федерального закона.

АКТЫ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 1 ИЮЛЯ 2025 Г. № 62

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ
ОТ 13 ДЕКАБРЯ 2017 Г. № 170»**

**Внесены изменения в порядки применения таможен-
ной процедуры таможенного транзита**

В новой редакции изложены:

- порядок совершения таможенных операций, связанных с продлением срока таможенного транзита;
- порядок совершения таможенных операций, связанных с получением разрешения таможенного органа на изменение места доставки товаров;
- порядок совершения таможенных операций, связанных с получением разрешения таможенного органа на разгрузку, перегрузку (перевалку) и иные грузовые операции с товарами, перевозимыми (транспортируемыми) в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита по таможенной территории ЕАЭС, а также на замену транспортных средств, перевозящих (транспортирующих) такие товары, или с уведомлением таможенного органа о совершении таких операций;
- порядок совершения таможенных операций, связанных с получением разрешения таможенного органа на осуществление разгрузки, перегрузки (перевалки) и иных грузовых операций с товарами ЕАЭС, перевозимыми (транспортируемыми) с одной части таможенной территории Союза на другую часть таможенной территории Союза через территории государств, не являющихся членами Союза, и (или) морем, а также на замену транспортных средств, перевозящих (транспортирующих) такие товары, на территориях государств, не являющихся членами Союза, или с уведомлением таможенного органа о совершении таких операций;



- порядок совершения таможенных операций при аварии, действии непреодолимой силы или иных обстоятельствах, возникших при перевозке (транспортировке) товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита;
 - порядок совершения таможенных операций, связанных с завершением и прекращением действия таможенной процедуры таможенного транзита.
- Решение вступило в силу с 3 августа 2025 г.

РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 7 ИЮЛЯ 2025 Г. № 64

**«О СПРАВОЧНИКЕ, ПРЕДНАЗНАЧЕННОМ
ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СООТВЕТСТВИЯ ГОДА
ИЗГОТОВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА
(ШАССИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА)
И СИМВОЛА, ВКЛЮЧАЕМОГО
В СОСТАВ ИДЕНТИФИКАЦИОННОГО НОМЕРА
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА (ШАССИ
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА)»**

В состав ресурсов единой системы нормативно-справочной информации ЕАЭС включен справочник, предназначенный для определения соответствия года изготовления транспортного средства (шасси транспортного средства) и символа, включаемого в состав идентификационного номера транспортного средства (шасси транспортного средства)



Использование кодовых обозначений справочника является обязательным при обеспечении функционирования систем электронных паспортов транспортных средств (электронных паспортов шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники.

Справочник применяется с даты вступления настоящего Решения в силу.

Решение вступило в силу с 9 августа 2025 г.

РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 7 ИЮЛЯ 2025 Г. № 65

**«О СПРАВОЧНИКЕ КАТЕГОРИЙ СКОРОСТИ,
УКАЗЫВАЕМЫХ В НАНЕСЕННОЙ НА ШИНУ
МАРКИРОВКЕ»**

В состав ресурсов единой системы нормативно-справочной информации ЕАЭС включен справочник категорий скорости, указываемых в нанесенной на шину маркировке

Использование кодовых обозначений справочника является обязательным при обеспечении функционирования систем электронных паспортов транспортных средств (электронных паспортов шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники. Справочник применяется с даты вступления настоящего Решения в силу.

Решение вступило в силу с 9 августа 2025 г.



РЕШЕНИЕ СОВЕТА ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

ОТ 23 МАЯ 2025 Г. № 45

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

**Внесены уточнения в переходные положения техниче-
ского регламента Таможенного союза «О безопасности
колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)**

Установлено, что до 31 декабря 2027 г. в Республике Армения, Республике Беларусь, Кыргызской Республике и Российской Федерации допускаются установление требований и особенностей проведения оценки соответствия, а также выпуск в обращение транспортных средств, ввозимых из третьих стран юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, со дня изготовления которых прошло не более трех лет, в соответствии с нормативными правовыми актами Правительства Республики Армения, Правительства Республики Беларусь, Кабинета Министров Кыргызской Республики и Правительства Российской Федерации соответственно. В отношении таких транспортных средств не допускается оформление документов об оценке соответствия, предусмотренных Техническим регламентом.

Также понятийный аппарат Технического регламента дополнен понятием «единичные транспортные средства для собственных нужд», под которыми понимаются отдельные виды авто- и мототранспортных средств и прицепов к авто- и мототранспортным средствам, определенные Евразийской экономической комиссией в качестве транспортных средств для личного пользования.

Решение вступило в силу с 21 августа 2025 г., за исключением подпункта «б» пункта 1, вступающего в силу с 20 октября 2025 г.



Учебно-оздоровительный комплекс «Олимп»

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

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

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

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

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

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

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

Гостям комплекса предлагается возможность ознакомиться с достопримечательностями Калининграда и Калининградской области (Куршская коса, поселок Янтарный, Балтийск и т. д.). При организации на базе учебного комплекса «Олимп» конференций, семинаров, переговоров, корпоративных встреч вы получаете уникальную возможность совместить деловую программу с отдыхом и лечением.

Дополнительная информация на сайте www.hotelolimp.ru

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

Телефоны:

8-40153-33-106 (служба бронирования)

8-40153-33-100 (администратор гостиницы)

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

Факс:

8-40153-33-153

E-mail: info@hotelolimp.ru

УЧЕБНО-КОНСУЛЬТАЦИОННЫЕ ЦЕНТРЫ 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 Подъярославский пер., д. 14
(495) 917-80-12, 622-00-00 (доб. 273), uke@asmap.ru
<http://www.academy.asmap.ru>

Тверь

«Академия АСМАП»
170008, г. Тверь, пр. Победы, д. 42
(АНО ДПО «Автокола «Учебный комбинат»)
(495) 917-80-12, 622-00-00 (доб. 273), uke@asmap.ru
<http://www.academy.asmap.ru>

Брянск

«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»
241037, г. Брянск, ул. Костычева, д. 41/1
(4832) 75-08-53, briantskentr.asmap2010@yandex.ru,
brabc@yandex.ru, <http://uke-asmap32.ru>

Смоленск

«Академия АСМАП»
214032, г. Смоленск, ул. Лавочкина, д. 105 (ООО «Транзит-С»)
(495) 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. Крупицкой, д. 55а
(АНО ЦПО «Профессиональные кадры»)
(4812) 61-01-78, (4832) 68-70-74, profkad67@mail.ru,
briantskentr.asmap2010@yandex.ru, <http://uke-asmap32.ru>

Липецк

«Академия АСМАП»
398024, Липецкая обл., г. Липецк, ул. Папина, д. 4Б
(ООО «Липецкий научно-методический центр»)
(495) 917-80-12, (915) 021-27-77, uke@asmap.ru
<http://www.academy.asmap.ru>

Старый Оскол

«Академия АСМАП»
309516, г. Старый Оскол, пр. Алексея Угарова, д. 33
(ИП Клейменов С. Н.)
(495) 917-80-12, (915) 021-27-77, uke@asmap.ru
<http://www.academy.asmap.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, briantskentr.asmap2010@yandex.ru
<http://uke-asmap32.ru>

СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Санкт-Петербург

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

Великий Новгород

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

Псков

«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»
180007, г. Псков, Ольгинская набережная, д. 9а, пом. 18
(ЧУ ДПО «Учебный центр «ЗНАНИЯ»)
(8122) 44-12-21, (4832) 68-70-74, znanie.pskov@bk.ru,
briantskentr.asmap2010@yandex.ru, <http://uke-asmap32.ru>

Калининград

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
236023, г. Калининград, ул. Лейтенанта Яналова, д. 2
(881) 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>

Чебоксары

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, г. Нижний Новгород»
428024, Чувашская Республика, г. Чебоксары, пр. Мира, д. 52
(ООО «Центр профессиональных компетенций «ПрофТранс»)
(831) 279-80-18, (903) 041-63-47, nn-uke@yandex.ru
<http://nn-uke.academyasmap.ru>

Набережные Челны

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

Казань

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

Саратов

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

Луганск

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
291047, Луганская Народная Республика, г. Луганск,
ул. Оборонная, д. 101К
(929) 774-30-00, (927) 127-51-55, 277-16-17,
asmap-saratov@mail.ru, <http://www.ukc-asmap.pdf>

Самара

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

Тольятти

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

Уфа

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

Уфа

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

Оренбург

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

ЮЖНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Ростовская область

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

Республика Крым

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

Краснодар

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

Краснодар

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

Волгоград

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

Сочи

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
354071, Краснодарский край, г. Сочи, ул. Чайковского, д. 39
(ФГАОУ ДПО «Сочинский ИППК»)
(929) 774-30-00, (927) 127-51-55, 127-51-55, 277-16-17,
asmap-saratov@mail.ru, <http://www.ukc-asmap.pdf>

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, fdpomadimf@mail.ru, uke@asmap.ru

Республика Северная Осетия – Алания

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

УРАЛЬСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Екатеринбург

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

Тюмень

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

Челябинск

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

СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Омск

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

Новосибирск

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

Барнаул

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Улан-Удэ

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

Чита

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

Благовещенск

«Академия АСМАП»
675000, Амурская область, г. Благовещенск,
ул. Забурхановская, д. 54 (Амурское областное отделение общественной организации «Всероссийское общество автомобилистов»)
(495) 917-80-12 (доб. 352, 355, 356), uke@asmap.ru
<http://www.academy.asmap.ru>

Владивосток

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

Хабаровск

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