

МАП

6

159/2021

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls



*С Новым
годом!*

Уважаемые коллеги,
дорогие друзья!

Примите самые теплые поздравления
с наступающим Новым годом
и светлым праздником Рождества
Христового!

Эти волшебные праздники дарят нам
ощущение чуда и прекрасное настроение,
создадут особый душевный настрой
и атмосферу радости.

Уходящий год, обогативший нас яркими
впечатлениями, становится достоянием
истории. Преодолев все трудности
и приобретя бесценный жизненный
и профессиональный опыт, мы уверенно
вступаем в новый, 2022 год.

Пусть этот год принесет счастье
и благополучие в каждый дом, станет
годом, наполненным радостными
событиями, добрыми делами, исполнит
все ваши самые заветные мечты.

Желаем всем крепкого здоровья,
неиссякаемой энергии, активной
созидательной деятельности и успехов
во всем!

Президент АСМАП
Е. С. Москвичев

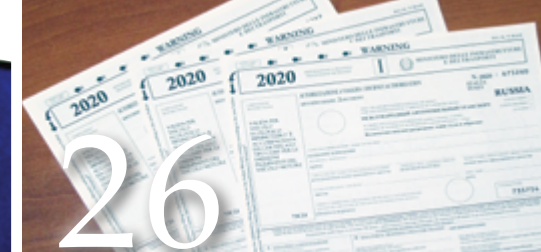
Генеральный директор АСМАП
А. Н. Курушин



12



16



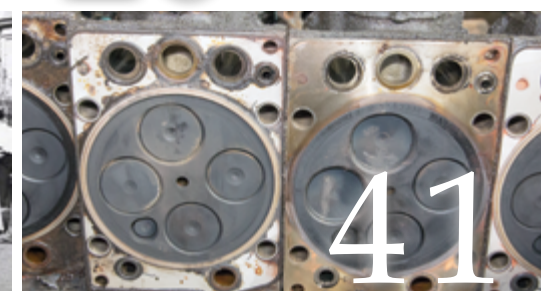
26



28



32



41

СОДЕРЖАНИЕ

ПОЗДРАВЛЯЕМ!	2	ПАМЯТЬ	
ОФИЦИАЛЬНАЯ ХРОНИКА	5	Изобретательный тандем	
ЮБИЛЕЙ		125-летию отечественного	
М. В. Савину – 65!	8	автотранспорта посвящается	32
ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК		СТРАХОВАНИЕ	
Вынужденный простой		«Свой» страховщик: критерии выбора	36
О ситуации в МАПП «Забайкальск»	12	ПОРТРЕТ ФИРМЫ	
НАГРАДЫ		Основной принцип работы – доверие	38
Плеяда профессионалов		РЕМЗОНА	
Руководители предприятий – членов		Сердечная недостаточность	41
Ассоциации удостоены почетного звания		ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК	
«Ветеран МАП»	16	В Италию –	
УСЛУГИ		с Green Pass	46
Курьерская доставка		ПОРТРЕТ ФИРМЫ	
в помощь российским перевозчикам	23	Учредитель ООО «Виктория Грант»	
РАЗРЕШИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА		А. А. Коваль: «В сфере грузоперевозок	
К вопросу оформления		нужно работать по принципу	
итальянских разрешений	26	«Я там был, я все видел»	48
ЧЕЛОВЕК И БИЗНЕС		КОМПОНЕНТЫ	
Генеральный директор		В ответе за безопасность	50
ООО «Берит-АвтоГаз» Татьяна Силаева:		НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА	
«С годами мы научились		Обзор законодательства	57
обходить препятствия»	28		

МАП

«Международные автомобильные перевозки»
№ 6, 2021 год

Регистрационное свидетельство № 015455

Учредитель и издатель –
Ассоциация международных
автомобильных перевозчиков
(АСМАП)

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

Корректор: Татьяна БАТАШЕВА

Дизайн и верстка: Татьяна КОРЕЦ

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

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

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

Подписано в печать 29.11.2021 г.

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

Сердечно поздравляем руководителей организаций – членов АСМАП и работников Ассоциации, отмечающих юбилеи в ноябре – декабре уходящего года.

Самые теплые поздравления и искренние пожелания всего доброго нашим прекрасным дамам:

Альбине Яковлевне Маркеловой,
директору АО «УралПикТранс» (г. Екатеринбург);
Тамаре Васильевне Хабириной,
индивидуальному предпринимателю (Приморский край);
Ольге Александровне Петровой,
директору ООО «Карвер» (г. Смоленск);
Нине Леонидовне Гитлиной,
директору ООО «Инкор» (г. Смоленск).

От всей души поздравляем с 75-летием и желаем крепкого здоровья
Игорю Павловичу Плотникову,
директору ООО «Автоколонна 1686» (г. Волгоград);
Виталию Андреевичу Нестерову,
заместителю директора ООО «Спорт-Авто экспедиция» (г. Москва).

Большого личного счастья и удачи во всем по случаю 70-летия желаем
Борису Александровичу Шелудякову,
директору ООО «МБИ» (г. Псков).

Долгих лет активной плодотворной деятельности желаем отметившим 65-летие

Василию Викторовичу Горбунову,
индивидуальному предпринимателю (г. Ставрополь);
Владимиру Петровичу Халееву,
генеральному директору ООО «Мертранс» (г. Брянск);
Михаилу Валентиновичу Савину,
руководителю Департамента МДП и таможенных систем АСМАП;
Виталию Викторовичу Никифорову,
представителю Ассоциации в г. Выборге.

От всего сердца поздравляем с 60-летием
Валерия Семеновича Лесникова,
директора ООО «Транс-Сервис» (г. Псков);
Вадима Борисовича Алексева,
индивидуального предпринимателя (г. Псков);

Дмитрия Борисовича Долгушина,
директора ООО «ДС-Восток» (г. Москва);
Анатолия Германовича Пушкова,
индивидуального предпринимателя (Нижегородская область).

Успехов во всем и хорошего настроения в связи с 55-летием желаем
Олегу Юрьевичу Киселеву,
директору ООО «Беатриче», члену Регионального совета АСМАП в Калининградской области.

Пожелания доброго здоровья звучат в адрес юбиляров, которым исполняется 50 лет.

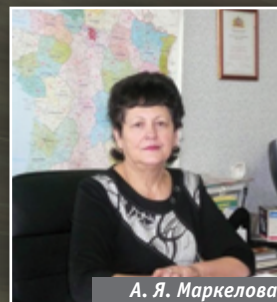
Это **Олег Дмитриевич Шевченко,**
директор ООО «ДВ-ТРАНС» (г. Уссурийск);

Дмитрий Владимирович Кобызь,
директор ООО «Л-Транс» (г. Псков);
Сергей Николаевич Воронов,
генеральный директор ООО «ДОЛТАТОН» (г. Выборг);
Арсен Мкртычевич Назикян,
директор ООО «Арс-Транс» (г. Ростов-на-Дону).

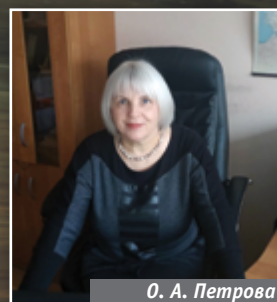
30 лет назад началась история предприятий – членов АСМАП:
ООО «БСГ»
(г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Сергей Викторович Чудновец);
ООО «Торгпром»
(Ленинградская область, директор – Владимир Иванович Продивус);
ЗАО «КИН-МАРК»
(г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Сергей Павлович Крамник).

Минуло 25 лет со дня образования:
ООО «МИГ»
(г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Павел Алексеевич Егоров);
ООО «Москоу Контейнер Лайнз,С-Пб»
(г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Александр Николаевич Караваев);
ООО «РусТрансЛайн»
(г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Владимир Иванович Макаров);
ООО «ИНФОРМ»
(Саратовская область,
генеральный директор – Александр Алексеевич Кошеваров);
АО «Смоленск-экспедиция»
(генеральный директор – Анатолий Алексеевич Федорец).

20 лет назад организованы:
ООО «Вестма»
(г. Владивосток,
генеральный директор – Сергей Николаевич Торжков);
ООО «АКВАСТАР»
(г. Петрозаводск, директор – Павел Юрьевич Киричек);
ООО «Гарант-Транс»
(г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Юрий Анатольевич Текутьев);
ООО «Россэкспресс»
(Брянская область,
генеральный директор – Алексей Максимович Павлов);
Индивидуальный предприниматель
Талыбов Фахрат Талыб оглы
(г. Вологда);
Индивидуальный предприниматель
Зайцев Алексей Николаевич
(г. Петрозаводск);
Индивидуальный предприниматель
Орлов Алексей Викторович
(Брянская область);
ООО «ВЛ-ТРАК»
(Псковская область,
генеральный директор – Михаил Тахирович Алиев);



А. Я. Маркелова



О. А. Петрова



Н. Л. Гитлина



В. А. Нестеров



Б. А. Шелудяков



М. В. Савин



В. В. Никифоров



В. С.



В. Б. Алексеев



Д. Б. Долгушин

ООО «РФ Транс»
(г. Санкт-Петербург,
генеральный директор –
Александр Александрович Уверский).

15 лет назад зарегистрированы:

ООО «Парсуна-Авто»
(г. Выборг, директор – Сергей Александрович Корепанов);
ООО «ТрансГарант»
(г. Москва,

генеральный директор – Александр Валерьевич Великодный);
ООО «Дельта-Транс»
(Челябинская область,
генеральный директор – Евгений Борисович Никитин);

ООО «ТРАНС-АВТО»
(г. Тверь,
генеральный директор –
Константин Владимирович Лалыкин);

ООО «ТИАР-Транс»
(г. Смоленск,
генеральный директор – Анатолий Витальевич Черноус);
ООО «ТФК»
(Нижегородская область,
генеральный директор – Валерий Владимирович Кравчук);

ООО «Титан»
(г. Смоленск, директор – Алексей Валерьянович Буин);
ООО «Регион-Транс»
(Волгоградская область,
генеральный директор – Василий Васильевич Титов);

ООО «Слававто»
(г. Смоленск,
генеральный директор – Алексей Николаевич Трубкин);
ООО «ЦЕНТРОТЕХ»
(Ульяновская область,
генеральный директор –

Василий Алексеевич Шмонин);
ООО «Эготранс»
(г. Казань, директор – Салават Рашитович Камалов).

10 лет назад основаны:
ООО «Транс-Экспедиция»
(Брянская область, директор – Ольга Ивановна Путренкова);

Индивидуальный предприниматель
Казаков Анатолий Юрьевич (Свердловская область);
ООО ТЭК «НВА»
(г. Набережные Челны, директор – Елена Ивановна Скрыпник);

ООО «Фаетон»
(Смоленская область,
генеральный директор – Ольга Анатольевна Карвацкая).

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



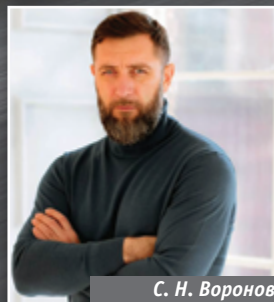
О. Ю. Киселев



О. Д. Шевченко



Д. В. Кобыльз



С. Н. Воронов

Осенняя сессия МСАТ–2021



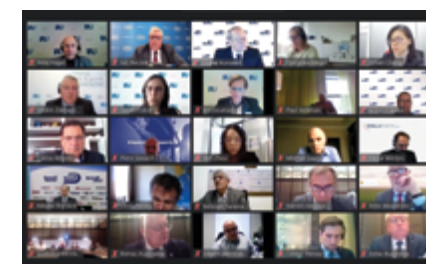
С 2 по 5 ноября 2021 г. в Женеве состоялась осенняя сессия Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), в рамках которой прошли заседания уставных органов МСАТ: Генеральной ассамблеи, президиума, советов по грузовым и пассажирским перевозкам. К ней также было приурочено заседание комитета по связи МСАТ со странами Евразии. В связи с пандемией мероприятия, в которых приняли участие около 150 человек из ассоциаций разных стран мира, прошли в смешанном формате, в том числе с использованием видео-конференц-связи.

Участники обсудили ряд актуальных вопросов, связанных с осуществлением международных автомобильных перевозок. От АСМАП в сессии МСАТ приняли участие генеральный директор А. Н. Курушин, а также руководители профильных департаментов Ассоциации.

На Генеральной ассамблее были утверждены поправки в Устав МСАТ, касающиеся возможности использования электронного голосования, изменения срока полномочий для выборных должностных лиц в уставные органы МСАТ, внесения положений о Комитете по аудиту.

В рамках сессии состоялись выборы президента МСАТ, а также президиума и других уставных органов МСАТ на срок полномочий 2022 – 2024 гг.

Президентом Международного союза автомобильного транспорта был избран г-н Раду Динеску, генеральный секретарь ассоциации UNTRR (Румыния).



Генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин избран членом президиума МСАТ, в состав которого входит с 2016 г. В него также вошли представители ассоциаций Бельгии, Германии, Дании, Испании, Нидерландов, Польши, Турции и Чехии.

Генеральная ассамблея рассмотрела и одобрила программу работы, а также утвердила бюджет МСАТ на 2022 г.

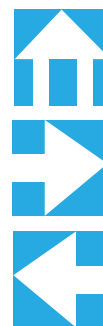
На заседаниях участники обсудили вопросы использования системы МДП на региональных торговых коридорах (Турция, Иран, страны Юго-Восточной Азии, а также арабские страны), текущую ситуацию с цифровизацией системы МДП и применением электронной накладной e-CMR, а также меры, предпринимаемые для решения проблемы нехватки водителей. В формате круглого стола были рассмотрены вопросы эффективного ценообразования и налогообложения углеродных выбросов на автомобильном транспорте в ЕС, США и Китае. Одобрены планы действий по отдельным направлениям реализации дорожной карты по декарбонизации на автомобильном транспорте.

На заседаниях совета по грузовому транспорту и комитета по связи со странами Евразии обсуждена и

одобрена позиция МСАТ по использованию навигационных пломб при выполнении международных автомобильных перевозок грузов. МСАТ полагает необходимым привлечь внимание компетентных органов стран – членов ЕАЭС, Евразийской экономической комиссии к данному вопросу в связи с подготовленным проектом соглашения о применении в ЕАЭС навигационных пломб для отслеживания перевозок. В условиях отсутствия упрощений, например при пересечении границы, данная инициатива является дополнительной административной и финансовой нагрузкой для перевозчика и, соответственно, увеличит стоимость перевозимых товаров. Кроме того, в своей позиции МСАТ выражает озабоченность по поводу формирования списка изъятий/исключений для отдельных категорий товаров или субъектов хозяйствования и полагает необходимым дополнить этот список пунктом о товарах, перевозимых по процедуре МДП.

В связи с критической ситуацией в цепях поставок участники сессии приняли обращение МСАТ к правительствам ускорить внедрение инструментов цифровой торговли, отказаться от избыточных ограничений в связи с пандемией Covid-19, принять меры по сокращению нехватки водителей и сдерживанию растущих цен на топливо.

По решению президиума МСАТ 1386 лучших водителей из 24 стран в 2021 г. награждены почетными дипломами и нагрудными знаками МСАТ, в том числе по представлению АСМАП – 135 лучших российских водителей-международников.



Академия АСМАП приняла участие в международной конференции, посвященной 30-летию учебного центра CIPTI Республики Молдова

В режиме видео-конференц-связи состоялась международная конференция, организованная учебным центром национальной ассоциации международных автомобильных перевозчиков Республики Молдова CIPTI, на тему «Влияние систем дистанционного обучения на организацию курсов повышения квалификации специалистов в сфере автомобильного транспорта и поддержание качества результатов учебных процессов».

Она была приурочена к 30-летию образовательной организации. В ее работе приняли участие представители учебных центров Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Молдова, Латвийской Республики, Румынии и Украины, а также Международного союза автомобильного транспорта (IRU).

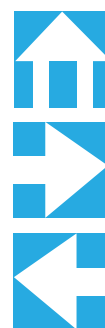
От российской стороны выступили директор

Академии АСМАП М. В. Брячак и заместитель директора Д. А. Карлов. Участники конференции обменялись опытом реализации образовательных программ повышения квалификации международных автомобильных перевозчиков в условиях распространения новой коронавирусной инфекции, а также обсудили перспективы дальнейшего сотрудничества по линии рабочей группы IRU по странам СНГ.

Заместитель директора Академии АСМАП выступил с информацией о современных подходах к обучению международных автоперевозчиков в сети учебно-консультационных центров Ассоциации и подходах Академии к снижению финансовых и временных затрат транспортных организаций на повышение квалификации и профессиональную переподготовку персонала. Благодаря внедрению элек-

тронного обучения и дистанционных образовательных технологий в Академии стало удобнее проходить курсы по охране труда, пожарной безопасности, оказанию первой помощи, а также профессиональную переподготовку для диспетчеров, контролеров технического состояния автотранспортных средств и специалистов по безопасности дорожного движения.

Отдельно Д. А. Карлов осветил вопросы, связанные с информационной поддержкой российских перевозчиков. В период пандемии Академия регулярно проводит вебинары для руководителей, бухгалтеров и кадровых работников предприятий автотранспортного комплекса с целью информирования перевозчиков об изменениях в законодательстве, разъяснения порядка получения финансовой помощи от государства и других актуальных вопросов.



Итоги конкурса МСАТ «Лучший международный автоперевозчик Евразии – 2021»

Подведены итоги конкурса Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ-IRU) «Лучший международный автоперевозчик Евразии».

Победителем из числа российских участников в подгруппе до десяти автотранспортных средств стало ООО «РЭЙС» (г. Москва, директор К. Д. Ермолаева). Руководителю предприятия в торжественной обстановке будет вручен почетный диплом и памятный сувенир МСАТ.

Конкурс «Лучший международный автоперевозчик Евразии» проводится с целью укрепления положительного имиджа международного автомобильного перевозчика, освещения важной роли автомобильного транспорта в экономике и жизни общества, повышения конкурентоспособности автомобильных перевозчиков посредством внедрения передовых технологий, ориентированных на повышение эффективности производственных процессов и качества оказываемых услуг.

Участниками конкурса стали автотранспортные компании Евро-Азиатского региона, являющиеся членами национальных ассоциаций международных автоперевозчиков. От России на международный конкурс были представлены победители Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года».

Администрация АСМАП поздравляет победителя конкурса, а также выражает благодарность всем российским компаниям, принявшим в нем участие!

Семинар для бухгалтеров в УОК «Олимп»



Семинар по теме «Специфика налогообложения предприятий, осуществляющих международные автомобильные перевозки. Особенности определения затрат» проходил с 8 по 14 ноября в Учебно-оздоровительном комплексе «Олимп». В мероприятии приняли участие руководители, главные бухгалтеры и бухгалтеры организаций – членов АСМАП Центрального, Северо-Западного, Уральского федеральных округов и Калининградской области.

Аттестованный преподаватель Института профессиональных бухгалтеров и аудиторов России (ИПБ России), независимый налоговый консультант С. В. Никитина провела занятия по темам:

- «Новые стандарты бухгалтерского учета: «Документы и документооборот в бухгалтерском учете», «Основные средства», «Бухгалтерский учет аренды», «Капитальные вложения». Изучаем изменения и новации, готовимся к применению в 2022 г.»;
- «Налог на прибыль: налоговые новации, значимые судебные решения и разъяснения контролирующих органов»;
- «НДС: изменения в налоговом законодательстве в 2021 г. Актуальные вопросы исчисления и уплаты НДС международными автоперевозчиками»;
- «НДФЛ и страховые взносы – 2021: знакомимся с новой отчетностью, изучаем новации законодательства и судебную практику».

Руководитель Департамента экономики и финансов – главный бухгалтер АСМАП О. В. Бровкина по видео-конференц-связи осветила специфику налогообложения автотранспортных компаний, осуществляющих международные перевозки грузов.

В анкетах, заполненных слушателями после окончания занятий, встречаются такие отзывы: «Занятие проведено на высоком профессиональном уровне. Теоретические вопросы были иллюстрированы четкими примерами»; «Информация актуальная, полезная, понятно донесенная лектором»; «Вся информация пригодится в работе» и т. д.

В завершающий день семинара всем его участникам были вручены сертификаты АСМАП.



М. В. Савину – 65!

За годы своей деятельности АСМАП заслужила высокую репутацию не только в нашей стране, но и за рубежом. Во многом это удалось благодаря успешному развитию трудовых традиций в коллективе и постоянному повышению эффективности менеджмента Ассоциации. В реализации задач по защите интересов отечественных международных автоперевозчиков задействован опыт, интеллектуальный и организационный потенциал ее сотрудников. Одним из наиболее компетентных среди тех, кто беззаветно предан отрасли МАП и обладает глубокими профессиональными знаниями, является руководитель Департамента МДП и таможенных систем Ассоциации М. В. Савин, которому недавно исполнилось 65 лет. Это событие стало прекрасным поводом, чтобы поговорить с Михаилом Валентиновичем о работе возглавляемой им структуры.



СПРАВКА

М. В. Савин родился 6 ноября 1956 г. Окончив в 1978 г. Московский автомобильно-дорожный институт по специальности «эксплуатация автомобильного транспорта», он поступил на работу в Главное управление «Совтрансавто», где на протяжении десяти лет трудился в должности инженера, затем старшего инженера, эксперта и старшего эксперта.

Более 30 лет М. В. Савин отдал работе в АСМАП. В 1989 г. он был назначен заместителем генерального секретаря. В дальнейшем в связи с изменением структуры Ассоциации трудился в должности заместителя генерального директора. С 2003 г. является руководителем Департамента МДП и таможенных систем АСМАП.

Благодаря своей принципиальности и целеустремленности Михаил Валентинович заслужил уважение как в коллективе Ассоциации, так и в российских министерствах и ведомствах, Международном союзе автомобильного транспорта, органах ЕЭК ООН. Это подтверждается его избранием в 2010 г. вице-председателем Комиссии по таможенным вопросам МСАТ. В дальнейшем М. В. Савин неоднократно переизбирался на этот пост на очередной срок и занимает его в настоящее время.

– **Михаил Валентинович, с 1974 года АСМАП демонстрирует приверженность системе МДП. Каковы ее преимущества для перевозчиков?**

– На протяжении всех этих лет система МДП продолжает оставаться единственной универсальной международной таможенной транзитной системой. Она объединяет страны, находящиеся в различных экономических и правовых системах, и основана на применении единого международного таможенного документа – книжки МДП, которая одновременно выполняет роль транзитной декларации и гарантии уплаты таможенных платежей. Книжка МДП позволяет выполнить перевозку «от двери до двери» независимо от протяженности маршрута. Порядок ее заполнения перевозчиками, а также оформления таможенными органами унифицирован.

Процедура МДП дает возможность осуществлять перевозки в 63 страны, работающие в системе МДП. Ни одна другая транзитная система не имеет такой территории покрытия. При этом в ряде государств (Иран, страны Средней Азии, Монголия) другие таможенные транзитные системы практически не применяются.

Результаты таможенного контроля в стране отправления признаются таможнями всех государств по маршруту перевозки. При использовании иных систем таможенного транзита таможенный контроль осуществляется в каждой транзитной стране по маршруту перевозки. Например, при перевозке грузов под таможенным контролем из ЕС в Россию без использования книжки МДП должна быть оформлена транзитная декларация в системе общего транзита (Т) Европейского союза, а при въезде на территорию ЕАЭС – национальная транзитная декларация. При этом таможенный контроль будут осуществлять таможенные органы и ЕС, и ЕАЭС.

Одна книжка МДП может использоваться при перевозке това-

ров в несколько мест доставки (в России в три таможни назначения). При этом в каждое место доставки по книжке МДП могут перевозиться товары для нескольких грузополучателей. Таким образом, теоретически количество товарных партий, перевозимых в адрес разных грузополучателей по одной книжке МДП, не ограничено. При перевозке товаров без книжки МДП в данных случаях на каждую товарную партию оформляется отдельная транзитная декларация, что ведет к дополнительным расходам перевозчиков и повышает стоимость перевозки.

В отличие от национальных транзитных систем, в системе МДП стоимость книжки МДП не зависит от протяженности маршрута перевозки, количества пересекаемых границ и перевозимых товаров. Например, по экспертной оценке, при перевозке товаров по маршруту Турция – Болгария – Румыния – Украина – Россия затраты перевозчика на финансовые гарантии и таможенные формальности по книжке МДП составят порядка 85 евро, а в рамках национальных транзитных процедур – около 140 евро.

Специально разработанное для пользователей системы МДП приложение TIR-EPD (<https://tirepd.iru.org>) позволяет перевозчикам или иным заинтересованным лицам, как правило, бесплатно самостоятельно подавать в таможенные органы 39 стран предварительную информацию, необходимую для таможенного оформления перевозимых грузов. Благодаря этому перевозчики могут не прибегать к услугам таможенных брокеров, что также снижает стоимость перевозки.

– **Международный союз автомобильного транспорта признал АСМАП одним из лучших среди гарантийных объединений стран – участниц Конвенции МДП. За счет чего, на ваш взгляд, достигнут столь высокий результат?**

– Ассоциация вносит значимый вклад в совершенствование, расширение и продвижение системы МДП. При этом отмечу, что АСМАП уже не раз приходилось бороться за сохранение ее действия в России. Известны кризисы конца 90-х и начала нулевых годов, связанные со всплеском числа нарушений процедуры МДП. Они во многом преодолены благодаря по-



Весенняя сессия МСАТ (2014 г.)



На пресс-конференции, организованной МСАТ и АСМАП (г. Москва, 2013 г.)

следовательным действиям Ассоциации.

В 2013–2015 гг. действие системы МДП в нашей стране и вовсе поставили под угрозу. Для решения этой проблемы АСМАП была вынуждена поднять вопрос на уровне Президента РФ, дойти до принятия решений в Высшем Арбитражном Суде. В результате действие системы МДП было полностью восстановлено.

В тесном сотрудничестве с МСАТ и другими национальными ассоциациями АСМАП последовательно предпринимает шаги, направленные на упрощение правил работы с книжками МДП, повышение конкурентоспособности процедуры МДП для сокращения издержек перевозчиков и увеличения объемов применения книжек МДП. Так, была снижена их стоимость, увеличен срок их действия, облегчены условия допуска перевозчиков к работе с ними. Одним из практических результатов также стало решение об отмене страхования книжек МДП на национальном уровне.

Ассоциацией создана и много лет действует эффективная автоматизированная технология контроля за выдачей и использованием кни-

жек МДП с информационным сервисом, что очень удобно для перевозчиков.

Расширилось использование перевозчиками приложения МСАТ для подачи таможенным органам предварительной информации. К концу 2020 г. доля российских предприятий, зарегистрированных в системе, составила около 85 % из всех организаций, имеющих доступ к процедуре МДП. В результате совместной работы с МСАТ почти в три раза снижена стоимость подачи предварительной информации через приложение в таможенные органы Республики Беларусь.

– **Насколько востребована система МДП нашими перевозчиками?**

– Сложившиеся в прошлом и текущем годах объективные условия (ограничения, вызванные пандемией, девальвация российской национальной валюты), к сожалению, не способствовали росту объемов использования российскими перевозчиками книжек МДП. В 2020 г. АСМАП выдала отечественным организациям 77 тыс. книжек МДП, перевозки по которым в основном выполнялись в рамках коридора Западная Европа – Бе-

ларусь – Россия. При этом наша страна остается основным потребителем книжек МДП, по территории которой в 2020 г. выполнено 223 тыс. таких перевозок.

Возросло количество книжек МДП, использованных отечественными перевозчиками, на турецком, иранском и азербайджанском направлениях.

В настоящее время около 800 российских транспортных компаний являются пользователями системы МДП.

– **До недавнего времени система МДП (в отличие от транзитных систем ЕС и ЕАЭС) использовала только бумажную книжку МДП. Но в этом году началась новая (цифровая) эпоха в ее развитии. Насколько реализация электронной процедуры МДП позволит повысить ее конкурентные преимущества?**

– Историческим событием для Конвенции МДП и итогом устойчивой работы АСМАП и МСАТ является вступление в силу 25 мая 2021 г. приложения 11 к Конвенции, которое стало правовой основой применения электронной книжки МДП. Это долгожданное событие – знаковое для будущего Конвенции МДП.

Дело в том, что в последние годы наблюдалось технологическое отставание процедуры МДП от иных процедур таможенного транзита, которые уже полностью переведены в электронный формат. Это негативно сказывалось на ее конкурентоспособности, в связи с чем работа по цифровизации процедуры МДП была значительно активизирована.

Технология электронной процедуры МДП по существу аналогична бумажной, только вместо представления перевозчиком таможенному органу бумажной книжки МДП, оформления таможенными органами пар белых и зеленых листов книжки МДП происходит обмен соответствующими электронными сообщениями.

Перевозчик направляет в таможенный орган отправления в электронном виде так называемые предварительные данные МДП, после принятия которых таможней отправления они приобретают статус электронной декларации МДП. Она, в свою очередь, направляется в международную систему eTIR.

Таможенные органы всех стран по маршруту перевозки признают электронные декларации МДП, полученные от таможенных органов страны отправления через международную систему eTIR, в качестве юридического эквивалента книжки МДП.

Приложением 11 установлены особенности применения электронной процедуры МДП в таможенных и экономических союзах. Если одна из стран – членов союза, по территории которой проходит маршрут перевозки, не применяет приложение 11, процедура eTIR не может быть использована. Таким образом, в идеале желательно, чтобы все страны – члены ЕАЭС или иного союза присоединились к приложению 11 одновременно.

АСМАП совместно с МСАТ прилагает все возможные усилия для скорейшего начала практической реализации eTIR. Вопрос о необходимости активизации работы по внедрению электронной процедуры МДП в нашей стране и на всей

территории ЕАЭС инициирован перед Федеральной таможенной службой и Евразийской экономической комиссией.

Таким образом, есть все основания полагать, что в ближайшей перспективе процедура МДП будет переведена в цифровой формат и станет безбумажной, что еще больше повысит привлекательность этой уникальной международной системы транзита.

– **Более трех лет назад по просьбам перевозчиков была создана компания «АСТ», которая предоставляет услуги в сфере таможенного дела. Расскажите о ее работе в настоящий момент?**

– Прежде всего отмечу, что при создании ООО «АСТ» Ассоциация исходила из того, что ее члены обладают многолетней положительной репутацией, дорожат своим имиджем и принимают все необходимые меры по недопущению нарушений таможенного законодательства. Компания включена Федеральной таможенной службой в Реестр таможенных представителей (брокеров), а также заключила с ФТС России договор, в соответствии с которым она является поручителем перед российскими таможенными органами.

В настоящее время ООО «АСТ» оказывает весь комплекс услуг, необходимых для пересечения границы:

- формирование и направление в российские таможенные органы электронных транзитных деклараций;
- представление поручительства при перевозке товаров по процедуре таможенного транзита;
- формирование и представление таможенным органам предварительной информации, в том числе при перевозках товаров по книжкам МДП с использованием приложения TIR-EPD.

За прошедший период существенно выросли объемы оказания услуг по оформлению национальной процедуры таможенного транзита. На данный момент около 300 организаций пользуются услугами предприятия. Всего в 2020 г. пере-

возчикам оказано более 10 тыс. услуг, что вдвое больше предыдущего года. Организована работа в круглосуточном режиме. Для членов АСМАП установлены льготные тарифы.

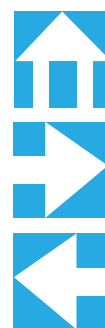
Под руководством М. В. Савина Департамент МДП и таможенных систем АСМАП, помимо всего прочего, проводит большую работу по совершенствованию нормативной базы, участвует в подготовке проектов нормативных правовых актов, регулирующих вопросы таможенного оформления и контроля международных автомобильных перевозок. Активное взаимодействие с Минтрансом России, Федеральной таможенной службой, Министерством иностранных дел РФ по вопросам, связанным с обеспечением эффективности международных автомобильных перевозок, позволяет защищать интересы отечественных автоперевозчиков на национальном уровне, а участие в работе по изменению Конвенции МДП, Таможенного кодекса Евразийского экономического союза, разработке проектов решений Евразийской экономической комиссии и соглашений государств – членов ЕАЭС – на международном.

За многолетний добросовестный труд и заслуги перед автотранспортной отраслью Михаил Валентинович награжден государственной наградой – медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени; ведомственными наградами: нагрудными знаками «Почетный работник транспорта России», «Почетный автотранспортник», а также наградами Ассоциации: Золотым значком АСМАП, Знаком отличия АСМАП «За вклад в развитие международных автомобильных перевозок». 🚚

Администрация АСМАП сердечно поздравляет Михаила Валентиновича с юбилеем и желает ему крепкого здоровья, долгих лет активной плодотворной деятельности, успехов и благополучия!



Вынужденный простой



О ситуации в МАПП «Забайкальск»

Многосторонний автомобильный пункт пропуска «Забайкальск» является одним из наиболее крупных в Сибири и на Дальнем Востоке. На протяжении многих лет он входит в число самых загруженных пунктов пропуска между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой. Очереди и длительное ожидание прохождения таможенных процедур на нем уже давно стали обычным явлением. Еще больше ситуацию на МАПП «Забайкальск» усугубили пандемия коронавируса COVID-19 и связанные с этим ограничения.

Департамент организации перевозок АСМАП

С декабря 2020 г. применяется введенная китайской стороной новая схема перевозок. Российское грузовое транспортное средство въезжает в зону ожидания на китайской стороне, после чего производится перецепка полуприцепа к тягачу ки-

тайского перевозчика, а отечественный тягач выезжает на территорию России. После погрузки полуприцепа (на следующий день или спустя несколько дней) он доставляется обратно в зону ожидания на китайской стороне. Российский тягач въезжает на территорию КНР, забирает этот прицеп и возвращается в Россию. Вследствие данных ограничений транспортному средству нашего пе-

ревозчика приходится дважды въезжать на территорию КНР и дважды выезжать с нее. Как результат – нагрузка на пункт пропуска возросла в несколько раз, что привело к увеличению времени таможенного оформления и к нарастанию очереди транспортных средств, ожидающих въезда в Китай.

Проезд через пункт пропуска осуществляется в соответствии со спи-

ском транспортных средств, формируемым Ассоциацией экспорта сельскохозяйственной продукции города Маньчжурия на основе заблаговременно поданных китайскими грузоотправителями заявок.

Когда китайская сторона составляла список на въезд, в котором было не более 65 транспортных средств в сутки, то проблем с очередностью их въезда и выезда не возникало. Однако с 12 июня 2021 г. китайской стороной список был увеличен до 100 единиц в сутки, а с середины сентября – до 130 автомобилей. Таможенные органы пункта пропуска «Забайкальск» просто технически не смогли справиться со столь возросшей нагрузкой.

Еще одним фактором, способствовавшим увеличению грузопотока через МАПП «Забайкальск», стало закрытие автомобильного пункта пропуска «Достык» на границе между Казахстаном и КНР.

Министерство транспорта Российской Федерации неоднократно обращалось к китайским партнерам (Минтранс Китайской Народной Республики, Главное таможенное управление Китайской Народной Республики, МИД Китайской Народной Республики) по вопросу снятия ограничений.

На заседании российско-китайской рабочей группы по автомобильному транспорту (17 – 20 августа 2021 г.) китайской стороне было

предложено перейти от схемы перецепки к режиму работы, не требующему многократного пересечения границы для доставки одного груза. При этом российское транспортное средство на приграничном терминале на китайской территории загружалось бы без отцепки полуприцепа и возвращалось на российскую территорию в тот же день.

Сотрудники филиала АСМАП по Сибирскому федеральному округу и Администрация Ассоциации с самого начала подключились к урегулированию ситуации.

В конце июня с учетом предложений АСМАП правительство Забайкальского края обратилось к правительству автономного района Внутренняя Монголия КНР с рядом инициатив, в том числе касающихся создания на территории МАПП «Маньчжурия» зоны ожидания для российских грузовых транспортных средств. Китайская сторона не поддержала это предложение в связи с невозможностью обустройства специальной площадки на ограниченной территории пункта пропуска и ввиду несоответствия предложения российской стороны требованию незамедлительного возврата транспортного средства сразу после разгрузки и погрузки, предъявляемому государственной иммиграционной службой КНР.

Ситуацию в МАПП «Забайкальск» осложнило исключение с

23 августа 2021 г. из региона деятельности таможенного поста МАПП «Забайкальск» Читинской таможни СВХ ООО «ТЛТ-Забайкальск» и включение его в регион деятельности Забайкальского таможенного поста Читинской таможни. Если ранее перемещение транспортных средств с товарами на упомянутый СВХ для проведения таможенного оформления и таможенного контроля осуществлялось в упрощенном порядке, то в настоящее время оно возможно только после помещения товаров под процедуру таможенного транзита с представлением обеспечения уплаты таможенных платежей и соблюдением иных условий данной процедуры.

В связи с этим АСМАП обратилась к руководителю Федеральной таможенной службы России с просьбой вернуть данный СВХ в подчинение таможенному посту МАПП «Забайкальск».

В середине сентября Ассоциация направила в Министерство транспорта Российской Федерации несколько предложений по решению проблем на МАПП «Забайкальск». Среди них:

- увеличить на временной основе численность дежурных смен таможенного поста МАПП «Забайкальск» на 25 – 30 % за счет прикомандирования сотрудников из других (менее загруженных) таможенных постов;





- использовать для пропуска порожних грузовых транспортных средств, для контроля которых не требуется специальное оборудование для измерения весовых и габаритных параметров, незагруженное в настоящее время пассажирское направление МАПП «Забайкальск»;

- обеспечить въезд транспортных средств в приграничную зону на подъезде к пункту пропуска исключительно по формируемым китайской стороной спискам;

- исключить предъявление должностными лицами таможенного поста МАПП «Забайкальск» требования о представлении предварительной информации в отношении ввозимых товаров в случае представления предварительной электронной транзитной декларации;

- перевести грузовое направление МАПП «Забайкальск» на круглосуточный режим работы.

Некоторые из этих предложений уже реализованы.

В конце сентября, в связи с крайне напряженной ситуацией на подъездах к МАПП «Забайкальск», президент АСМАП Е. С. Москвичев обратился к начальнику Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России М. Ю. Черникову с просьбой

дать необходимые поручения Управлению ГИБДД УМВД России по Забайкальскому краю по организации контроля за очередностью проезда транспортных средств к пункту пропуска. Вмешательство сотрудников ДПС позволило несколько снизить напряженность на подъезде к МАПП.

Российская сторона в сентябре 2021 г. обращалась к китайской стороне с просьбой рассмотреть возможность поэтапного снятия ограничений на международные автомобильные перевозки. Была отмечена необходимость установить, чтобы российское транспортное средство на приграничном терминале на китайской территории загружалось без отцепки полуприцепа и возвращалось на российскую территорию в тот же день. При этом могут быть соблюдены противоэпидемические меры, которые китайская сторона сочтет необходимыми, в том числе: проезд транспортных средств строго по выделенному для этого коридору, загрузка транспортных средств только работниками приграничного терминала без участия российских водителей, бесконтактный контроль виз и разрешений на международные автомобильные перевозки и другие.

В ответе китайской стороны было предложено применить схему, при которой водитель транспортного средства будет оставлять на территории китайского пункта пропуска «Маньчжурия» пустой полуприцеп и сразу же забирать любой из загруженных. По мнению российской стороны, такая схема не может быть реализована, поскольку она не обеспечивает представление транспортной компанией достоверных сведений о перевозимом грузе в таможенные органы. Это повлечет за собой массовое привлечение перевозчиков к административной ответственности по статье 16.1 КоАП РФ.

ФТС России предложила немного видоизменить предложенную концепцию, распространив ее только на крупных перевозчиков, у которых ежедневно несколько автопоездов заходят на китайскую сторону. Таким образом, тягач, оставив на китайской стороне свой полуприцеп, мог бы забрать загруженный полуприцеп, ранее ввезенный тягачом этой же компании.

По мнению АСМАП, учитывая, что свыше 70 % транспортных средств, участвующих в перевозках через МАПП «Забайкальск», принадлежат субъектам малого предпринимательства, распространение новой схемы перевозок только на крупные транспортные компании может привести к созданию неконкурентоспособной среды на рынке и вытеснению небольших организаций.

По предложению АСМАП была создана инициативная группа для обеспечения контроля за соблюдением очередности въезда грузовых транспортных средств на МАПП «Забайкальск» с участием заинтересованных ведомств под председательством руководства Министерства по социальному, экономическому, инфраструктурному, пространственному планированию и развитию Забайкальского края. Работники филиала АСМАП принимают активное участие в ее работе. 19 – 23 октября члены инициативной группы выезжали на МАПП «Забайкальск», где провели встречи с должностными лицами

контролирующих органов, администрацией пункта пропуска, руководством местной администрации, перевозчиками. Знакомство с ситуацией на месте позволило выработать ряд решений по исправлению ситуации.

К сожалению, принимаемые усилия во многом сводит на нет деятельность ряда так называемых предпринимателей, которые пытаются навязать свои условия проезда через границу, способствуя первоочередному пропуску транспортных средств Республики Бурятия и Забайкальского края. В связи с тем, что ситуация приобретала все более опасный характер, АСМАП обратилась к руководству Управления МВД России по Забайкальскому краю с просьбой принять возможные меры для нормализации обстановки на подъездах к МАПП «Забайкальск».

Третьего ноября 2021 г. в Забайкальске было проведено совещание под председательством заместителя министра транспорта РФ В. А. Токарева по вопросу урегулирования ситуации перед пунктом пропуска, с участием в том числе и представителя АСМАП в г. Чите. По итогам встречи был одобрен ряд дополнительных мер. Это, в частности, проработка с представителями КНР возможности открытия смежных

пунктов пропуска (Хабаровского края, Амурской области, Еврейской автономной области) и установления круглосуточного режима работы на китайской стороне. Было решено также предложить китайской стороне перейти к новой схеме работы «один тягач – два полуприцепа», при которой тягач российской транспортной компании, ввезший полуприцеп на территорию Китая, мог бы забрать загруженный полуприцеп, ранее доставленный в КНР этим же перевозчиком.

ФГКУ «Росгранстрой» было поручено проводить работу по упорядочению въезда в МАПП «Забайкальск» транспортных средств в соответствии со сформированными китайской стороной списками.

Надеемся, что принимаемые усилия позволят в конечном итоге нормализовать ситуацию с проездом через российско-китайскую границу и к моменту выхода этого номера журнала содержание нашей статьи во многом потеряет актуальность. Сейчас же мы делаем все возможное, чтобы эти надежды сбылись.

Важным шагом на пути к стабилизации обстановки станет модернизация пункта пропуска. Мероприятия по его реконструкции планируется завершить в 2023 г. После этого его пропускная способность составит 450 тыс. транспортных средств в год

(1 233 единиц в сутки, в том числе по грузовым – 466 в сутки). Кроме того, запланированы мероприятия по реконструкции пункта пропуска «Староцурухайтуйский» (ввод объекта в эксплуатацию – 2024 г.), также расположенного в Забайкальском крае, что позволит удовлетворить потребность участников внешнеэкономической деятельности в случае увеличения грузопотока.

После полного завершения реконструкции и снятия всех ограничений китайской стороной обстановка на МАПП «Забайкальск» полностью стабилизируется.

В настоящее время, в условиях действующих ограничений и недостаточной пропускной способности МАПП «Забайкальск», просим руководителей транспортных предприятий с ответственностью отнестись к осуществлению международных перевозок между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой и направлять транспортные средства к пункту пропуска только при наличии договора перевозки и подтверждения от китайской стороны включения их в списки на пересечение границы. Это поможет избежать неупорядоченного скопления транспортных средств перед пунктом пропуска, облегчить проезд к нему и сократить время пересечения границы. ➡





Плеяда профессионалов

Руководители предприятий – членов Ассоциации удостоены почетного звания «Ветеран МАП»

Более 57 лет назад советские автохозяйства начали выполнять первые рейсы на грузовых автотранспортных средствах в ряд европейских стран. Именно с этого началась история становления отечественных международных автомобильных перевозок. Наши заслуженные ветераны – те, кто не жалея себя прокладывали новые маршруты за пределы Родины, – внесли неоценимый вклад в развитие отрасли. Им приходилось начинать с нуля, а сегодня их богатый опыт и самоотверженный труд служат залогом дальнейшего развития МАП. Отдавая должное людям, заложившим славные трудовые традиции и посвятившим жизнь любимой профессии, в соответствии с решением Правления АСМАП было учреждено звание «Ветеран международных автомобильных перевозок». В этом году накануне Дня работника автомобильного и городского пассажирского транспорта этого звания были впервые удостоены руководители организаций – членов Ассоциации.

Александра НОВИЧКОВА

Звание «Ветеран МАП» присваивается за значительный вклад в развитие международных автомобильных перевозок, их популяризацию, высокие результаты трудовой деятельности. Оно может быть присвоено имеющим стаж работы в сфере международных автомобильных перевозок не менее 25 лет, общий стаж работы в организациях – действительных членах АСМАП не менее 15 лет и при соответствии критериям Положения о присвоении звания «Ветеран международных автомобильных перевозок».

Вручение первых нагрудных знаков прошло во всех федеральных округах нашей страны (как в региональных подразделениях Ассоциации, так и на мероприятиях, организуемых местными органами власти).

Центральный федеральный округ

27 октября представитель АСМАП в г. Смоленске А. В. Сидоренко вручил нагрудные знаки «Ветеран международных автомобильных перевозок» первому заместителю директора ООО «Ф.Транзит», члену Правления АСМАП А. В. Николенко и директору ООО «Совтрансавто-Смоленск», члену Регионального совета ЦФО Н. В. Ананьеву.

Вот уже почти полвека А. В. Николенко трудится в системе ав-



А. И. Галаганов (слева) и И. Ф. Трифанов (справа)

томобильного транспорта. Под его руководством компания «Ф.Транзит» на протяжении 28 лет стабильно функционирует, непрерывно повышая свои технико-экономические показатели. В работе Александр Васильевич уделяет большое внимание обучению и повышению квалификации сотрудников предприятия. Так, с 2017 по 2019 г. все водители организации, осуществляющие международные рейсы, успешно прошли обучение в Академии АСМАП. Кроме того, на предприятии постоянно проводятся инструктаж водителей, в том числе сезонный. Будучи инициатором внедрения передового опыта в организацию перевозок, А. В. Ни-

коленко ведет большую общественную работу, принимает активное участие как в мероприятиях АСМАП, так и в мероприятиях, проводимых Смоленской таможней и другими предприятиями.

Н. В. Ананьев свой трудовой путь в транспортной сфере начинал водителем в 1979 г. И вот уже более четверти века трудится на руководящих должностях. На протяжении последних восьми лет он успешно возглавляет ООО «Совтрансавто-Смоленск». Под руководством Николая Витальевича в организации регулярно проводятся мероприятия, направленные на повышение безопасности дорожного движения. Особое внимание он уделяет улучшению технологий автоперевозок и транспортно-экспедиционного обслуживания. На предприятии постоянно обновляется парк подвижного состава, своевременно проводится его обслуживание, осуществляется строгий технический и медицинский контроль перед каждым рейсом. Здесь работают без нарушений трудовой и производственной дисциплины, уделяют большое внимание мероприятиям разъяснительной и воспитательной направленности для совершенствования мастерства водителей, пополнения их знаний в области обеспечения безопасности дорожного движения, постоянно направляют сотрудников на курсы повышения квалификации в УКЦ АСМАП.



Слева направо: А. В. Николенко, А. В. Сидоренко и Н. В. Ананьев

В первый день ноября в Брянске член Правления АСМАП А. И. Галаганов вручил нагрудный знак и удостоверение «Ветеран МАП» генеральному директору АО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг» И. Ф. Трифанцову.

Коллектив предприятия называет Ивана Федоровича родником мудрости и лучшим образцом для подражания. Сам начинавший водителем, он никогда не откажет рядовому сотруднику в беседе, внимательно и с искренним интересом выслушает каждого. За годы работы, начиная с самого первого дня, он вложил максимум сил и энергии в становление и развитие производственной базы, внедряет передовые технико-экономические решения. В стенах предприятия подготовлена плеяда водителей-профессионалов высокого уровня. Своим колоссальным опытом Иван Федорович охотно делится и вдохновляет других. По его примеру многие водители также получили высшее образование и впоследствии возглавили автоколонны, преобразованные затем в дочерние общества холдинга.

В российской столице вручение удостоверения о присвоении звания и нагрудного знака происходило в здании Администрации Ассоциации АСМАП 18 ноября. Генеральный директор Ассоциации А. Н. Курушин вручил награду индивидуальному предпринимателю



А. Н. Курушин (слева) и В. Г. Юделевиц (справа)

И. В. Богданову и генеральному директору ООО «Группа компаний АВТОИНВЕСТ» В. Г. Юделевицу.

Более четверти века посвятил международным автоперевозкам И. В. Богданов. С начала 90-х годов он занимал руководящие должности в автотранспортных компаниях, в том числе совместном российско-германском предприятии «БРУК», а затем в ЗАО «Трансфуд», осуществляющих рефрижераторные перевозки грузов в международном сообщении. Приобретенные навыки управленческой деятельности, знание передового европейского опыта организации транспортного процесса, незаурядные организаторские способности позволили Игорю Владимировичу в 2000 г. создать собственное автотранспортное пред-

приятие, которое уже более двадцати лет успешно работает на рынке международных автоперевозок. В своей производственной деятельности И. В. Богданов уделяет особое внимание вопросам обновления парка подвижного состава. Сегодня все автопоезда его предприятия соответствуют экологическому классу Евро-5. В организации проводится обучение и осуществляется строгий контроль за обеспечением безопасности дорожного движения, соблюдением транспортного и таможенного законодательства.

В. Г. Юделевиц в 1994 г. создал компанию «Авто-Инвест», которая в течение 17 лет увеличила парк транспортных средств с 4 до 170 единиц. С 2012 г. Виктор Григорьевич возглавляет ООО «Группа компаний АВТОИНВЕСТ». Он сумел создать сплоченный коллектив, уделяя большое внимание его профессиональной подготовке. За последние несколько лет в УКЦ АСМАП обучено 14 водителей и 11 менеджеров предприятия. Виктор Григорьевич систематически организует инструктажи по безопасности дорожного движения, охране труда и технике безопасности, ведению контроля режимов труда и отдыха водителей. Он внес значительный личный вклад в развитие деятельности организации и всего транспортного комплекса России, создав собственный автомобильный парк, готовый надежно и в срок доставить товар в любую точку России и зарубежья.



И. В. Богданов (слева) и А. Н. Курушин (справа)

Северо-Западный федеральный округ

Руководитель филиала АСМАП по СЗФО В. А. Алешковский в торжественной обстановке и в присутствии сотрудников предприятий вручил нагрудные знаки «Ветеран международных автомобильных перевозок» генеральному директору ООО СП «НБИ Транспорт-Сервис» Р. С. Сулейманову и директору ООО «Контейнерный транзит» И. М. Романову. При этом Виктор Артурович отметил высочайший профессионализм и огромный вклад, внесенный ими в развитие международных автомобильных перевозок.

В 1990 г. Р. С. Сулейманов создал малое предприятие «Новгородвнешавто», занимавшееся экспедированием международных перевозок. Спустя два года принял участие в создании российско-германского СП «НБИ Транспорт-Сервис». В настоящее время он является генеральным директором ООО СП «НБИ Транспорт-Сервис». На момент создания предприятию принадлежало всего пять автопоездов, а штат составлял десять человек. Сегодня в организации насчитывается почти 200 единиц подвижного состава, в ней трудятся около 400 работников, создана отличная инфраструктура, включающая в себя территорию площадью 6 га, административное здание, 4000 кв. м ремонтных площадей. Под руководством Р. С. Сулейманова в ООО СП «НБИ Транспорт-



Р. С. Сулейманов (слева) и В. А. Алешковский (справа)

Сервис» обновляется подвижной состав (за последние четыре года приобретено 40 седельных тягачей), осваиваются новые рынки (в 2020 г. заключены контракты с экспедиторскими компаниями Финляндии и Швеции). Рафик Сулейманович одним из первых ввел на своем предприятии систему спутникового слежения за подвижным составом «Скаут», а затем систему контроля транспорта.

И. М. Романов свой трудовой путь начал на автотранспортном предприятии международных перевозок «Совавто-Ленинград» (ныне АО «Совавто-С.Петербург») шофером-экспедитором. Через пять лет стал



В. А. Алешковский (слева) и И. М. Романов (справа)

работать на международных линиях. Руководство предприятия заметило организаторские способности, умение работать с людьми и высокие профессиональные знания и назначило его начальником автоколонны. В конце 90-х годов руководство решило создать дочернее предприятие ООО «Контейнерный Транзит». Руководить им было поручено Илье Марковичу. За короткий срок организация стала на ноги и начала успешно работать. Профессиональные знания и требованиям, предъявляемым к подвижному составу, используемому в международных перевозках грузов в контейнерах, позволили приобрести транспортные средства, максимально соответствующие поставленным задачам. Предприятием заключены долгосрочные контракты с крупными иностранными экспедиторскими компаниями, оно активно участвует в масштабных проектах по перевозке контейнеров из Финляндии в Россию.

Калининградская область

Вручение знака и удостоверения «Ветеран МАП» в торжественной обстановке проводилось и в офисе филиала АСМАП по Калининградской области. Почетного звания удостоен директор ООО «ТЭК «ИнтерЛог» М. М. Филимонов. Награду ему вручил руководитель филиала Ассоциации по КО А. В. Егоров.



М. М. Филимонов (слева) и А. В. Егоров (справа)

Михаил Михайлович начал свою трудовую деятельность в области МАП в 1993 г., одним из первых в регионе. Созданное им в то время предприятие достигло больших производственных успехов. В 2002 г. возникла необходимость организации еще одной фирмы. Так появилась транспортно-экспедиторская компания «ИнтерЛог», которая стала активно развиваться, увеличивая подвижной состав и штат водителей. В течение последних трех лет осуществлено обновление 20 % транспортных средств, приобретено пять единиц техники экологического стандарта Евро-5. В организации сложился профессиональный коллектив. Активно используется система наставничества, позволяющая перенять практические навыки безаварийного дорожного движения начинающим водителям.

Южный федеральный округ

В преддверии профессионального праздника в офисе ООО «ВИНЕС-ТРАНС» председатель Регионального совета в ЮиСКФО С. А. Алейников и специалист филиала Ассоциации по ЮиСКФО А. В. Литвинов вручили нагрудный знак «Ветеран МАП» директору предприятия В. В. Сокира. В свою очередь Василий Владимирович поблагодарил руководство АСМАП за высокую оценку его работы.

Компания «ВИНЕС-ТРАНС» давно известна не только в Ростовской



Слева направо: Ю. В. Арлашкин, А. Н. Браженко и О. В. Ядренкин

области, но во всей России и за рубежом. Качество оказываемых предприятием услуг, своевременность и четкое выполнение обязательств стали визитной карточкой этой организации, занимающейся международными автомобильными перевозками. Ее руководитель В. В. Сокира начинал водителем, а потому знает особенности работы международника изнутри. В 2003 г. он создал собственное предприятие, в автопарке которого сегодня насчитывается 40 транспортных средств. Регулярно заключаются новые долгосрочные контракты как с российскими, так и с зарубежными крупными заказчиками, что позволяет обеспечивать эффективную работу и дальнейшее развитие предприятия.



В. В. Сокира (слева) и С. А. Алейников (справа)

Приволжский федеральный округ

Торжественное вручение нагрудного знака «Ветеран МАП» директору ООО Фирма «Транспортник» (Чувашская Республика) А. Н. Браженко состоялось 1 ноября в Чебоксарах в здании Средне-Волжского межрегионального управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. В мероприятии приняли участие и. о. министра транспорта и дорожного хозяйства Чувашской Республики Ю. В. Арлашкин, заместитель начальника Средне-Волжского МУГАДН – начальник территориального отдела по Чувашской Республике О. В. Ядренкин и представитель АСМАП в г. Казани А. В. Линдваль.

Как и многие другие эффективные руководители, А. Н. Браженко начал свою профессиональную карьеру с простого водителя и хорошо знаком со всеми деталями и подводными камнями этой профессии. В 1986 г. Александр Николаевич возглавил кооператив «Транспортник». Под его руководством предприятие одним из первых в регионе вышло на рынок международных автоперевозок. В организации А. Н. Браженко регулярно проводит мероприятия, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения и повышение квалификации водителей. Александр Николаевич считает, что ко всем нужен



В. В. Грязнов (слева) и О. М. Жданов (справа)

индивидуальный подход, и старается услышать каждого, кто обратится по тому или иному вопросу.

Уральский федеральный округ

27 октября в Пермской торгово-промышленной палате состоялось вручение нагрудного знака и удостоверения «Ветеран МАП» генеральному директору ООО «ЭКС Карго-транссервис» В. В. Грязнову. В связи с действующими ограничениями по эпидемиологической обстановке в Пермском крае, по просьбе и от имени руководителя филиала АСМАП по УФО А. М. Салаутина нагрудный знак вручил президент палаты О. М. Жданов. Напомним, что между филиалом Ассоциации по УФО и Пермской ТПП заключено соглашение о сотрудничестве, а сам В. В. Грязнов является членом одного из комитетов Пермской ТПП.

Свой трудовой путь Владимир Васильевич начал автослесарем в 1978 г., обучаясь в Сибирском автомобильно-дорожном институте. По окончании вуза он прошел путь от механика по ремонту до главного инженера автотранспортного предприятия (г. Краснокамск, Пермский край). Сегодня он является генеральным директором ООО «ЭКС Карготранссервис», с 1999 г. неизменно входит в состав Регионального совета АСМАП в УФО. В своей работе он уделяет большое внимание обеспечению безопасности до-

рожного движения (проводятся обучающие программы и инструктажи сотрудников организации), а также вопросам таможенного и транспортного законодательства.

На территории предприятия «Лорри» – самого крупного на Урале международного грузоперевозчика – состоялось торжественное вручение нагрудного знака и удостоверения «Ветеран МАП» члену Правления АСМАП Ю. Д. Ступаку. Награду вручал руководитель филиала Ассоциации по УФО А. М. Салаутин. На церемонии присутствовали генеральный директор АО «Лорри» О. И. Хаустов и директор по развитию международной доставки грузов группы компаний «Глобалтрак» (генеральный дирек-



А. М. Салаутин (слева) и Ю. Д. Ступак (справа)

тор АО «Лорри» в 2013 – 2021 гг.) Г. А. Чеповская.

Юрий Дмитриевич посвятил компании около 30 лет. Под его руководством АО «Лорри» стало одним из крупнейших транспортных предприятий в регионе. Организация зарекомендовала себя в качестве надежного, профессионального и стабильного партнера, чья политика направлена на расширение и укрепление связей крупнейших предприятий Свердловской области с ведущими мировыми товаропроизводителями. Благодаря Ю. Д. Ступаку постоянно обновлялся автопарк компании, который на сегодняшний день насчитывает более 600 единиц ТС. Юрий Дмитриевич уделял много внимания работе с водителями по вопросам безопасности дорожного движения и технической эксплуатации подвижного состава. По его инициативе в компании организована и действует многоуровневая система обучения и повышения квалификации работников, в первую очередь водителей. Ю. Д. Ступак активно развивал транспортно-логистическую структуру предприятия и в других регионах РФ. Он ведет большую общественную работу, является экспертом Общественной палаты Свердловской области и Уральской торгово-промышленной палаты, а также руководителем комиссии по развитию перевозок автотранспортом в международном и внутрироссийском сообщении в комитете по





Слева направо: А. В. Голубев, Н. А. Кондратьев и А. А. Антонов

транспорту и логистике Свердловского областного союза промышленников и предпринимателей.

Сибирский федеральный округ

Аккурат в день профессионального праздника – 31 октября руководитель филиала АСМАП по СФО А. А. Антонов и председатель Регионального совета Ассоциации в СФО А. В. Голубев в торжественной обстановке вручили удостоверение и нагрудный знак «Ветеран МАП» генеральному директору ООО Фирма «Никалид» (г. Иркутск), члену Правления АСМАП Н. А. Кондратьеву.

Трудовая деятельность Николая Александровича связана с автотранспортом и грузоперевозками более 36 лет. Сегодня возглавляемая им ООО Фирма «Никалид» имеет в распоряжении 28 грузовых автомобилей. На протяжении последних лет предприятие ежегодно осуществляет перевозку около 90 тыс. т разнообразных грузов. Н. А. Кондратьев уделяет большое внимание повышению квалификации работников организации. В компании разработано положение «О проверке знаний водителями ООО Фирма «Никалид» правил дорожного движения». Практикуется система наставничества, передача опыта молодым и вновь принятым водителям. Все это – квалифицированные работники, обслу-

живание и содержание подвижного состава, приобретение новых современных автомобилей – делает работу водителей безопасной на дорогах. Вот уже на протяжении более десяти лет обеспечивается безаварийная работа предприятия.

Дальневосточный федеральный округ

На заседании совета директоров ПАО «Приморавтотранс» 29 октября руководитель Дальневосточного представительства АСМАП С. В. Ремизов торжественно вручил нагрудный знак и удостоверение «Ветеран МАП» гене-

ральному директору предприятия В. М. Мартыненко.

Компания «Приморавтотранс» является одним из крупнейших автотранспортных предприятий России и существует уже более 80 лет, и 35 из них его возглавляет В. М. Мартыненко. Эффективное руководство и мудрые решения позволили не только сохранить, но и укрепить материально-техническую базу компании в трудные для автотранспортников годы. Вячеслав Михайлович наладил постоянный контроль за работой транспорта и организовал взаимодействие с представителями иностранных государств через представительства ПАО «Приморавтотранс» на территориях КНР и Южной Кореи. Предприятие участвовало в международной транзитной линии Сокчхо (Южная Корея) – Зарубино (Россия) – Хунчунь (Китай), было задействовано в подготовке к САММИТу АТЭС – 2012. В. М. Мартыненко является постоянным членом Общественного экспертного совета в Приморском крае по транспортной политике при губернаторе Приморского края.

Администрация АСМАП сердечно поздравляет награжденных и желает им дальнейших успехов в деле развития международных автомобильных перевозок!



В. М. Мартыненко (слева) и С. В. Ремизов (справа)

Курьерская доставка в помощь российским перевозчикам



Начиная с 2018 г. российские транспортные компании имеют возможность заказывать доставку книжек МДП посредством специализированных служб.

Ярослав ТРЕТЯЧЕНКО, руководитель группы Департамента МДП и таможенных систем АСМАП

Транспортные предприятия, основным видом деятельности которых являются международные автомобильные грузоперевозки, регулярно сталкиваются с необходимостью оперативного получения в АСМАП разрешений на осуществ-

ление международной автомобильной перевозки и книжек МДП. Для большинства из них потребность в подобных операциях возникает не ежедневно, поэтому им нецелесообразно содержать собственного курьера для таких целей.

Если организации ежемесячно требуется пересылать небольшое количество важных документов, то курьерская доставка может обе-

спечить экономию значительных средств, ведь в этом случае не придется отрывать своих сотрудников от основной работы. Это справедливо даже для доставки в пределах одного мегаполиса, не говоря уже о потребности оперативно отправить документы в другой город или страну.

Поэтому АСМАП провела работу, направленную на снижение расходов российских перевозчиков при использовании книжек МДП. Она началась с оценки потенциальной востребованности перевозчиками курьерских услуг для доставки книжек МДП. Было проведено анкетирование, по итогам которого 15 % респондентов, пользующихся системой МДП, выразили желание получать и возвращать книжки МДП путем их отправки курьерскими службами. В результате с 2018 г. российским перевозчикам предоставлена возможность заказывать доставку книжек МДП посредством специализированных служб.

В определенной степени такой шаг представлял риск как для перевозчика, которому отправляются книжки МДП, так и для Ассоциации. Ведь перевозчик принимает на себя ответственность за книжки МДП с момента их передачи АСМАП представителю службы курьерской доставки. В случае утраты ею полученных книжек МДП вся ответственность за их возможное неправомерное использование ложится на плечи транспортной компании, которой они были адресованы. Для Ассоциации в рамках исполнения ею функций национального гарантийного объединения по системе МДП в подобной ситуации также возникают финансовые риски. По прошествии трех лет функционирования данной

услуги можно констатировать, что все книжки МДП, отправленные российским перевозчикам через уполномоченные ими службы доставки, прибыли к адресатам.

Сначала спрос на услугу курьерской доставки книжек МДП был незначительным, что вполне ожидаемо. Ведь на подавляющем большинстве направлений перевозок, где может быть использована книжка МДП, требуются разрешения на их осуществление, которые можно получить только при очном визите в подразделения АСМАП. Но ситуация изменилась, когда спустя год после запуска такой опции (учитывая ее положительный эффект) Ассоциация распространила возможность курьерской доставки и на выдаваемые ею разрешения. Для удобства перевозчиков осуществлять предварительный заказ можно через личный кабинет на сайте АСМАП. Благодаря этой функции заказанные книжки МДП или разрешения готовы для передачи представителю курьерской службы в согласованный в заказе срок. Пример его формирования приведен ниже.

Пандемия коронавируса, послужившая причиной существенного спада многих направлений экономики, стала мощным толчком, стимулировавшим развитие курьерского бизнеса.

Спрос на услуги курьерской доставки, резко выросший в России в 2020 г. в период карантинных ограничений из-за пандемии COVID-19, сохраняется. В результате на рынке курьерских услуг возросло число игроков. Следствием этого является стабильность расценок на пересылку документов.

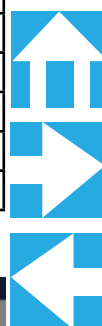
Такие изменения на рынке курьерских услуг подвигли АСМАП снова произвести анализ экономической целесообразности их использования перевозчиками для доставки транспортной документации. По оценке Ассоциации, среднее количество книжек МДП, одновременно получаемых российскими перевозчиками, составляет 5 штук. Исходя из весовых и габаритных характеристик подобной отправки, АСМАП в октябре 2021 г. проанализировала стоимость ее доставки 17 курьерскими службами по основным направлениям нахождения

перевозчиков, применяющих процедуру МДП (когда перевозчик находится в городе, в котором присутствует региональное отделение АСМАП, и для базирующихся на удалении от него).

Результаты приведены ниже.

**Доставка в пределах города
в течение дня**

Город	Диапазон стоимости, рублей
Москва	350 – 916
Санкт-Петербург	453 – 916
Калининград	211 – 827
Ростов-на-Дону	211 – 842
Смоленск	261 – 792
Брянск	267 – 792
Екатеринбург	211 – 792
Новосибирск	211 – 710
Нижний Новгород	267 – 792
Казань	211 – 842
Саратов	211 – 842
Псков	211 – 827



АСМАП

Объединяем лучших

ОБ АСМАП

ЧЛЕНСТВО В АСМАП

Горячая линия АСМАП
МАП и COVID-19

Информационный центр ИРУ
по COVID-19

Справочник МАП

Стоимость топлива

Простой на границе

Финансы и налоги

Ограничение движения

TIR-EPD

Визы

Страхование

TRANSPark

Вопрос-ответ

Интернет-приемная

Карты

Процедуры

Новый заказ:

Выберите пункт выдачи

АСМАП Центральный...

АСМАП Екатеринбург

АСМАП Казань

АСМАП Калининград

АСМАП Ростов

АСМАП С-Петербург

АСМАП Саратов

АСМАП Нижний - Нов...

АСМАП Новосибирск

АСМАП Брянск

АСМАП Смоленск

АСМАП Псков

Выберите тип книжки и количество

Тип

Кол-во

Книжка МДП (6 листов)

1

Книжка МДП (14 листов)

2

Введите e-mail для отправки уведомлений

fred_f1@mail.ru

Заказ оформлен! Ваш заказ принят в работу. АСМАП вышлет вам МДП в течение 10 рабочих дней.

Пётр

Мой профиль

Личный кабинет

Выйти

ПОМОЩЬ

ОБУЧЕНИЕ

Контакты

🏠

Актуальность

АСТ

Настройки

Ваши заказы

Заказ доставки

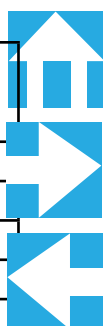
Заказать

Можно констатировать, что целесообразность использования курьерских услуг для внутригородской доставки неочевидна. Ее стоимость вряд ли будет ниже затрат на поездку представителя перевозчика за книжками МДП общественным транспортом. Для предприятий, расположенных в черте перечисленных городов, курьерская доставка книжек МДП и разрешений из АСМАП скорее может рассматриваться как помощь в экстренном случае.

Не секрет, что перевозчики периодически сталкиваются со следующей ситуацией. Поступила заявка на перевозку. Транспортное средство должно быть подано под загрузку в кратчайший срок, а у предприятия для ее совершения нет разрешений или книжки МДП. Здесь тоже может быть полезна служба доставки. Курьерские услуги осуществляются

Сравнение финансовых затрат на доставку

Направление (км)	Срок курьерской доставки, дни	Диапазон стоимо-сти курьерской доставки, руб.	Стоимость проезда на общественном транспорте, руб.	Стоимость топли-ва при поездке на автомобиле, руб.
Москва – Калуга (188)	1 – 2	438 – 2280	1056	1232
Москва – Ярославль (264)	1 – 2	457 – 1780	1402	1936
Казань – Самара (358)	1 – 3	540 – 2207	1668	2550
Саратов – Волгоград (373)	1 – 3	590 – 2012	1860	2580
Москва – Белгород (670)	1 – 2	438 – 2280	1644	4660



без выходных. Это значит, что можно заказать услугу, позвонив оператору в любое время суток. Даже с учетом того, что в большинстве некрупных городов сама доставка возможна только до 18:00 (реже – до 19:00), использование этой услуги иногда может быть единственным способом не потерять необходимую заявку на перевозку. При этом нужно учитывать, что даже в тех случаях, когда финансовая экономия при использовании курьерской доставки неочевидна, ее применение позволяет не отвлекать сотрудников от их служебных обязанностей.

Далеко не все российские предприятия располагаются вблизи региональных подразделений АСМАП. Несмотря на то, что выдача книжек МДП организована во всех федеральных округах Российской Федерации, не менее 50 % использующих их перевозчиков находятся

на значительном расстоянии от них. Именно такие компании могут быть заинтересованы в использовании услуг специализированных служб доставки. Поэтому представляет интерес оценка затрат этой категории перевозчиков при использовании различных способов доставки.

Ниже приведено сравнение финансовых затрат перевозчиков на доставку книжек МДП из ближайшего подразделения АСМАП с использованием специализированных курьерских услуг и собственными силами: на общественном транспорте и на личном/служебном автомобиле.

Направления доставки выбраны не случайно. Именно в указанных городах располагаются российские перевозчики, которые уже используют услуги курьерской доставки транспортной документации в/из АСМАП.

важны сохранность корреспонденции и соблюдение сроков доставки. При этом необходимо иметь в виду, что не всегда более высокая стоимость курьерской услуги свидетельствует о меньшем сроке доставки и большей сохранности корреспонденции.

Как поставщик курьерских услуг гарантирует доставку в установленные сроки? Нередко только на словах. В тексте договора, который предлагает курьерская служба, как правило, отсутствует ответственность за срыв сроков доставки по вине поставщика услуг либо за это предусмотрены минимальные санкции. Некоторые компании все же берут на себя ответственность уплачивать пеню от стоимости оказанных услуг в случае несвоевременной доставки. Часто это 0,1 % за каждый календарный день просрочки, при условии что задержка произошла по его вине. При этом необходимо

Для этой категории перевозчиков использование специализированных курьерских услуг сулит определенную экономию. Оно обойдется как минимум вдвое дешевле по сравнению с выполнением доставки собственными силами.

Таким образом, можно констатировать, что использование курьерских служб для доставки транспортных документов из АСМАП может быть полезно для всех категорий перевозчиков, независимо от их территориального расположения.

Разумеется, требования к курьерской службе, которая будет осуществлять доставку ценных документов (книжек МДП и разрешений на осуществление международной автомобильной перевозки), должны быть существенно выше, чем к обычным службам доставки, специализирующимся на перевозке интернет-заказов. Ведь в данном случае особенно

учитывать, что ни одна курьерская служба не будет компенсировать упущенную выгоду или убытки, понесенные из-за несвоевременной доставки перевозимых ей грузов или документов. Поэтому необходимо тщательно выбирать партнера, который будет осуществлять доставку важной транспортной документации.

В заключение хотелось бы отметить, что транспортные предприятия не могут ограничиваться дистанционным взаимодействием с АСМАП. Периодически у перевозчиков возникают ситуации, когда требуется личное участие их представителей в процессе получения разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок и книжек МДП. В остальных случаях при рациональном подходе использование курьерских служб может обеспечить перевозчикам экономию финансов и времени. 

К вопросу оформления итальянских разрешений

Ирина МОРДАШОВА,
ведущий специалист Департамента
организации перевозок АСМАП

Российские транспортные компании, осуществляющие международные рейсы, не понаслышке знают, что при контроле иностранного перевозчика итальянские компетентные органы уделяют особое внимание проверке правильности и полноты заполнения бланка итальянского разрешения на перевозку груза. Оно должно быть оформлено до начала его использования. В случае некорректного или неполного заполнения к перевозчику применяются серьезные штрафные санкции.

Особо тщательно проверяется соблюдение требования об обязательном и своевременном заполнении граф «А» и «В» в центральной части лицевой стороны итальянского разрешения.

В графе «А» водитель должен указать дату въезда на территорию Италии и предполагаемую дату выезда с нее при двусторонних перевозках. В графе «В» – даты въезда на территорию Италии и предполагаемые даты выезда с нее при осуществлении транзитной перевозки по итальянской территории в прямом (соответствующие две даты в верхней строке) и обратном (соответствующие две даты в нижней строке) направлениях.

Под графами «А» и «В» на лицевой стороне бланка размещены ячейки для проставления отметок итальянских компетентных органов (дата и

печать): соответственно первые две ячейки – для двусторонней перевозки (А) и остальные четыре ячейки – для транзитного проезда в прямом и обратном направлении (В).

Расширение ЕС и упразднение обязательного таможенного контроля на внутренних границах его членов осложнило для перевозчиков получение отметок итальянских контролирующих органов в бланках разрешений. Частыми стали случаи отказа таможенных служб от внесения таких отметок, поскольку фактическое таможенное оформление транспортного средства на границе ими не проводилось.

Данная проблема неоднократно поднималась российской стороной перед итальянскими компетентными органами. К сожалению, их ответы не проясняли и не облегчали ситуацию. Так, например, итальянская сторона предполагала, что для гашения разрешений перевозчики могут обращаться к представителям любых итальянских контролирующих органов на автомагистралях, не конкретизируя при этом наименование соответствующего органа и не поясняя практическую возможность таких обращений.

Со временем итальянские компетентные органы более серьезно озаботились решением проблемы гашения разрешений, неурегулированность порядка которой приводила к справедливым нареканиям со стороны перевозчиков и постоянным обращениям компетентных органов других стран, включая Россию.

В декабре 2017 г. итальянская сторона проинформировала о планируемом в 2018 г. внедрении (на экспериментальной основе) информационной системы гашения разрешений с внесением даты въезда и выезда, которая будет предусматривать возможность доступа для всех перевозчиков, выполняющих рейсы в Италию на основе разрешений.

На портале итальянского транспортного ведомства www.ilportaledellautomobilista.it предполагалось создать специальный раздел для регистрации иностранными транспортными компаниями разрешений с внесением в режиме онлайн данных о датах въезда и выезда транспортного средства в/с территории Италии. Введение этой системы в действие ожидалось в течение 2018 г. О ее запуске итальянская сторона планировала сообщить дополнительно. Соответствующее уведомление было напечатано на английском языке на лицевой стороне бланков итальянских разрешений образца 2018 г. Однако ни в 2018-м, ни позднее данный проект не был реализован.

Контакты российской стороны с представителями итальянского министерства по вопросу контроля разрешений продолжались, в том числе при участии АСМАП. И наконец в текущем году появилась обнадеживающая информация о подготовке Министерством инфраструктуры и устойчивой мобильности Италии нового документа, который должен урегулировать проблему гашения разрешений.

В ответ на обращение Ассоциации по данному вопросу было получено разъяснение Министерства инфраструктуры и устойчивой мобильности Италии касательно порядка внесения перевозчиками дат въезда и выезда транспортного средства в бланки итальянских разрешений на двусторонние и транзитные перевозки грузов, а также проставления печатей итальянскими контролирующими органами в бланках разрешений. Ознакомиться с данным разъяснением можно на сайте АСМАП (<https://www.asmap.ru/detail-news/italiya-utochnenie-italyanskikh-kompetentnykh-organov-po-voprosu-zapolneniya-italyanskikh-razresheni>). Оно опубликовано в сопровождении неофициального перевода на русский язык. В приведенной на сайте АСМАП информации также содержится ссылка на соответствующий документ, направленный итальянским министерством в адрес компетентных органов, включая Министерство внутренних дел и таможенное ведомство.

В соответствии с разъяснениями при выполнении двусторонней или транзитной перевозки дата въезда должна быть вписана до въезда в Италию.

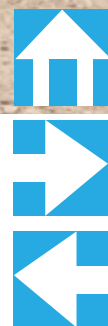
Ожидаемая дата выезда при транзитной перевозке должна быть вписана одновременно с внесением даты въезда (перед въездом в Италию).

Что касается двусторонней перевозки, то дата выезда должна быть вписана в начале выездной поездки, то есть после завершения последнего действия по загрузке или (в случае возврата без груза) после последней разгрузки.

В отношении постановки печатей итальянских органов в бланках разрешений в разъяснении указывается, что это требование применяется только в тех случаях, когда при въезде в Италию транспортное средство конкретно подлежит таможенному контролю (например, в портах, когда предусмотрен таможенный контроль).

Остается надеяться, что принятое итальянской стороной решение облегчит работу перевозчиков и наконец устранил неопределенность в вопросе проставления печатей в бланках итальянских разрешений. ➔





Генеральный директор ООО «Берит-АвтоГаз» Татьяна Силаева: «С годами мы научились обходить препятствия»

Женщина, стоящая во главе успешного предприятия в наши дни, – очень распространенное явление. Однако еще десятилетие назад это было скорее исключением из правил. Сегодня мы поговорим с главой компании «Берит-АвтоГаз» Татьяной Силаевой – обладательницей награды Международного союза автомобильного транспорта для руководителей автотранспорта высшего звена. На протяжении 15 лет ее организация, расположенная в Смоленской области, достойно представляет Россию на рынке международных перевозок, ежегодно подтверждая репутацию надежного делового партнера.

История транспортной компании «Берит-АвтоГаз» берет начало в золотой период международных перевозок: в середине нулевых, когда организация из Смоленска взяла автомобили в зарубежный лизинг и сделала первые шаги на своем многолетнем пути.

– Сфера грузоперевозок в 2005 – 2006 годах действительно была на подъеме. Однако сначала случился мировой финансовый кризис, а затем произошли известные политические события, связанные с вхождением Крымского полуострова в состав России. Это оказало влияние на всю отрасль. В настоящее время трудности связаны с пандемией, свирепствующей с начала прошлого года. В таких условиях выживает сильнейший и наиболее гибкий бизнес, – подчеркивает Татьяна Силаева. – Это не могло произойти без участия водителей, которые проявили смелость и отвагу и продолжили выполнять свою работу в условиях всеобщего страха и риска, обеспечивая страну необходимым медоборудованием и медикаментами. Отмечу, что отношения в нашей компании строятся на доверии и взаимоуважении. С годами водительский состав не претерпел значительных изменений, и до сих пор работают те, кто стоял у истоков.



Генеральный директор ООО «Берит-АвтоГаз» Татьяна Силаева

Своевременная оптимизация налогообложения и упорство руководителя компании, в том числе в судебных тяжбах с налоговой службой, позволили не только остаться в обойме перевозчиков, но и дать старт еще одному направлению работы.

– Например, хоть это и звучит нелепо, при возврате компенсации расходов на топливо компетентные органы пытались нас убедить в том, что мы заправляем автомобили водой или воздухом. Поэтому пришлось

отстаивать свои законные права и интересы в судебном порядке. Полтора года тяжелых судебных разбирательств привели нас к победе. После этого случая интерес к нашей компании значительно вырос, и многие коллеги начали обращаться за консультациями по ряду вопросов. Аккумулировав полученный опыт, мы открыли еще один бизнес – оказание консалтинговых услуг, – отмечает Татьяна Валентиновна.

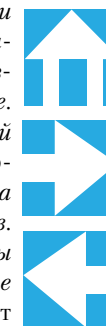
На начало 2021 г. парк техники «Берит-АвтоГаз» составлял 17 автопоездов, среди них крупногабаритные, 12-тонные автомобили и тенты. Работа над улучшением подвижного состава, влияющего на комфорт водителей и максимальное сохранение окружающей среды, ведется на постоянной основе.

География деятельности компании достаточно обширна. Германия и Чехия – это только основные направления работы. Помимо них организация присутствует на дорогах Австрии, Швейцарии, Бельгии, Польши, Литвы и ряда других государств.

Немаловажно, что в «Берит-АвтоГаз» сохраняется настоящий сплав опыта и молодости на всех уровнях производственной деятельности. Каждый из этой цепочки точно знает, какие задачи ему необходимо выполнять для достижения общего успеха.



Татьяна Силаева (слева) и главный бухгалтер Любовь Яценко





Дружно отпраздновали 15-летие компании

Отрасль требует решений

Как и в любом живом бизнесе, в сфере МАП существует свой ряд проблемных вопросов. Так, например, ставки фрахтов по грузоперевозкам существенно снизились и в последние годы остаются практически на одном уровне. При этом цена топлива и остальных платежей на внутреннем рынке постоянно увеличивается. Кроме того, возрастает заполнение парка автомобилей на международных направлениях, что также не ведет к повышению маржинальности бизнеса.

Обладая огромным опытом работы на рынке Татьяна Силаева акцентирует внимание и на нерешенном вопросе с привлечением водителей-белорусов:

— Многие участники российского рынка транспортных услуг признают дефицит отечественных водителей-международников, которые устраиваются на работу в столичные и зарубежные компании в поисках более высокого заработка. Решение этой проблемы пока не найдено. Привлечение иностранной рабочей силы тоже не явилось панацеей от этой беды, так как, набрав нужное количество водителей, не являющихся гражданами России, получаешь массу административных препон, которые все сложнее и сложнее решать. На

данный момент мы пока нашли один более или менее эффективный способ — бережно относиться к людям, создавая им достойные условия труда, что не позволяет возникать такому явлению, как текучка кадров.

Остается актуальным и вопрос необходимого количества польских транзитных разрешений, которых объективно не хватает компаниям. Диалог по этой проблеме продолжается несколько лет, однако консенсус, удовлетворяющий все стороны, пока не достигнут.

Но мы верим в успех усилий Минтранса России и АСМАП по достижению справедливого обмена иностранными разрешениями.

Из-за нехватки польских разрешений предприятия вынуждены переключаться на другие направления, одно из таких — литовское. Здесь они сталкиваются с новыми трудностями — огромными очередями и длительным ожиданием на границе (до нескольких дней). Мы с удовлетворением услышали, что вопрос о снятии барьеров, возникающих при пересечении государ-



Водитель Василий Хиневич работает в компании более 10 лет

ственной границы РФ, был поднят генеральным директором АСМАП А. Н. Курушиным перед министром иностранных дел на встрече с международными автоперевозчиками.

Неоднозначно сказывается на отрасли и цифровизация данных. К примеру, водитель после проезда под рамкой получает сообщение о превышении высоты груза. Однако фактически он ничего не нарушил. Как показывает практика, доказать свою правоту можно только в суде, — рассказывает руководитель «Берит-АвтоГаза». — При этом далеко не каждая компания готова отстаивать свою точку зрения. Это требует не только финансовых вложений, но и немало времени.

В решении этой проблемы все перевозчики положительно восприняли меры, принятые в том числе АСМАП по наведению порядка на АПВГК в Челябинской и Новосибирской области. Мы реально почувствовали, что нас могут защищать.

Перечисленные проблемы на сегодняшний день не являются единственными. Существует и ряд других сложностей, препятствующих эффективной работе компаний в сфере международных перевозок. И пока эти вопросы не решены, нового



Иван Сузанович, профессиональный водитель-наставник

подъема отрасли ожидать не приходится.

— «Берит-АвтоГаз» за 15 лет деятельности столкнулся со многими трудностями — от выдавливания конкурентами (как внутренними, так и внешними) с их территории до выполнения поставок крайне важных для наших партнеров грузов. Наверное, уже без оттенков

сомнения могу сказать, что иногда приходилось в буквальном смысле сдвигать стены ради решения тех или иных насущных проблем. С годами мы научились обходить эти препятствия. Немаловажно, что выстроить конструктивное взаимодействие удалось и с представителем АСМАП в Смоленске. Здесь всегда готовы оказать информационную помощь, подготовить и поставить назревшие вопросы перед высшейшим руководством, — резюмирует Татьяна Силаева.

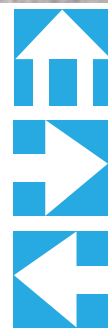
Смоленская область является одним из основных транспортных потенциалов международных автоперевозок в Центральном федеральном округе. На ее долю приходится более 30 % от количества рейсов, выполняемых всеми перевозчиками ЦФО. Эту колоссальную работу проделывают более 170 транспортных компаний Смоленской области, осуществляющих международные перевозки и объединенных в АСМАП. Их парк составляет более 7 тыс. современных транспортных средств различных марок от ведущих мировых производителей. В коллективах предприятий — членов Ассоциации Смоленской области трудится более 8 тыс. работников. ➔



Доставка важного груза



Изобретательный Тандем



125-летию отечественного автотранспорта посвящается

В уходящем году отечественному автомобильному транспорту исполнилось 125 лет. Началом его зарождения как отрасли народного хозяйства России считается 1896 год. Именно тогда Министерство путей сообщения издало обязательное постановление «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах». Кроме того, во время проведения Всероссийской промышленной и художественной выставки, которая состоялась в Нижнем Новгороде в том же году, прошел публичный показ первого отечественного автомобиля.

Пионерами российского автомобилестроения считаются изобретатели Е. А. Яковлев и П. А. Фрезе. Оба являются уроженцами Санкт-Петербурга.

Евгений Александрович учился в пансионе Николаевского кавалерийского училища, после чего поступил в морское училище, ко-

торое окончил в 1875 г. Тогда же, после производства в гардемарины, он был направлен на службу в военно-морской флот. В 1878 г. «за выслугу лет и по экзамену» ему присвоили звание мичмана. За годы службы плавал на русских и иностранных военных и гражданских судах, был взводным и рот-



Е. А. Яковлев

П. А. Фрезе



ным начальником восьмого флотского экипажа.

Первого января 1883 г. мичмана Яковлева произвели в лейтенанты, 14 февраля уволили в бессрочный отпуск, а 25 мая удовлетворили прошение об отставке. К тому времени Евгений Александрович женился, купил дом и завел мастерскую-лабораторию. В ней в течение нескольких лет занимался экспериментами, конструированием и постройкой двигателей внутреннего сгорания. Это были одни из первых моторов такого рода, разработанные в России.

В 1891 г. на базе своей лаборатории Е. А. Яковлев основал предприятие, получившее название «Машиностроительный, чугунно- и меднолитейный завод Е. А. Яковлева». Основной специализацией стало производство двигателей внутреннего сгорания, сконструированных его владельцем. Завод был прекрасно оборудован, имел механический и литейный цеха, паровую машину в 58 л. с. для привода станков. В дополнение к ней установили станционные двигатели – керосиновый и два газовых. Объем выпуска на предприятии достигал нескольких десятков моторов, а валовой оборот компании в 1894 г. составлял 770 тыс. рублей. Постепенно продукция завода приобрела известность как в России, так и за границей. Она не раз экспонировалась на отече-

ственных и зарубежных выставках, в том числе и на всемирном показе в Чикаго в 1896 г. Там конструктор познакомился со своим будущим компаньоном П. А. Фрезе, вместе с которым они построили первый русский автомобиль.

Будучи потомственным предпринимателем, Петр Александрович был совладельцем, а затем и полным владельцем экипажной фабрики «Неллис и Фрезе». Идея создания автомобиля у Фрезе появилась под впечатлением от посещения Всемирной торгово-промыш-

ленной выставки в Чикаго. Там он познакомился как с конструкцией безлошадных экипажей, так и с будущим компаньоном. В 1896 г. Фрезе и Яковлев построили первый русский автомобиль. Причем экипажная часть была изготовлена на фабрике Фрезе. После смерти компаньона в 1898 г. Фрезе продолжил работу над постройкой автомобилей.

В 1899 г. с разрешения Николая II он организовал акционерное общество постройки и эксплуатации экипажей и автомобилей – «Фрезе и Ко». В этом же году на его пред-





приятии собрали электромобиль И. В. Романова, затем первый русский грузовик (1901 г.), первый русский троллейбус (1902 г.), серию почтовых фургонов (1903 г.). В начале XX века Петр Александрович представлял в России интересы ряда иностранных автомобильных компаний: De Dion-Bouton, Lorraine-Dietrich, Minerva, Renault и других, в немалой степени способствуя распространению автомобилей в стране.

В 1907 г. на первой Международной выставке в Санкт-Петербурге фирма «Фрезе и Ко» была награждена большой золотой медалью за производство и распространение автомобилей в России. Всего же с 1899 по 1908 г. фирмой было изготовлено более 200 автомобилей. За это время компания превратилась в полноценный автозавод, на котором работало более 100 рабочих и служащих.

В конце 1910 г. Фрезе отошел от дел и продал фабрику петербургскому отделению Русско-Балтийского вагонного завода. На вырученные деньги он купил небольшое имение в Тверской губернии, где и жил до конца своих дней.

Но вернемся к первому российскому автомобилю. На чикагской выставке оба русских изобретателя получили бронзовые медали: Е. А. Яковлев – за газовые двигатели, изготовленные на Первом русском заводе газовых и керосиновых двигателей, а П. А. Фрезе – за совершенные образцы конных повозок, выпускаемых экипажной фабрикой «Фрезе и Ко». На этой же ярмарке состоялся дебютный показ одного из первых в мире автомобилей серийного производства – немецкого «Бенц» модели «Вело». Машина привлекла к себе внимание будущих компаньонов. Именно тогда

они решили создать подобный автомобиль, но уже на родине.

В июле 1896 г. на XVI Всероссийской промышленной и художественной выставке в Нижнем Новгороде состоялся публичный показ первого российского автомобиля. В то время это была самая крупная в стране выставочная площадка, на которой демонстрировались лучшие отечественные достижения в области промышленности. Ярмарку лично курировал российский император. Совместная разработка Фрезе и Яковлева не затерялась среди множества замечательных и интересных экспонатов, император Николай II побывал в отделе экипажного дела и осмотрел автомобиль в действии.

Российские изобретатели талантливо воплотили в жизнь собственные разработки и многие идеи, которые применялись в мировом автомобилестроении конца XIX века. По конструкции экипажная часть первого российского автомобиля следовала традициям легких конных колясок и комплектовалась складным кожаным верхом. Передние рессоры поворачивались вместе с колесами относительно шкворней, которые были расположены не только в балке передней оси, но и в поперечине, жестко связанной с каркасом кузова. На ней же крепилась рулевая трапеция, высоко поднятая над дорогой и таким образом не подверженная ударам о возможные препятствия. Для сравнительно легкой (320 кг) коляски выбрали деревянные колеса. Это было сделано с прицелом на то, что булыжная мостовая требует более прочной их конструкции.

Колеса оснащались сплошными резиновыми шинами, поскольку петербургская фирма «Треугольник» обратилась к производству пневматических шин только в 1898 г.

На автомобиле был установлен бензиновый карбюраторный двигатель с испарительной системой охлаждения. При его работе вода постоянно кипела, пар поступал в конденсатор, где охлаждался и конденсировался в воду, но часть воды испарялась. Ее запас (около 30 л) размещался в двух боковых баках.



Сам же конденсатор в виде горизонтального длинного цилиндра размещался за спинкой сиденья. На двигатель был установлен и испарительный карбюратор, напоминавший вертикальный цилиндрический бачок диаметром около 200 мм. Он подогревался отработавшими газами, бензин испарялся, насыщая парами проходивший через бачок воздух. Состав рабочей смеси мог быть изменен в смесителе, где она при необходимости объединялась с добавочным воздухом. Для регулирования ее состава служил поворотный рычажок, выведенный под сиденье водителя. Количественной регулировки смеси, поступающей в цилиндр, не было, как и опережения зажигания. Электрическое зажигание осуществлялось от батареи и индукционной катушки с электромагнитным прерывателем (разновидность катушки Румкорфа).

Эти особенности конструкции не позволяли регулировать частоту вращения двигателя применительно к нагрузке на него и по пути предопределяли его работу как бы на стационарном режиме. Такие действия были необходимы при переключении передач.

Для передачи крутящего момента на ведущие колеса служили две цепи, которые связывал промежуточный вал с закрепленными на нем шкивами. Но вал был сделан разрез-

ным, и его полувалы связывал дифференциал. Максимальная скорость первого русского автомобиля составляла 20 верст в час.

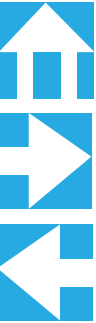
Принципиальная схема трансмиссии была заимствована от станков. Она состояла из двух ремней из прорезиненной ткани, работавших на ступенчатых шкивах. Каждый соответствовал низшей и высшей передачам, и каждый имел холостой ход. Передвижением ремней (и, тем самым, переключением передач) управляли с помощью двух рычаж-

ков на вертикальных осях, расположенных справа от рулевой колонки. Пробуксовка ремней при переключении заменяла действие механизма сцепления.

К сожалению, сейчас уже невозможно установить, сколько автомобилей было изготовлено заводом Яковлева и фабрикой Фрезе. Хотя из анализа конструкции автомобиля (с учетом широкой унификации деталей, узлов, материалов, имеющихся на рынке того времени) можно сделать вывод, что конструкция автомобиля была создана для серийного производства.

Продажи автомобиля Яковлева и Фрезе в Российской империи стартовали спустя год после первой демонстрации. По некоторым данным, цена на него начиналась с отметки в 1 500 рублей. Это было в два раза дешевле стоимости автомобиля Бенца и примерно в 30 раз дороже, чем обычная лошадь.

В год столетия создания российского автомобиля в реставрационно-техническом центре газеты «Авторыев» была изготовлена его точная копия. Модель стала центральным экспонатом ретроспективной экспозиции отечественного автопрома. А в нынешнем году она была представлена на выставке COMTRANS – 2021. 🚗

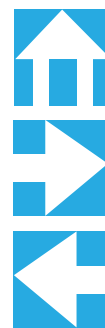


ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПЕРВОГО РОССИЙСКОГО АВТОМОБИЛЯ

Авторское название	Самодвижущийся экипаж
Тип кузова	Кабриолет
Число мест	2
Максимальная скорость	20 верст/час (около 21,3 км/ч)
Мощность двигателя	2 л. с.
Тип двигателя	Бензиновый, карбюраторный с испарительной системой охлаждения
Расход топлива	20–25 л на 100 км
Запас воды	30 л
Трансмиссия	С ремennым приводом на ступенчатых шкивах
Сцепление	За счет пробуксовки приводных ремней
Подвеска	Рессорная, шкворневая
Колеса	Деревянные, обтянутые прорезиненной тканью, разновеликие по осям



«Свой» страховщик: критерии выбора



В предыдущих номерах журнала «МАП» (№ 6, 2019 г.; № 3 и № 5, 2020 г.; № 2, 2021 г.) мы уже разбирали различные ошибки, допускаемые перевозчиками при заключении договоров страхования. Сегодня отдельно поговорим о том, как во всем разнообразии страховых компаний на рынке выбрать «своего» страховщика.

Анна НАЗИНА,
начальник отдела услуг
ООО «АСМАП-Сервис»

Когда речь заходит о необходимости страховать транспортные (и не только) риски, пожалуй, одним из первых встает вопрос выбора не столько комплекта необходимых рисков или территории покрытия, а прежде всего своего партнера на ближайший год (или даже на всю оставшуюся жизнь) – страховой компании, или, проще говоря, своего страховщика.

В 1988 г. законом «О кооперации в СССР» было положено начало де-монополизации страхового дела. Со временем помимо Госстраха СССР и «Ингосстраха» на страховом рынке стали появляться (и, что самое не-

приятное для страхователя, – исчезать) компании, имеющие возможность конкурировать между собой и предлагать клиентам все разнообразие страховых продуктов, обладая при этом историей и репутацией.

В связи с тем, что страховой продукт в момент его покупки нельзя потрогать, имидж страховой компании играет едва ли не важнейшую роль при ее выборе. Именно поэтому «правильный» страховщик всегда будет пытаться произвести необходимые выплаты. При этом он аргументированно откажет по невыплатным делам, сохраняя не только официальный рейтинг надежности, но и свой статус согласно отзывам сарафанного радио.

Что касается рейтингов в целом, то присвоение страховым компаниям

оценок российских и международных рейтинговых агентств отчасти может помочь решить проблему выбора. Однако нужно понимать, что каждое агентство располагает собственной методикой, не всегда объективной, порой ориентируясь исключительно на сборы премий или отзывы клиентов.

Пожалуй, можно принимать во внимание прежде всего данные российского кредитного рейтингового агентства «Эксперт РА», включенного в реестр Банка России. Помимо присвоения рейтингов, оно влияет на допуск финансовых организаций к тем или иным видам деятельности. В случае, если объект рейтинга характеризуется максимальным уровнем финансовой надежности (устойчивости), ему присваивается

уровень AAA (или ruAAA). У таких компаний факторы финансовых рисков и их влияния на деятельность фирм минимальны.

И все-таки большинство из нас при выборе страховщика руководствуется далеко не рейтингом, а, скорее всего, собственным опытом или отзывами своих знакомых. Помимо прочего, зачастую выбор может быть ограничен именно страховым продуктом, который нам необходимо приобрести. Ведь далеко не все страховщики могут предложить клиентам абсолютно все виды страхования. Страховая компания может не иметь лицензии на страхование таких узкоспециальных видов, как, например, страхование ответственности арбитражных управляющих или владельцев воздушных судов, или, напротив, имея лицензию, но не желая брать на себя ответственность за заведомо убыточный вид, допустим, ОСАГО, отказывать в приеме документов под любым удобным предлогом.

Давайте, как обычно, остановимся именно на тех видах страхования, которые необходимы при осуществлении МАП, и начнем именно с ОСАГО, где выбирать страховую компанию на сегодняшний день не приходится. К сожалению, именно страхование гражданской ответственности владельцев грузового автотранспорта на протяжении уже довольно долгого времени страховщики относят к наиболее убыточным видам. Еще проблематичнее разместить данный риск перевозчикам с организационной формой ИП. Освещая эту проблему ранее, мы уже говорили о незаконности навязывания дополнительных услуг и прочих ухищрениях страховщиков. Но так или иначе, а в данных обстоятельствах у перевозчика два пути: потратить свое время для преодоления препятствий, придуманных выбранной поначалу страховой компанией, или обратиться к другому, менее разборчивому страховщику. При этом нельзя забывать о том, что, учитывая возможность обращения за выплатой по системе прямого урегулирования убытков в свою страховую компанию, выбор страховщика

по ОСАГО (в отличие от «Зеленой карты») формальностью однозначно не будет. Соответственно, ошибочно выбирать страховщика наобум.

К слову о страховании ответственности по системе «Зеленая карта». Поскольку по вашему полису обращаться в страховую компанию за выплатой будет пострадавшая сторона (согласно законодательству страны, в которой произошло ДТП), то в принципе вы можете смело выбирать любую фирму, которая осуществляет операции по страхованию в рамках международной системы «Зеленая карта». На сегодняшний день среди членов бюро в РФ десять страховщиков, каждый из которых является довольно крупным игроком на страховом рынке.

Страховых компаний, осуществляющих деятельность по добровольным видам, но тем не менее необходимым для осуществления МАП, огромное количество. Каждая из них имеет возможность предложить вам свой продукт с уникальными условиями. В первую очередь, конечно, с низкими ставками. Но политика демпинга на страховом рынке со второго-третьего страхового года (когда убытки начинают «догонять») приводит к плачевным последствиям. Поэтому ориентироваться только на озвученную вам страховую премию по договору было бы самой серьезной ошибкой. Также не следует ориентироваться исключительно на отзывы своих коллег по цеху, так как каждое страховое событие уникально и всегда кажется выгодноприобретателю однозначно выплатным, но может таковым не являться из-за, казалось бы, незначительных на первый взгляд обстоятельств.

Есть страховщики, традиционно специализирующиеся на транспортных рисках, знающие, что именно может быть интересно и выгодно перевозчику. Например, медицинское страхование с территорией покрытия не только «Шенгенская зона», а «Весь мир, включая РФ, за исключением 90 км от места постоянной регистрации». Это совершенно неинтересно туристу, но крайне востребовано водителями, осуществляющими МАП. Или КАСКО с

установленной франшизой со второго страхового события, когда вы получаете приличную скидку к тарифной ставке, но при этом полное возмещение при первом страховом случае. Или порейсовое страхование ответственности перевозчика – ведь далеко не всегда требуется покрытие на длительный период в силу не только экономии, но и невозможности спрогнозировать страховую сумму, номенклатуру грузов и прочие условия в рамках договора страхования.

Итак, выбирая страховую компанию, мы определяемся с видом и принципиальными условиями, которые хотелось бы учесть в полисе. Затем из оставшихся страховщиков, имеющих возможность предложить именно тот продукт, который нам необходим, останавливаемся на тех, которые входят как минимум в первую двадчатку, имеют высокий рейтинг и приличные отзывы, а самое главное – предлагают адекватные рыночные условия. В большинстве случаев самая распространенная ошибка в страховании – считать, что вы приобретаете воздух, и рассчитывать на легкое урегулирование убытков, заплатив за полис в несколько раз меньше, чем того требует установившаяся на страховом рынке средняя тарифная ставка.

В связи с тем, что российский страховой рынок традиционно «предлагает» перевозчикам, желающим обеспечить свой бизнес полноценным страховым покрытием, преодолеть ряд препятствий, для подбора надежной страховой компании и продукта, необходимого именно вам, мы рекомендуем обратиться к профессионалам – в отдел услуг ООО «АСМАП-Сервис». На протяжении 18 лет наши специалисты постоянно анализируют страховой рынок, отбирая для сотрудничества страховые компании с безупречной репутацией, при необходимости формируя комплексные предложения, идеально подходящие международным автоперевозчикам по соотношению «цена – качество», или уникальные страховые продукты, созданные специально для членов АСМАП и клиентов ООО «АСМАП-Сервис». ➔



Основной принцип работы – доверие

С далекого 1998 года, когда компания ООО «Автозападтранс» начала свой бизнес по грузоперевозкам, минуло уже 23 года. Из небольшой организации с автопарком, состоящим из двух арендованных автопоездов отечественного производства, она превратилась в одного из крупных игроков на рынке грузовых автомобильных перевозок Калининградской области с автопарком более 100 единиц техники.

На протяжении всех этих лет во главе компании стоит бессменный руководитель, профессионал своего дела – Михаил Андреевич Полуянов. Во многом благодаря его работе и деятельности созданного им коллектива компания активно развивается: приобретается новый подвижной состав, построена база, заключаются долгосрочные контракты.

Этот труд оценивается по достоинству. Так, в 2013 г. ООО «Автозападтранс» стало одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» в категории свыше 50 транспортных средств. Сам М. А. Полуянов за многолетний добросовестный труд и большой личный вклад в работу транспортного комплекса Калининградской области награжден Почетной грамотой Министерства развития инфраструктуры Калининградской области и Почетной грамотой АСМАП.

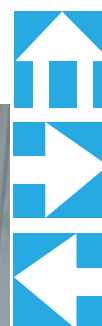
За долгое время своей работы компания переживала не только взлеты, но и падения. Одной из таких трудностей, с которой столкнулась фирма, стала нехватка рабочего пространства. И речь здесь идет не столько о рабочей территории администрации компании, сколько о площади, необходимой для парковки и ремонта транспортных средств. Но благодаря целенаправленной и упорной работе Михаила Андреевича эта пробле-

ма решена. В декабре 2020 г. ООО «Автозападтранс» переехало в новое офисное помещение площадью 4 000 квадратных метров, располо-

женное на 5 гектарах, к которым примыкают десять автомобильных боксов. Безусловно, это благоприятно отразилось на эффективности



М. А. Полуянов на рабочем месте



Дружный коллектив и подрастающее поколение ООО «Автозападтранс»

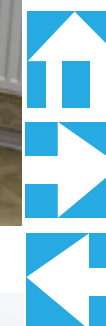
работы коллектива предприятия, прежде всего механиков, слесарей и водителей. В настоящее время на территории новой автомобильной базы завершается строительство еще одного помещения на десять автомобильных боксов, которое также будет использоваться для обслуживания и ремонта транспортных средств.

Помимо международных грузоперевозок, организация осуществляет торговлю запасными частями и автомобильными шинами компании Continental AG, которая занимает первое место в Европе и четвертое в мире по производству шин, и чьим официальным представителем на территории Калининградской области ООО «Автозападтранс» является уже много лет подряд.

Однако предприятие не забывает и о диверсификации направлений бизнеса. Так, при принятии решения о строительстве новой ав-



Территория компании





Охрана офиса

томобильной базы строительный материал в виде бетонных блоков и тротуарной плитки не закупали, а приобрели линию по производству этих и других подобных им строительных материалов. По прошествии трех лет ее использования можно сделать вывод о том, что выбор был сделан верно. В настоящее время, помимо обеспечения своих нужд в цементно-песчаных блоках и тротуарной плитке, ООО «Автозападтранс» занимается в том числе и реализацией этой продукции третьим лицам.

Продолжая разговор о трудностях, нельзя пройти мимо основной проблемы последних лет, с которой столкнулись как в России, так и во всем мире, – это коронавирусная инфекция Covid-19. Специфика бизнеса грузоперевозок заключается в том, что он продолжает работать почти во всех сложных для государства ситуациях. Однако это, увы, не исключает человеческого фактор. Водители, являющиеся основной трудовой частью коллектива компании, как и любые другие работники иных сфер деятельности, могут заболеть. Но, как известно, без водителя гру-

зовые автомобили пока что ездить не научились.

На протяжении всего времени пандемии ООО «Автозападтранс» строго соблюдает требования нормативных актов по дистанционной работе части трудового коллектива и не скупится на бесплатные средства личной гигиены для своих работников. И в том числе благодаря этим мерам количество заболевших в организации было минимальным, что позволило компании функционировать без перебоев.

Несмотря на нелегкое время, парк автомобилей организации постоянно модернизируется и расширяется. Безусловно, это уже не носит такой масштабный характер, как пять-семь лет назад. Тем не менее в период с 2018-го по 2021 г. ООО «Автозападтранс» приобрело пять новых седельных тягачей Volvo. Если в прошлые годы четверть автомобильного парка находилась в лизинге, то в настоящее время все транспортные средства перешли в собственность, что является определенным положительным признаком развития компании.

В 2021 г. весь подвижной состав предприятия был оборудован GPS-датчиками, позволяющими контролировать как местоположение транспортного средства, так и движение топлива из/в его бензобака. В ближайших планах – установка GPS-датчиков на рефрижераторы с целью дистанционного контроля температурного режима при перевозках скоропортящихся грузов. Это приобрело свою актуальность, поскольку в последнее время участились случаи краж термографов, расположенных снаружи полуприцепа-рефрижератора, стоимость которых варьируется от 300 до 500 евро. Кроме того, современные температурные GPS-датчики упрощают перевод температурной информации на бумажный носитель, который теперь можно выполнить, находясь в теплом офисе у компьютера, подключенного к сети Интернет, а не у самой рефрижераторной установки в непогоду.

Все эти меры, предпринимаемые ООО «Автозападтранс», направлены прежде всего на удовлетворение потребностей клиентов, количество которых с каждым годом увеличивается. Ежегодно за услугами грузоперевозок к организации обращаются не менее 100 компаний. Безусловно, для большинства из них предприятие не является основным перевозчиком, но, видя отношение к заказчикам, минимум треть из обратившихся остаются на долгосрочную перспективу.

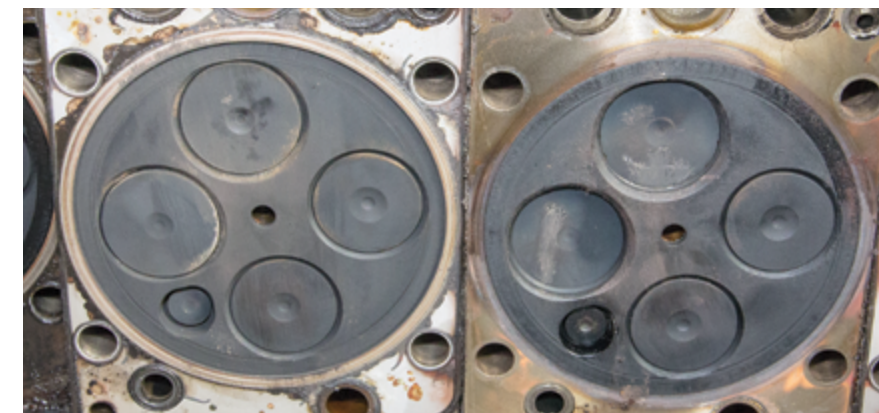
Немаловажным обстоятельством, способствующим доверию клиентов к ООО «Автозападтранс», является то, что при перевозке грузов компания применяет все возможные виды страхования. Несмотря на то, что это является значительной статьей расходов, фирма страхует свою ответственность, так как убеждена, что это существенно повышает имидж организации. А доверие со стороны заказчиков является основополагающим принципом в работе ООО «Автозападтранс». ➔

Сердечная недостаточность

При покупке бывшего в эксплуатации грузовика очень важно проверить техническое состояние его двигателя. Если подойти к делу спустя рукава или слепо довериться продавцу, то можно попасть на капитальный ремонт мотора. Приведем яркий тому пример из практики СТО «Грузовик сервис».

Андрей ШИЛОВ
Фото автора

Сложившаяся за последние годы экономическая ситуация, подстегнувшая рост стоимости автомобилей, вынудила многие малые и средние транспортные компании приобретать не новые, а бывшие в эксплуатации тягачи. Они заменяют собой сильно изношенные транспортные средства, восстановление которых до рабочего состояния требует крупных вложений. Как правило, чтобы приобрести машину с приличным остаточным ресурсом, ее присматривают у крупных перевозчиков, которые с завидной пери-



Шестицилиндровый рядный мотор седельного тягача Mercedes-Benz Axor (модель OM 457) имеет индивидуальные головки блока цилиндров, что значительно снижает стоимость ремонта ДВС, если требуется восстановление или замена ГБЦ. Правая на фото головка имеет существенный дефект – разрушение седел выпускных клапанов и прогар их тарелок. Именно в приводе данных клапанов и произошел проворот толкателей



Выпускные клапаны очень сильно утоплены в головку блока по отношению к ее привалочной плоскости. Для того, чтобы диагностировать сильный износ/разрушение седел и тарелок клапанов, мерительный инструмент не требуется. Стоимость ремонта ГБЦ по самым скромным подсчетам составит не менее 8 тыс. рублей. За б/у головку на «разборках» просят от 15 тыс. рублей

одичностью обновляют свои парки, покупая новые машины партиями и выставляя на продажу достаточно свежие автомобили, имеющие пробег не более миллиона километров.

Стоявшие на балансе крупных парков тягачи в большинстве своем проходят регулярное и полноценное техническое обслуживание с использованием качественных расходных материалов. Следовательно, на момент продажи они находятся в технически исправном состоянии, а ресурс их основных узлов и агрегатов еще далеко не исчерпан. Это позволяет не имеющим толстой финансовой подушки перевозчикам приобрести за относительно небольшие деньги полностью рабочий тягач, с



Для сравнения: так должны позиционироваться тарелки клапанов по отношению к привалочной плоскости ГБЦ, когда седла не имеют износа. При ремонте двигателя моторист, отвечающий за свою работу, непременно произведет разборку головки, выполнит дефектовку ее составляющих, как минимум притрет клапаны к седлам и заменит маслосъемные колпачки. Данная работа стоит примерно 4 тыс. рублей за одну ГБЦ



При срезании шпонки происходит проворот толкателя в посадочном колодце, ролик становится боком к кулачку распределительного вала и подобно резцу точит металл. Мотор обречен на дорогостоящий ремонт



Если моторист вовремя заметит начало процесса выкрашивания металла ролика толкателя и произведет его замену, то это позволит избежать больших затрат на ремонт мотора. Однако в большинстве случаев распределительный вал спасти уже не удастся. Его шейка также будет иметь следы выкрашивания металла. Причиной данного разрушения является игнорирование регламента по регулировке привода клапанов, а также применение моторных масел несоответствующего класса качества, затягивание сроков проведения ТО

минимальными вложениями вывести его на линию и получать хорошую прибыль. Однако нередко выгодная, казалось бы, со всех сторон покупка, оборачивается убытками, к тому же весьма немалыми.

Не доверяй, а проверяй!

Одна небольшая транспортная компания, которая регулярно обновляет свой подвижной состав, приобретаемая б/у тягачи, выставяемые на продажу грандами мира перевозок, приняла решение о покупке седельного тягача Mercedes-Benz Axog. Причем это уже был восьмой автомобиль данной модели в парке. Так как все транспортные средства покупались у крупных компаний, которые имеют практически безупречную репутацию по сервисному обслуживанию своих машин, то сделка по очередному ТС была оформлена, что называется, с закрытыми глазами. И расплата за такую непростительную халатность не заставила себя долго ждать. Фактически в первом же рейсе водитель тягача отметил нарастающий шум, идущий от ДВС, который по возвращении машины в парк перерос в характерный стук. Так как эксплуатировать тягач дальше не представлялось возможным, механики приняли решение передать его на диагностику и ремонт в сервисный центр. Дальнейшие события развивались как по сценарию плохого кино.



Кот в мешке

На этом седельном тягаче был установлен массовый (хорошо изученный ремонтниками и достаточно надежный) дизельный двигатель модели OM 457. Это облегчило поиск причины неисправности. Как оказалось, механики транспортной компании, которой принадлежало ТС, не просто знали о том, что у его мотора имеются проблемы с механизмом привода клапанов (конкретно – с толкателями), но и поступили крайне неприлично, скрыв данную проблему от покупателя машины. А для того, чтобы к техническому состоянию мотора не возникло вопросов, мастера, как говорится, зажали привод по максимуму, чтобы снизить уровень шума от изно-

шенных толкателей. Главное – подписать акт приемки/передачи продаваемого транспортного средства и выкатить тягач за ворота парка, ведь дальше решение проблем с машиной автоматически ляжет на плечи нового владельца грузовика. И их замысел удался. А как можно по-иному трактовать тот факт, что механик со стороны покупателя, принимавший машину, не выявил имевшийся в моторе дефект?

Откроем маленький секрет: чтобы услышать характерный стук, который издают изношенные толкатели даже зажатого привода, нужно пустить холодный мотор. В нашем же случае машина была специально прогрета к приезду покупателя, и проверка мотора проводилась «на горячую».

Итак, на вопрос о том, кто виноват, мы ответ дали. Осталось принять решение: что делать? А вот здесь уже многое зависит от того, насколько критичны повреждения ДВС и как они вписываются в принятые технологии ремонта с позиции имеющегося у перевозчика на это бюджета.

Неприятная особенность конструкции

У рассматриваемого нами дизельного двигателя модели OM 457 есть одна неприятная особенность. При



Индивидуальные топливные насосы – дорогие агрегаты. Своевременно проведенная проверка их технического состояния позволит минимизировать затраты на ремонт мотора



Поврежденное посадочное место толкателя в блоке цилиндров фактически приговаривает остов мотора к утилизации. Спаси ситуацию могут обходные технологии ремонта – восстановление посадочных мест и ремонтные толкатели стоимостью 35 и 10 тысяч рублей за одну «точку». Ремонт проводится на страх и риск владельца машины



Два характерных износа кулачков распределительного вала, связанных с проворотом толкателя и заклиниванием его ролика, выкрашиванием металла при нарушении зазоров в приводе, применением масел несоответствующего класса качества, затягиванием сроков ТО. В процессе выкрашивания поверхности ролика толкателя и кулачка распределительного вала нарушается регулировка в приводе клапанов и повышается шумность работы ДВС. Это сигнал: срочно в ремонт



заклинивании ролика толкателя привода клапанов и его провороте повреждения получают выполненные в блоке цилиндров посадочные гнезда. Если следовать заводской технологии ремонта мотора, то нужно менять... блок цилиндров (!), при этом если рассматривать покупку нового, то затраты составят примерно 250 – 280 тыс. рублей. Именно такие цены фигурируют на известных интернет-площадках. Разумеется, не все готовы к таким дополнительным затратам. По этой причине в большинстве случаев чаша весов склоняется в сторону покупки б/у блока, за который в специализированных магазинах – «разборках» просят от 140 до 170 тыс. рублей. А с учетом того, что помимо блока цилиндров потребуется замена распределительного вала, который также получает сильные повреждения, владельцы грузовиков всерьез рассматривают и вариант приобретения б/у мотора. ДВС в хорошем состоянии позволит значительно сэкономить. Но опять-таки, кто даст гарантию того, что и во второй раз вам не придется доставать из мешка кота?

Обходные технологии: за и против

На рынке услуг по ремонту двигателей коммерческой техники есть предложение по восстановлению посадочных мест толкателей в



Геометрию блока цилиндров необходимо проверить по постелям коренных подшипников коленчатого вала, особенно если на них видны проплешины. Делать это нужно в специализированных мастерских, которые обладают всем необходимым измерительным оборудованием, а мастера имеют высокую квалификацию

блоке цилиндров дизельного двигателя модели OM 457. Стоимость операции по одному толкателю составляет примерно 35 тыс. рублей. Данную работу выполняют специализированные мастерские, которые имеют все необходимое для этого оборудование, а также запасные части.

Казалось бы, вот решение проблемы. Теперь нет нужды искать годный б/у или приобретать новый блок цилиндров, для того

чтобы вернуть ДВС в строй. Но гарантии на выполненный по обходной технологии ремонт мастерские не дают. Иными словами, каждый владелец машины решает сам – рисковать ему или нет. Справедливости ради отметим, что положительный опыт есть. Многие машины, моторы которых были отремонтированы по обходным технологиям, прошли уже под миллион километров, и пока замечаний к восстановленным уз-



Форсунки с махровым нагаром отправляются на переборку. Стоимость работ составит примерно 36 тыс. рублей за шесть инжекторов



Метки на блоке цилиндров были поставлены механиками продавца. Их расположение строго соответствует местам, где имелись проблемы с толкателями. Вывод: даже мелкие подсказки не должны ускользнуть от внимания механика покупателя, который проводит диагностику силового агрегата тягача перед его приобретением

лам нет. Разумеется, имеют место быть и неудачные попытки ремонта. Они объясняются необходимостью выполнения сложных операций, которые требуют применения дорогого высокоточного оборудования и приспособлений. А приобрести такие могут себе позволить очень немногие фирмы. Чтобы станки и оснастка окупилась, нужны регулярные заказы и большие объемы работ.

Если данная услуга в вашем регионе недоступна, то стоит поискать компании, которые предлагают альтернативный путь решения проблемы – установку ремонтных толкателей. Они (в отличие от оригинальных деталей) имеют шпонку большей длины, практически на всю длину стаканчика толкателя. Эти детали не являются заводскими и не вписываются в одобренную производителем мотора технологию ремонта.



Любые не заводские отметки на блоке цилиндров могут свидетельствовать о том, что самая дорогая деталь ДВС куплена на «разборке». Никто не даст гарантий, что мотор, собранный на основе бывшего в эксплуатации блока цилиндров, будет исправно и надежно работать в течение длительного времени

Ремонтные толкатели выпускаются альтернативными производителями деталей двигателей. В среднем за ремонтный толкатель на рынке просят 9 – 10 тыс. рублей. Отметим, что статистики по использованию данных запасных частей накоплено крайне мало. По этой причине давать рекомендации – использовать их или нет – мы не станем.

На коротком плече

В любом случае после восстановления мотора с использованием обходных технологий не стоит ставить машину сразу на междугородние линии. Процесс обкатки должен проходить на коротком плече, чтобы в случае повторного возникновения неисправности можно было отправить за поломавшимся другой (исправный) тягач или минимизировать расходы на оплату стороннего эвакуатора. Надеемся, что чужой опыт послужит хорошим предупреждением компаниям, уделяющим недостаточно внимания диагностике б/у моторов грузовиков, которые рассматриваются к приобретению. А чтобы наглядно показать, какие могут ждать сюрпризы тех, кто не хочет учиться на чужих ошибках, мы подобрали фото деталей с рассматриваемого нами двигателя и дали к каждой подробные комментарии. Предупрежден – вооружен. 🛑



В Италию – с Green Pass



Рынок международных автомобильных перевозок в сообщении Россия – Италия является одним из самых важных и востребованных для отечественных перевозчиков. Российские транспортные компании всегда проявляли большую заинтересованность в организации перевозок на данном направлении. На протяжении многих лет это подтверждается достаточно высокой долей участия в обслуживании российско-итальянского рынка – свыше 70 %.

И, конечно, любые нововведения, ограничения и требования, вводимые на территории Италии, вызывают вопросы, обеспокоенность и порой осложнение процесса выполнения перевозки со стороны всех участников итальянского рынка транспортных услуг. Безусловно, свои коррективы в их работу внесло и распространение коронавирусной инфекции.

Мария БУДАНЦЕВА,
ведущий специалист Департамента
организации перевозок АСМАП

Ситуация с распространением коронавирусной инфекции и принятые в странах противоэпидемические требования привели к введению дополнительных ограничительных мер, в том числе и для автотранспорта. С целью сдерживания распространения и контроля инфекции COVID-19 компетентными органами ряда иностранных государств устанавливается список стран с высоким или низким эпидемиологическим риском передачи COVID-19, вводятся требования о необходимости предъявления при въезде определенных документов, а именно:

- сертификат о полной вакцинации;
- отрицательный результат ПЦР-или антиген-теста;
- справка о перенесенном заболевании с подтверждением коронавирусной инфекции в течение последних 180 дней.

В частности, в Италии 22 сентября 2021 г. вступил в силу декрет-закон № 127 от 21.09.21 «Неотложные меры по обеспечению безопасного выполнения общественных и частных работ за счет расширения сферы действия зеленой сертификации COVID-19 и усиления системы проверки». В соответствии с его положениями для работников государственного и частного секторов вводится требование обязательного наличия Зеленого сертификата COVID-19 (так называемого Green Pass) на период с 15 октября по 31 декабря 2021 г.

Исключений для работников сферы транспорта и логистики документ не предусматривает.

Зеленый сертификат COVID-19 (Green Pass) – цифровой сертификат, который применяется по предложению Европейской комиссии для облегчения свободного и безопасного передвижения граждан в Европейском союзе во время пандемии COVID-19. Это цифровой или бумажный документ, содержащий штрих-код (QR-код) и печать.

В Италии он выдается только через Национальную платформу DGC Министерства здравоохранения.

Зеленый сертификат (Green Pass) подтверждает одно из следующих условий:

- полное прохождение вакцинации против COVID-19;
- наличие отрицательно ПЦР-или антиген-теста;
- перенесенное заболевание коронавирусной инфекцией за последние шесть месяцев.

Получить сертификат можно на итальянском, английском или немецком языках.

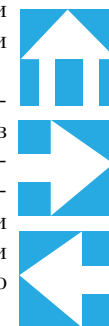
Новое требование об обязательном наличии Зеленого сертификата затронуло все итальянские профессиональные транспортные объединения. Это вызвало обеспокоенность в связи с возможными негативными последствиями данных требований для транспортного сектора. Представители транспортных операторов заявляли о необходимости освобождения водителей грузового автотранспорта от обязательного наличия Green Pass при соблюдении ими требуемых мер безопасности.

Неопределенная ситуация с применением Зеленого сертификата

вызвала множество вопросов и даже опасений о возможной приостановке въезда в Италию со стороны наших перевозчиков. Для получения необходимых пояснений (по просьбе АСМАП) Министерством транспорта Российской Федерации было направлено обращение итальянской стороне.

14 октября 2021 г. Министерство здравоохранения Италии и Министерство инфраструктуры и устойчивой мобильности Италии опубликовали разъяснения касательно применения декрет-закона № 127 от 21.09.2021. В соответствии с документом иностранные водители, прибывающие в Италию, фактически освобождаются от получения Green Pass. При этом они смогут получить доступ к местам погрузки/разгрузки при условии, что эти операции выполняются другими сотрудниками.

Благоприятное решение итальянских компетентных органов положительно скажется на транспортном обеспечении потребностей внешней торговли Италии и позволит избежать блокировки международного автомобильного транспорта. 🛑



Учредитель ООО «Виктория Грант» А. А. Коваль:

«В сфере грузоперевозок нужно работать по принципу «Я там был, я все видел»

Составляя очередной блок материалов в рубрику «Странички юмора», редакция журнала «МАП» попросила учредителя компании «Виктория Грант» (г. Ростов-на-Дону) А. А. Ковалья рассказать интересную историю из своей повседневной практики для наших читателей. Александр Артурович с удовольствием повел свой рассказ, из которого неожиданно получилось полноценное интервью, которое мы и публикуем.

– До 2017 г. я не занимался грузовыми перевозками, а был руководителем многопрофильного химического холдинга ООО «ТД РТ-Полипласт», – рассказывает А. А. Коваль. – Там я впервые столкнулся со сферой транспортировки и грузоперевозок: на протяжении нескольких лет холдинг был вынужден привлекать для транспортировки продукции иностранные компании по очень высокой ставке. Это было крайне невыгодно, поэто-

му я принял решение создать фирму, которая будет выполнять необходимые холдингу перевозки. Так появилась ООО «Виктория Грант».

Работа в сфере международных перевозок становится настоящей проверкой на прочность: можно найти немало статей с рассказами водителей-международников о форс-мажорных ситуациях, с которыми им ежедневно приходится сталкиваться в рейсах после выбора этой

нелегкой, но бесконечно интересной профессии.

– Грузы нашей компании не опасны (хоть и содержат химические вещества), но очень сложны, так как требуют поддержания температуры цистерны с точностью до пяти градусов, – продолжает Александр Артурович. – При этом автомобилю необходимы два источника питания: основной и резервный. Конечно, у водителя в кабине стоит все необходимое оборудование, которое сигнализирует о перепаде температур. Кроме того, груз всегда должен поддерживаться подушкой из инертного газа, в частности азота, поскольку содержимое цистерны может вступить в химическую реакцию с воздухом. Содержимое бочки не сливается, а также выдавливается азотом, поэтому бочка никогда не открывается.

Первый организованный рейс, несмотря на долгий подготовительный этап и длительное изучение всех тонкостей и деталей, был полон трудностей и даже курьезов. В сфере перевозок выполнить первые маршруты с минимальной себестоимостью и четко в срок, довести его до «откатки» крайне тяжело.

Например, был случай, когда в один из дней в 16:00 мне позвонил водитель и сообщил, что его выгнали с завода в Венгрии, так как транспортное средство не готово к погрузке и не

соответствует требуемому параметру сухости цистерны. Я сразу принял решение лететь туда, потому что давать рекомендации водителю, который не знает языка, фактически невозможно. Уже в 17:00 я был в аэропорту, взяв с собой лишь наличные средства. По прилете мы вместе с водителем нашли автосервис, в котором мастера выполнили все необходимые работы с автоцистерной. Это помогло успешно загрузить автомобиль. Однако на данном заводе нет никакой комнаты ожидания для сопровождающих лиц. Сам завод находится в городе протяженностью 10 км с одной дорогой и автозаправкой, которая работает до восьми часов вечера. В итоге мне пришлось спать на проходной, через которую проходят десятки людей. Проснувшись уже от того, что меня будил водитель, который позднее рассказал, что сон в таких местах в 80 % случаях заканчивается ограблениями. Но после стресса и двух суток без сна меня это мало беспокоило.

Как видите, международные перевозки требуют активного взаимодействия с иностранными партнерами.

– Мы постоянно находимся на связи с европейскими партнерами абсо-

лютно разного характера, говорит А. А. Коваль. – В каждой стране свое законодательство, которое необходимо уважать и соблюдать. Кроме того, нужно отслеживать изменения в нем. Например, если раньше на границе с Венгрией водитель лишь заполнял время въезда и выезда, то недавно была введена новая система регистрации, и при въезде и выезде требуется обязательная регистрация иностранных разрешений. Польша недавно поменяла систему оплаты дорог: раньше она производилась через терминал, сейчас – через мобильное приложение.

Нужно отдать должное АСМАП, которая вникает во все нюансы работы компаний-перевозчиков. Мы всегда на связи с сотрудниками Ассоциации, общаемся и звоним при необходимости. Большое им спасибо за ту помощь и поддержку, которые они нам оказывают.

Все перевозчики стараются общаться между собой, поддерживать отношения, мы регулярно обмениваемся всей необходимой информацией, что обеспечивает качественную и комфортную работу. У каждого перевозчика в процессе

работы появляется свой уникальный опыт, которым он делится с коллегами.

Главный совет от Александра Артуровича для руководителей компаний, которые в будущем захотят заняться перевозками, – это разбираться во всех нюансах самостоятельно. Нужно все изучать и во все вникать: в содержание грузов, систему грузоперевозок, оформление документов и таможенное законодательство.

Еще в 2017 г. он самостоятельно отправился в первый рейс вместе с водителем в одной кабине, записывал расход топлива, километраж, цены в гостиницах и на заправках. Ведь в дальнейшем водители давали одну информацию, а логисты – другую. Но когда в этом разбираешься сам, когда есть понимание всего процесса, то руководить компанией становится значительно проще.

Стоит помнить и о том, что кроме водителей в сферу грузоперевозок вовлечено огромное количество людей, которые являются настоящими профессионалами своего дела и ключевыми винтиками огромного механизма под названием «международные грузовые перевозки».



Учредитель компании «Виктория Грант» А. А. Коваль



СТРАНИЧКИ ЮМОРА

В ДОПОЛНЕНИЕ К ИНТЕРЕСНОМУ РАССКАЗУ А. А. КОВАЛЯ ПУБЛИКУЕМ КОРОТКИЕ ЮМОРИСТИЧЕСКИЕ ИСТОРИИ ОТ ОДНОГО ИЗ ОПЫТНЫХ МЕЖДУНАРОДНИКОВ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА.

Фукусима и таможня

Во время осуществления перевозки личных вещей японского консула на таможне между инспектором и водителем как-то состоялся такой разговор:

- Откройте кузов.
- Не могу, это дипломатический груз.
- Но нам же надо досмотреть.
- Звоните в консульство, если они разрешат, смотрите.
- Давайте телефон.
- Телефон есть в интернете.
- Последовала пауза...
- Тогда проследуйте на рентген.
- Этот консул пережил Фукусиму и очень трепетно относится к радиационной безопасности. Если он узнает, что его вещи облучались, будет большой скандал.
- Пауза...
- Получите документы.

Отходчивый голландец

И вновь о случае, произошедшем на таможенном посту во время перевозки телекоммуникационной аппаратуры для трансляции чемпионата мира по футболу (опломбированные ящики).

- Для начала поезжайте на рентген.
- Вы любите футбол?
- Да.
- Это оборудование за свой счет предоставила голландская фирма, чтобы мы могли смотреть трансляции матчей чемпионата мира. Его еще надо довести, смонтировать, проверить, а вы нас задерживаете. Вон там, на улице, стоит и хмурится голландец – хозяин этой фирмы. Обидится и не будет больше нам давать оборудование.
- Пауза...
- Получите документы.
- Спустя две недели тот же инспектор:
- Ну что, тот голландец не сильно обиделся?
- Да нет, он мужик отходчивый.

В ответе за безопасность

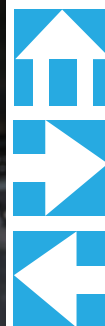
Насколько оправданно применять при ремонте тормозной системы тягачей и полуприцепов подержанные детали, узлы и агрегаты? Попробуем разобраться в этом непростом вопросе.

Андрей ШИЛОВ
Фото автора

Диагностика, обслуживание и ремонт тормозной системы ТС – ответственные технические операции, которые должны проводиться высококвалифицированным персоналом с применением соответствующего оборудования и инструмента, а также с использованием качественных расходных материалов и запасных частей. Однако жизнь диктует свои условия. Многие перевозчики вынуждены экономить на запасных частях и применять вместо оригинала аналоги, а также бывшие в эксплуатации детали тормозной системы. Насколько это оправданно? Не отразится ли применение б/у деталей на надежности транспортных средств и безопасности перевозок? Или подержанная оригинальная де-



Выгодно приобретать б/у блоки управления тормозных систем с электронным управлением (EBS). Главное – правильно выбрать блок, чтобы он подходил к транспортному средству



таль, которая находится в хорошем техническом состоянии, даст фору аналогу от альтернативного производителя? Рассмотрим данный вопрос под разными углами и привлечем на помощь экспертов-практиков.

Кто покупает б/у запчасти?

Начнем с того, что на специализированных торговых площадках – «разборках» по б/у деталям, узлам и агрегатам тормозных систем тягачей и прицепной техники сформировано достаточно большое предложение. Купить можно абсолютно все – от дисков и барабанов до тормозных рычагов (трещеток), пневматических камер, приводных валов, датчиков антибло-

кировочной системы и блоков управления, суппортов и пневмокранов.

Основными покупателями подержанных деталей тормозной системы являются малые транспортные компании, бизнес которых сильно пострадал из-за падения спроса на перевозки. Многие вынуждены не просто оптимизировать свои расходы, но и искать пути максимального снижения эксплуатационных затрат. А одним из таковых является использование б/у деталей, узлов и агрегатов. Скажем больше, бывшие в эксплуатации детали часто закупают мультибрендовые сервисные центры, которые тем самым привлекают к себе клиентов с ограниченным бюджетом. Случаев, когда выделенные на ремонт тягача средства заканчивались, но машину нужно любой ценой выкатить из ремонтного бокса, – масса.

Другая группа покупателей – владельцы грузовиков, которые готовят подвижной состав к продаже. Если у техники есть проблемы с тормозами, то, чтобы не делать скидку и продать машину по рыночной цене, ее владелец может выполнить ремонт с применением б/у деталей (не ему же потом на ней работать). О том, что грузовик или прицеп прошел такую «предпродажную подготовку», станет ясно потом, при детальном осмотре транспортного средства и составлении калькуляции затрат на его подготовку к эксплуатации. Ответственный перевозчик не выпустит на линию грузовик, имеющий проблемы с тормозами, а значит понесет дополнительные расходы на ремонт.

Третья группа покупателей – жертвы обстоятельств. Случаев, когда машина сходит с линии с дорогостоящим или температурозависимым (рефрижераторные перевозки) грузом, много. Чтобы не нести издержки в виде штрафов и неустоек за срыв сроков доставки, порчи, утраты груза в пути, перевозчик вынужден ремонтировать машину в ближайшем сервисном центре. При этом ему приходится приобретать запасные части по завышенным ценам. А если нужных деталей нет в наличии или срок их ожидания большой, то единственным выходом сократить время простоя является применение б/у автокомпонентов.



Подержанные тормозные диски приобретают только по острой нужде. Даже при ограниченном бюджете можно найти возможность купить диски хорошего качества от альтернативных производителей



Тормозные барабаны можно покупать только при небольшом износе и отсутствии трещин. Осмотр деталей должен быть выполнен с особым пристрастием



Тормозной суппорт в хорошем состоянии можно приобрести за 25–30 тысяч рублей. Это будет выгодная покупка



Бывшие в эксплуатации датчики антиблокировочной системы покупают очень редко, так как они в большинстве своем сильно поражены коррозией



Суппорты с рваными пыльниками и следами варварской эксплуатации лучше обходить стороной



Мастера СТО рекомендуют провести профилактику б/у суппортов с применением малого ремонтного комплекта. Для этого агрегат разбирают. Часто это вызывает сложности и требует применения специального инструмента



Если механизм суппорта в хорошем состоянии, деньги были потрачены не зря

И, наконец, четвертая группа покупателей – рачительные владельцы транспортных средств, которые имеют достаточно средств для обслуживания и ремонта грузовиков и прицепов, но считают каждую копейку. Разумная оптимизация расходов, которая не приводит к снижению надежности транспортных средств, – есть основа крепкого бизнеса. Главное – понимать, какие запасные части, бывшие в эксплуатации, можно смело приобретать, а от покупки каких нужно отказаться.

Какие б/у запчасти можно покупать?

В безвыходной ситуации приходится использовать любую возможность, чтобы поставить машину на ход, завершить рейс или дать транспортному средству шанс дойти до парка своим ходом. Однако если речь не идет об экстренной ситуации, то выбор б/у деталей, узлов и агрегатов тормозной системы должен идти осознанно.

Так, абсолютно оправданным шагом является покупка бывших в эксплуатации тормозных суппортов. Разница между новыми и подержанными агрегатами в большинстве случаев составляет минимум 60 %. Скажем больше, суппорт в технически исправном состоянии на распространенные седельные тягачи европейского производства можно найти за 25–30 тыс. рублей. Рачительный хозяин и грамотный ремонтник непременно проведут профилактику б/у узла (чистку, смазку, замену манжет и т. д.) с применением малого ремонтного комплекта, который, кстати, может быть от альтернативного производителя. В итоге: максимум за половину цены нового оригинального узла владелец машины получит пусть и б/у, но полностью исправный суппорт. Разумеется, в ходе переборки агрегата может обнаружиться сильное коррозионное поражение механизма. В этом случае малым ремонтным комплектом уже не обойтись, но все равно экономический эффект будет.

Без каких-либо ограничений к покупке можно рассмотреть электронные блоки управления тормозной системой. Здесь выгода может со-

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

– Я не вижу ничего плохого в том, что многие владельцы транспортных средств при проведении ремонта подвижного состава используют бывшие в эксплуатации детали машин. Это позволяет, с одной стороны, уменьшить затраты на ремонт, а с другой – снизить стоимость владения грузовиками и прицепами. Мало того, для собственных седельных тягачей и полуприцепов мы также нередко приобретаем б/у запасные части. В частности, это касается таких дорогостоящих агрегатов, как моторы, коробки передач, ведущие мосты (в тех случаях, когда ремонт невозможен).

Но когда речь заходит о тормозной системе, то, на мой взгляд, выбор должен делаться в пользу новых запасных частей. Именно это я советую клиентам нашего технического центра, и данный принцип распространяется на транспортные средства собственного парка.

Почему так, а не иначе? Дело в том, что от состояния тормозной системы грузовика или автопоезда зависит безопасность перевозок. Следовательно, любая экономия здесь неуместна.

Разумеется, в каждом правиле есть свои исключения. Так, нередко владельцы грузовиков сталкиваются с тем, что восстановить пораженный коррозией или сильно изношенный тормозной суппорт не представляется возможным. В этом случае перед ними возникает дилемма: купить новый агрегат стоимостью более 60 тыс. рублей или найти на «разборке» бывший в эксплуатации, но находящийся в хорошем техническом состоянии – за 25 тыс. рублей. Как показывает практика, небогатый перевозчик выберет второй вариант. При этом из дополнительных затрат будет только оплата профилактики, которая включает переборку агрегата с применением малого ремонтного комплекта. Стоит это примерно 4–8 тыс. рублей (работа + запчасти). Подчеркну, устанавливать б/у суппорты без их ревизии нельзя. В практике были случаи, когда агрегат заклинивал буквально на первом же выезде транспортного средства из бокса. Отмечу, что переборка тормозных суппортов требует определенных знаний и навыков, а также применения качественных ремонтных комплектов и соответствующих смазок. Для суппортов используются свои (особые) смазочные материалы, заменять которые дешевым солидолом, литолом, графитовой смазкой категорически запрещено. В нашей практике были случаи, когда владельцы грузовиков обращались на СТО с просьбой разобрать, почему клинит недавно перебранный суппорт. И нередко мы обнаруживали в агрегатах смазку, которой там быть не должно. От температуры она закоксовалась и превратилась в гудрон, а он в буквальном смысле слова сковал механизм суппорта.

Довольно часто клиенты интересуются возможностью сэкономить на приобретении б/у тормозных валов или восстановлении собственных. Я не вижу в этом никакого экономического смысла, так как на рынке неплохое предложение по альтернативным запасным частям, причем весьма неплохого качества. При этом выигрыш с учетом затрат на

восстановление валов или их доставки с «разборки» (покупка б/у деталей) будет невелик. Новая же запчасть обладает большим ресурсом и не имеет скрытых дефектов, а это существенное преимущество.

Какие еще детали тормозной системы можно рассмотреть к приобретению? Пожалуй, тормозные барабаны. Но их нужно выбирать с особой внимательностью. Лучше, если это будет деталь, которая имеет минимальный износ рабочей поверхности и не подвергалась расточке. Разумеется, трещины также должны отсутствовать, они являются концентраторами напряжения и могут спровоцировать разрушение барабана. Увы, но осмотреть рабочую поверхность с пристрастием, чтобы выявить на ней все имеющие место быть опасные дефекты, не так-то и просто. Скажу больше, применительно к машинам своего парка я не практикую приобретение б/у тормозных барабанов. Детали изношены – покупаю новые. Оригинальные стоят дорого, отдаю предпочтение продукции альтернативного производства. Как показывает практика, если барабан качественный, то он легко переживет минимум четыре комплекта (четыре замены) колодок.

Что касается электрической части тормозных систем, то здесь ситуация следующая: блоки управления (после проверки их работоспособности) можно покупать смело, убедившись в том, что у детали небольшой ресурс. А вот датчики антиблокировочной системы или их корончатые кольца (ответная часть) приобретать б/у нет никакого смысла. Как правило, данные элементы сильно повреждены коррозией и повторное их применение не имеет экономического смысла. Скажу больше, когда крепление датчиков выполнено из сплава алюминия, то оно может за просто сгнить за три-четыре года интенсивной эксплуатации, особенно если дороги обрабатываются противогололедными реагентами.

Не стоит ставить и б/у пневмошланги. Эти ответственные компоненты привода тормозных механизмов нужно использовать только новые. Аналогичное отношение у меня и к пневматическим камерам: лучше немного переплатить за качественный агрегат от альтернативного производителя, чем играть в русскую рулетку, приобретая б/у узел с непонятной историей и неясным остаточным ресурсом. Это же касается и тормозных рычагов. Причем если на машине стоят дорогие модели с автоматическим подводом, то можно купить более дешевые аналоги, требующие проведения регулировки зазора вручную. Данную операцию выполнять в любом сервисе, к тому же совсем недорого. Нет смысла покупать б/у автомат в непонятном техническом состоянии.

Нередко клиенты, имеющие финансовые трудности, просят отремонтировать им машину с минимальными затратами, для чего они самостоятельно приобретают на «разборках» бывшие в эксплуатации детали, узлы и агрегаты тормозной системы, причем в плохом техническом состоянии. Я против такого подхода. Это не гарантирует безопасность перевозок и может стать причиной ДТП, а то и вовсе утраты машины и груза. Не стоит экономить, когда речь идет о тормозной системе.



Если внутри суппорта все съедено коррозией, то покупка б/у агрегата – пустое мероприятие



Тормозные валы лучше ставить новые. Нет денег – выбираем продукцию от альтернативных производителей. Покупать б/у валы зачастую экономически невыгодно, учитывая расходы на их доставку

ставлять более чем 50 % от цены нового компонента. При этом никаких дополнительных затрат не потребуются – электронный блок либо работает, либо нет. Проверка заключается в его подключении к штатному разъему. Единственное, что стоит отметить, это необходимость проверки состояния колодки с контактами. Трещины или коррозия – повод приотрестаться к другому блоку. Благо у крупных продавцов б/у запасных частей всегда есть несколько блоков на одну товарную позицию.

От покупки каких б/у запчастей лучше отказаться?

Теперь поговорим о том, что можно приобретать, но с осторожностью или вовсе отказаться от покупки.

Речь идет о тормозных дисках и барабанах. В большинстве случаев данные новые детали тормозных систем можно либо найти в наличии, либо с доставкой в течение одного рабочего дня. Если не хотите тратить на оригинал, есть масса вариантов от альтернативных производителей.

Но ситуации бывают разные. Так, если в пути у тягача треснул тормозной диск или разрушился барабан, а любая задержка крайне нежелательна, то можно в виде исключения поставить и б/у детали, при условии что они имеют минимальный износ и отсутствуют трещины, по которым может произойти их разрушение. Барабаны, которые были расточены в ремонтный размер для удаления следов неравномерного износа рабочей поверхности, рассматривать к покупке

не имеет смысла. Это говорит о большой наработке деталей и высокой вероятности наличия в них микротрещин – концентраторов напряжений. Разумеется, следы перегрева (цвета побежалости) не допускаются вовсе.

Нельзя приобретать б/у тормозные колодки, за исключением случаев, когда они имеют большой остаточный ресурс (толщина и состояние фрикционной накладки) и являются составяющей узла, который приобретается в б/у виде комплектно.

Характерный пример – осевые агрегаты прицепов, их достаточно часто покупают в сборе. Это же относится и к ведущему мосту, балке рулевой оси. Транспортные средства, с которых их демонтировали, могли иметь незначительный пробег, или их тормозные узлы обслуживались

непосредственно перед списанием под разбор. Поводом для прекращения регистрации ТС в этом случае, как правило, является ДТП (когда грузовик или прицеп получили повреждения и нет экономического смысла в их восстановлении). Единственное, что необходимо будет сделать, это произвести диагностику и профилактическое обслуживание тормозных механизмов с их очисткой и регулировкой (если предусмотрено заводской технологией).

Также нельзя использовать б/у тормозные шланги. От их состояния зависит функционирование тормозных механизмов. Разрыв шланга и разгерметизация пневматической системы означает отказ тормозов.

С большой осторожностью специалисты допускают покупку и применение б/у тормозных рычагов с механизмом автоматической регулировки свободного хода. Часто из-за коррозии и износа храповый механизм работает ненадлежащим

образом, что негативно отражается на функционировании тормозной системы в целом. Хуже всего, если неисправная б/у трещотка ставится на одну ось с полностью исправной. В этом случае наблюдается несинхронизированная работа тормозных механизмов, что приводит к потере курсовой устойчивости транспортного средства при интенсивном замедлении.

Экономика: расчет выгоды

Рассчитывая экономический эффект от применения бывших в эксплуатации деталей тормозной системы грузовика, следует опираться не только на их стоимость и разницу с ценой новых компонентов. Важно оценивать (пусть и косвенно, приближенно) остаточный ресурс б/у запасных частей. Если его сравнить с ресурсом новых деталей и сопоставить со стоимостью, то может оказаться, что цена б/у компонентов будет несоизмеримо больше, что де-

лает их применение экономически невыгодным на длинном временном отрезке эксплуатации транспортного средства. Разумеется, в данном случае мы ведем речь о тягачах и прицепах, которые ремонтируются для дальнейшей работы на линии, а не для продажи. Также важно учесть и стоимость доставки б/у деталей от продавца до покупателя. Часто эти затраты не принимаются к расчету, что абсолютно неверно. И, конечно же, необходимо включить в экономический расчет стоимость ремонтных работ. Монтаж деталей стоит одинаково. Следовательно, если ресурс между компонентами будет различаться в два-три раза, на столько же возрастает сумма затрат по их замене на одном и том же интервале наработки. Очень часто оказывается, что приобретение дорогой оригинальной детали и ее монтаж обходится дешевле, чем б/у запчасть, которую придется заменить несколько раз. ➔

МНЕНИЕ

АЛЕКСАНДР ПОЛЯКОВ, РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА ПРОДАЖ ООО «ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ИНФОРКОМ»:

– В последнее время спрос на бывшие в эксплуатации детали, узлы и агрегаты машин значительно вырос. Это обусловлено как общим ростом цен на комплектующие для коммерческого транспорта, так и стремлением владельцев техники максимально сократить эксплуатационные расходы и тем самым улучшить экономические показатели своего бизнеса. Также спрос на запасные части подстегнули и участвовавшие проверки исправности транспортных средств со стороны соответствующих служб дорожной инспекции. Перевозчики вынуждены не только более внимательно следить за техническим состоянием своих транспортных средств, но и оперативно устранять все выявляемые неисправности, уделяя особое внимание тормозной системе. Неслучайно на составляющие тормозных систем грузовиков и прицепной техники сформировался достаточно устойчивый спрос.

Лидирующие позиции в рейтинге продаж занимают электронные компоненты. Речь идет о блоках управления тормозной системой, от исправной работы которых зависит безотказное функционирование тормозов и безопасность перевозок. Неплохим спросом пользуются также модуляторы и пневмокраны (в том числе управления прицепом), они выходят из строя по причине воздействия на них агрессивной внешней среды (противогололедные реагенты), а также из-за нарушений в работе блоков подготовки воздуха. Как правило, неисправность компонентов проявляется в травлении воздуха и сбоях в электрической части (управление). Замена их на исправные неизбежна. Тянуть с проведением ремонта – себе дороже.

К востребованным компонентам тормозной системы относятся суппорты. Как показывает практика, некоторые перевозчики в процессе эксплуатации транспортных

средств уделяют им недостаточно внимания, не устраняют вовремя возникающие неисправности. Как следствие – суппорты приходят в состояние, при котором их ремонт требует замены большого числа деталей. Нередко данное мероприятие становится не просто экономически затратным, но и нецелесообразным, если есть повреждения корпусных элементов. В этом случае единственным выходом избежать больших затрат на приобретение новых суппортов является покупка б/у агрегатов в хорошем техническом состоянии. При этом экономия составит более 60 % от стоимости нового узла. Для справки: в зависимости от модели б/у тормозной суппорт можно приобрести примерно за 15–30 тыс. рублей. Все, что требуется для того, чтобы агрегат исправно работал, – провести его профилактическую переборку с применением так называемого малого ремонтного комплекта, в который входят пыльники, прокладки и втулки. Разумеется, при переборке в суппорт закладывается свежая смазка.

Также мы предлагаем к продаже и такие детали тормозной системы, как тормозные диски и барабаны. Несмотря на то, что данные автокомпоненты относятся к разряду изнашиваемых, и многие владельцы коммерческого транспорта предпочитают приобретать их новыми, в ряде случаев покупка имеет экономический смысл. Это относится к деталям, имеющим минимальный износ, у которых отсутствуют какие-либо эксплуатационные дефекты. В частности, речь идет о неравномерном износе рабочих поверхностей и микротрещинах, они являются концентраторами напряжений. В любом случае перед покупкой тормозных дисков и барабанов важно внимательно их осмотреть и убедиться в возможности дальнейшей эксплуатации. Мы, со своей стороны, проводим предварительную оценку состояния деталей и выбраковываем те, что имеют дефекты.



Кольца антиблокировочной системы – только новые. Максимум внимания при их установке. Посадка должна быть выполнена в строгом соответствии с заводским чертежом



Качественная пневмокамера от альтернативного производителя всегда выгоднее, чем б/у оригинал с непонятным прошлым и неясным остаточным ресурсом



Академия АСМАП объявляет набор на профессиональную переподготовку по требованиям приказа Минтранса России от 31.07.2020 г. № 282



Академия АСМАП объявляет набор слушателей для прохождения профессиональной переподготовки по дополнительным профессиональным программам «Организация перевозок и управление на транспорте» с присвоением квалификаций:

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

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

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

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

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

Членам АСМАП предоставляются скидки.

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

ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 08.09.2021 № 1520

«ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ПРОВЕДЕНИЯ В 2022 ГОДУ ПЛАНОВЫХ КОНТРОЛЬНЫХ (НАДЗОРНЫХ) МЕРОПРИЯТИЙ, ПЛАНОВЫХ ПРОВЕРОК В ОТНОШЕНИИ СУБЪЕКТОВ МАЛОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА И О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

На 2022 год введен мораторий на некоторые плановые проверки в отношении субъектов МСП

Постановлением также предусмотрен ряд исключений, в частности:

- в отношении проверок лиц, деятельность (объекты) которых отнесена к категориям высокого риска (классам опасности), а также в отношении которых установлен режим постоянного госконтроля (надзора);
- субъектов МСП при наличии информации о вступившем в силу постановлении о назначении административного наказания за совершение грубого нарушения, либо принятом решении о приостановлении (аннулировании) лицензии, и с даты окончания проверки, по результатам которой вынесено соответствующее постановление (решение), прошло менее трех лет.

Не отменяются также проверки лицензионных требований.

Вступило в силу 09.09.2021.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 18.09.2021 № 1576

«ОБ УСТАНОВЛЕНИИ СЛУЧАЯ, ПРИ КОТОРОМ ТОВАРЫ МОГУТ ПРИБЫВАТЬ В РОССИЙСКУЮ ФЕДЕРАЦИЮ И УБЫВАТЬ ИЗ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В МЕСТАХ, НЕ ЯВЛЯЮЩИХСЯ МЕСТАМИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ В СООТВЕТСТВИИ С ТАМОЖЕННЫМ КОДЕКСОМ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА»

Определены места перемещения товаров на период проведения реконструкции многостороннего автомобильного пункта пропуска «Верхний Ларс»

При этом должны одновременно соблюдаться следующие условия:

- отсутствует возможность размещения товаров и транспортных средств, на которых они перемещаются, в зоне таможенного контроля, созданной в пункте пропуска

«Верхний Ларс», вследствие ее фактической занятости иными товарами и транспортными средствами либо при проведении таможенного контроля необходимо применение таможенного осмотра, таможенного досмотра и (или) мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля, при фактической занятости имеющихся в пункте пропуска «Верхний Ларс» мест для их проведения;

– в таможенный орган, осуществляющий таможенный контроль в пункте пропуска «Верхний Ларс», перевозчиком представлены документы и сведения, предусмотренные статьями 89 и 92 ТК ЕАЭС;

– пограничный контроль проводится в пункте пропуска «Верхний Ларс».

Приведены координаты мест, в которых временно допускается прибытие и убытие товаров.

Вступило в силу с 23.10.2021.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 22.09.2021 № 1596

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И О ПРИЗНАНИИ УТРАТИВШИМИ СИЛУ НЕКОТОРЫХ АКТОВ И ОТДЕЛЬНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ АКТОВ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Внесены изменения в отдельные акты Правительства Российской Федерации, регламентирующие осуществление транспортного контроля (надзора)

Закреплено, что Ространснадзор России осуществляет функции по государственному контролю (надзору) за реализацией органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления полномочий в сфере автомобильного транспорта, городского наземного электрического транспорта и дорожного хозяйства.

Признано утратившим силу постановление Правительства Российской Федерации от 19 марта 2013 г. № 236 «О федеральном государственном транспортном надзоре».

Вступило в силу с 05.10.2021.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 22.09.2021 № 1599

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 15 ИЮЛЯ 2010 Г. № 521»

Новые пункты пропуска включены в перечни пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации для убытия с ее территории отдельных видов товаров





Изменения касаются, в частности, российско-литовского, российско-латвийского, российско-украинского, российско-польского, российско-китайского участков государственной границы.

Вступило в силу с 01.11.2021.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 07.10.2021 № 1706**

**«ОБ УСТАНОВЛЕНИИ НА 2022 ГОД
ДОПУСТИМОЙ ДОЛИ ИНОСТРАННЫХ
РАБОТНИКОВ, ИСПОЛЪЗУЕМЫХ
ХОЗЯЙСТВУЮЩИМИ СУБЪЕКТАМИ,
ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМИ НА ТЕРРИТОРИИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТДЕЛЬНЫЕ
ВИДЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ»**

**Правительство утвердило на 2022 г. допустимую долю
работников-иностранцев**

Привести численность иностранных работников в соответствии с новыми требованиями нужно до конца 2021 г.
Вступило в силу с 16.10.2021.

Комментарий АСМАП

Установлена на 2022 год следующая допустимая доля иностранных работников, используемых хозяйствующими субъектами, осуществляющими на территории Российской Федерации следующие виды деятельности, предусмотренные Общероссийским классификатором видов экономической деятельности:

- деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта (код 49.3) – в размере 24 % общей численности работников, используемых указанными хозяйствующими субъектами;
- деятельность автомобильного грузового транспорта (код 49.41) – в размере 24 % общей численности работников, используемых указанными хозяйствующими субъектами.

В соответствии со статьей 7 Договора между Российской Федерацией и Республикой Беларусь о равных правах граждан, подписанного в городе Москве 25 декабря 1998 г., договаривающиеся Стороны обеспечивают гражданам России и Беларуси равные права на трудоустройство, оплату труда и предоставление других социально-правовых гарантий на территориях России и Беларуси.

Пунктом 1 Решения Высшего совета сообщества Беларуси и России от 22 июня 1996 г. № 4 «О равных правах граждан на трудоустройство, оплату труда и предоставление других социально-трудовых гарантий» установлено, что действующий на основе национального законодательства порядок регулирования привлечения и использования иностранной рабочей силы в отношении граждан Республики Беларусь в Российской Федерации и граждан Российской Федерации в Республике Беларусь не применяется.

На основании изложенного положения Постановления не применяются к гражданам Республики Беларусь.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 30.09.2021 № 1652**

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ВЗИМАНИЯ
ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ
АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ ОБЩЕГО
ПОЛЬЗОВАНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО
ЗНАЧЕНИЯ И ПЛАТНЫМ УЧАСТКАМ ТАКИХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ»**

С 1 марта 2022 г. вступают в силу Правила взимания платы за проезд по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения и платным участкам таких дорог

Правилами определены, в том числе:

- порядок, формы и способы внесения пользователем платы за проезд, в том числе порядок, формы и способы последующей оплаты;
- порядок, формы и способы предварительного перечисления денежных средств пользователем оператору в качестве платы за проезд, а также способы и порядок предоставления оператором пользователю электронного средства регистрации проезда.

Постановление действует до 1 марта 2028 г.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 29.10.2021 № 1851**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПУНКТ 6
ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 17 ИЮНЯ
2004 Г. № 294 И ПРИЗНАНИИ УТРАТИВШИМ
СИЛУ АБЗАЦА ВТОРОГО ПОДПУНКТА «А»
ПУНКТА 1 ИЗМЕНЕНИЙ, КОТОРЫЕ ВНОСЯТСЯ
В ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, УТВЕРЖДЕННЫХ
ПОСТАНОВЛЕНИЕМ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 15 ИЮНЯ 2009 Г. № 482»**

Актуализированы полномочия Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии

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

Вступило в силу с 06.11.2021.

Комментарий АСМАП

В частности, постановлением предусмотрено, что Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии осуществляет контроль за соблюдением требований, установленных техническими регламентами в отношении колесных транспортных средств (шасси) и компонентов транспортных средств (шасси), находящихся в обращении (до начала их эксплуатации), автомобильного бензина, дизельного топлива.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 28.10.2021 № 1849**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 7 СЕНТЯБРЯ 2021 Г. № 1513»**

Утвержден порядок предоставления поддержки субъектам МСП в условиях коронавирусных ограничений

Предусмотрена единовременная выплата из расчета один МРОТ на одного сотрудника на поддержку бизнеса из наиболее пострадавших отраслей в период нерабочих дней.

Для получения гранта необходимо подать заявление в личном кабинете налогоплательщика на сайте ФНС.

Подача заявлений начнется 1 ноября, выплаты будут производиться 15 ноября и продлятся до конца 2021 г.

В перечень отраслей экономики, требующих поддержки, включена в том числе деятельность автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозкам.

Вступило в силу с 30.10.2021.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 12.11.2021 № 1930**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПЕРЕЧЕНЬ УСЛУГ, КОТОРЫЕ ЯВЛЯЮТСЯ
НЕОБХОДИМЫМИ
И ОБЯЗАТЕЛЬНЫМИ ДЛЯ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ
ФЕДЕРАЛЬНЫМИ ОРГАНАМИ
ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ, ОРГАНАМИ
ГОСУДАРСТВЕННЫХ ВНЕБЮДЖЕТНЫХ
ФОНДОВ, ГОСУДАРСТВЕННЫМИ
КОРПОРАЦИЯМИ, НАДЕЛЕННЫМИ
В СООТВЕТСТВИИ С ФЕДЕРАЛЬНЫМИ
ЗАКОНАМИ ПОЛНОМОЧИЯМИ ПО
ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ ГОСУДАРСТВЕННЫХ
УСЛУГ В УСТАНОВЛЕННОЙ СФЕРЕ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ГОСУДАРСТВЕННЫХ УСЛУГ
И ПРЕДОСТАВЛЯЮТСЯ ОРГАНИЗАЦИЯМИ
И УПОЛНОМОЧЕННЫМИ В СООТВЕТСТВИИ
С ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ ЭКСПЕРТАМИ, УЧАСТВУЮЩИМИ
В ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ
УСЛУГ»**

Расширен перечень государственных услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления федеральными органами исполнительной власти, органами государственных внебюджетных фондов, государственными корпорациями, и предоставляются организациями и уполномоченными экспертами

В указанный перечень включена утилизация транспортного средства с выдачей свидетельства (акта) об утилизации транспортного средства в целях снятия транспортного средства с государственного учета.

Вступает в силу с 24 ноября 2021 г.



**НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ
ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ
ВЛАСТИ**

ПРИКАЗ ФТС РОССИИ ОТ 11.06.2021 № 492

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНОГО
РЕГЛАМЕНТА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТАМОЖЕННОЙ
СЛУЖБЫ ПО ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ ПО
КОНСУЛЬТИРОВАНИЮ ЛИЦ ПО
ВОПРОСАМ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА И ИНЫМ
ВОПРОСАМ, ВХОДЯЩИМ В КОМПЕТЕНЦИЮ
ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ»**
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
15.09.2021, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 65013

Обновлена процедура предоставления государственной услуги по консультированию лиц по вопросам таможенного дела и иным вопросам, входящим в компетенцию таможенных органов

Заявителями при предоставлении госуслуги являются физические лица, в том числе зарегистрированные в качестве ИП, и юридические лица, их уполномоченные представители.

Предоставление госуслуги в письменной, электронной форме осуществляется не позднее одного месяца со дня получения запроса.

Госпошлина или иная плата за предоставление госуслуги не взимается.

Признан утратившим силу аналогичный Приказ ФТС России от 09.06.2012 № 1128.

Вступил в силу с 17.10.2021.

**ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ
ОТ 06.09.2021 № 298**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРИКАЗЫ
МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ ОТ 21 СЕНТЯБРЯ 2016 Г. № 272
И ОТ 5 ИЮНЯ 2019 Г. № 167»**
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
21.09.2021, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 65069

Скорректирован порядок выдачи специальных разрешений на проезд крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств, в том числе в электронной форме

В частности, уточнен порядок подачи заявления на получение специального разрешения, определен перечень сведений, указываемых в заявлении, и перечень прилагаемых к нему документов, установлена процедура согласования уполномоченной организацией маршрута тяжеловесного или крупногабаритного транспортного средства.

Вступил в силу с 01.10.2021 и действует до 01.10.2027.

Комментарий АСМАП

Приказом внесены следующие основные изменения в Порядок выдачи специальных разрешений:

- реализована норма законодательства (федеральные законы № 127-ФЗ и № 257-ФЗ) о выдаче специальных раз-



решений в упрощенном порядке в случае движения транспортного средства, имеющего превышение допустимых осевых нагрузок свыше 2 %, но не более 10 %;

– внесена новая глава, регламентирующая выдачу специального разрешения в электронной форме, предусматривается выдача специальных разрешений с использованием портала государственных и муниципальных услуг или личного кабинета перевозчика в информационно-телекоммуникационной сети Интернет, изменена форма специального разрешения;

– не ограничивается в рамках одного специального разрешения количество поездок крупногабаритного транспортного средства. Количество поездок тяжеловесного транспортного средства определяется перевозчиком;

– исключено требование о предоставлении вместе с заявлением на получение специального разрешения «сведений о технических требованиях к перевозке заявленного груза в транспортном положении»;

– установлены конкретные условия, при которых требуется разработка проекта организации дорожного движения, специального проекта, проведение обследования автомобильных дорог, их укрепление или принятие специальных мер по обустройству;

– установлены условия, при которых необходимо согласовывать проезд тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств через железнодорожные переезды с их владельцами;

– установлены предельные сроки оформления специальных разрешений в упрощенном порядке в случае движения тяжеловесного транспортного средства по установленному и (или) постоянному маршруту – не более 3-х часов с момента подтверждения внесения платы в счет возмещения вреда, а также получения согласования Госавтоинспекции и не более двух рабочих дней с момента регистрации заявления;

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

Большинство из указанных изменений в указы были внесены по предложениям АСМАП и поддержаны Минтранс России.

ПРИКАЗ РОСАВТОДОРА ОТ 30.08.2021 № 171

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПЕРЕЧНЕЙ ВОПРОСОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ ПРИМЕНЕНИЮ ОРГАНАМИ АТТЕСТАЦИИ (АТТЕСТУЮЩИМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ) ДЛЯ ПРОВЕРКИ СООТВЕТСТВИЯ ЗНАНИЙ, УМЕНИЙ И НАВЫКОВ АТТЕСТУЕМЫХ ЛИЦ ТРЕБОВАНИЯМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ О ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА, НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ

АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ГОРОДСКОГО НАЗЕМНОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА» ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 28.09.2021, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 65166

Приведены перечни вопросов, подлежащих применению органами аттестации (аттестующими организациями) для проверки соответствия знаний, умений и навыков, являющихся обязательными, в том числе для работников:

– назначенных в качестве лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры;

– руководящих выполнением работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств;

– включенных в состав групп быстрого реагирования на объектах транспортной инфраструктуры;

– осуществляющих досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности;

– управляющих техническими средствами обеспечения транспортной безопасности.

Вступил в силу с 09.10.2021.

ПРИКАЗ МИНФИНА РОССИИ ОТ 23.06.2021 № 91Н «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ПРОВЕДЕНИЯ ВЕДОМСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ РЕШЕНИЙ, ДЕЙСТВИЙ (БЕЗДЕЙСТВИЯ) НИЖЕСТОЯЩИХ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ, А ТАКЖЕ ФОРМЫ РЕШЕНИЯ, ПРИНИМАЕМОГО ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ВЕДОМСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ»

ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
29.09.2021, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 65184

Установлен порядок проведения ведомственного контроля решений, действий (бездействия) нижестоящих таможенных органов

Вышестоящий таможенный орган при возникновении повода для проведения ведомственного контроля вправе провести ведомственный контроль самостоятельно либо направить подчиненному таможенному органу письмо с указанием провести ведомственный контроль решения, действия (бездействия) нижестоящего таможенного органа по отношению к указанному подчиненному таможенному органу.

Направление таможенному органу письма с указанием провести ведомственный контроль решений, действий (бездействия), принятых (совершенных) этим же таможенным органом, не допускается.

Проведение ведомственного контроля не подменяет установленный актами, составляющими право ЕАЭС, и законодательством, а также иным законодательством Российской Федерации порядок рассмотрения обращений граждан, юридических лиц, государственных органов, явившихся поводом для проведения ведомственного контроля.

Вступил в силу с 31.10.2021.



ПРИКАЗ ФТС РОССИИ ОТ 10.09.2021 № 768

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ПРИМЕНЕНИЯ СРЕДСТВ ИДЕНТИФИКАЦИИ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ТАМОЖЕННЫМИ ОРГАНАМИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, И ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫХ К НИМ ТЕХНИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ»

ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
14.10.2021, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 65422

Определены правила использования таможенными органами средства идентификации и требования, которым они должны соответствовать

Выбор применяемых должностными лицами таможенных органов при проведении таможенного контроля средств идентификации зависит от объектов таможенного контроля.

Приведены требования, которым должны соответствовать:

– пломбы, используемые для опечатывания помещений, складов, архивов, грузовых помещений (отсеков) транспортных средств и иных мест, в которых находятся или могут находиться товары, подлежащие таможенному контролю;

– средства идентификации, наносимые на товар, транспортные средства, помещения, документы путем проставления печатей, штампов, нанесения цифровой, буквенной и иной маркировки, идентификационных знаков;

– конструкция сейф-пакетов, предназначенных для защиты транспортных (перевозочных), коммерческих и таможенных документов.

Средства идентификации могут изменяться, удаляться или заменяться только таможенными органами или с их разрешения, за исключением случаев, когда существует реальная угроза уничтожения, безвозвратной утраты или существенной порчи товаров. В указанных случаях таможенному органу незамедлительно сообщается перевозчиком, владельцем товаров, владельцем помещений, складов, архивов и иных мест, в которых находятся или могут находиться товары, подлежащие таможенному контролю, об изменении, удалении или замене средств идентификации и представляются доказательства существования указанной угрозы в соответствии с пунктом 5 статьи 341 ТК ЕАЭС.

Вступил в силу с 15.11.2021.

ПРИКАЗ МИНФИНА РОССИИ ОТ 17.09.2021 № 131Н

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА РЕАЛИЗАЦИИ ИМУЩЕСТВА, УКАЗАННОГО В ПОДПУНКТЕ «А» ПУНКТА 1 ПОЛОЖЕНИЯ О ПОРЯДКЕ РЕАЛИЗАЦИИ ИМУЩЕСТВА, ОБРАЩЕННОГО В СОБСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА, ВЕЩЕСТВЕННЫХ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ, ИЗЪЯТЫХ ВЕЩЕЙ, А ТАКЖЕ ЗАДЕРЖАННЫХ ТАМОЖЕННЫМИ ОРГАНАМИ ТОВАРОВ, УТВЕРЖДЕННОГО ПОСТАНОВЛЕНИЕМ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 30 СЕНТЯБРЯ 2015 Г. № 1041 (ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ОБРАЩЕННЫХ В СОБСТВЕННОСТЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

МОРСКИХ СУДОВ И СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ПЛАВАНИЯ), ВЕЩЕСТВЕННЫХ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ, КОТОРЫЕ ПЕРЕДАНЫ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПО ОСНОВАНИЯМ, ПРЕДУСМОТРЕННЫМ УГОЛОВНО-ПРОЦЕССУАЛЬНЫМ КОДЕКСОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ИЗЪЯТЫХ ВЕЩЕЙ, ЯВИВШИХСЯ ОРУДИЯМИ СОВЕРШЕНИЯ ИЛИ ПРЕДМЕТАМИ АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРАВОНАРУШЕНИЯ, ПОДВЕРГАЮЩИХСЯ БЫСТРОЙ ПОРЧЕ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
21.10.2021, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 65525

Утвержден порядок реализации имущества, обращенного в собственность государства, вещественных доказательств, изъятых вещей, а также задержанных таможенными органами товаров

Порядок устанавливает правила реализации:

– имущества, обращенного в собственность государства, вещественных доказательств, изъятых вещей, а также задержанных таможенными органами товаров (за исключением обращенных в собственность Российской Федерации морских судов и судов внутреннего водного плавания), стоимость которого составляет 10 тыс. рублей и менее (за единицу либо партию однородных товаров);

– вещественных доказательств, которые переданы на реализацию по основаниям, предусмотренным УПК РФ:

• стоимость которых составляет 10 тыс. рублей и менее (за единицу либо партию однородных товаров);

• срок реализации которых составляет менее 2 месяцев;

• стоимость которых составляет свыше 10 тыс. рублей (за единицу либо партию однородных товаров) и при реализации которых аукцион признан несостоявшимся или срок реализации которых, определенный органом, в производстве которого находится уголовное дело, составляет более 2 месяцев;

– изъятых вещей, явившихся орудиями совершения или предметами административного правонарушения, подвергающихся быстрой порче.

Настоящий приказ вступает в силу со дня признания утратившим силу приказа Минэкономразвития России от 2 августа 2017 г. № 396, регулирующего аналогичные правоотношения.

ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ ОТ 28.09.2021 № 328

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ В ПОРЯДОК ВЫДАЧИ СВИДЕТЕЛЬСТВ О ПОДГОТОВКЕ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ, И УТВЕРЖДЕНИЯ КУРСОВ ТАКОЙ ПОДГОТОВКИ, УТВЕРЖДЕННЫЙ ПРИКАЗОМ МИНТРАНСА РОССИИ ОТ 30 ИЮЛЯ 2020 Г. № 265»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
29.10.2021, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 65641

Актуализирован Порядок выдачи свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перево-





зующих опасные грузы, и утверждения курсов такой подготовки

Слова «федеральный государственный транспортный надзор» заменены словами «федеральный государственный контроль (надзор) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве».

Вступил в силу с 09.11.2021, действует до 01.01.2027.

ИНФОРМАЦИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

В РОССИИ НАЧИНАЕТСЯ ЭКСПЕРИМЕНТ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ЦИФРОВОЙ КОПИИ СВИДЕТЕЛЬСТВА О РЕГИСТРАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

ИНФОРМАЦИЯ ОБ ЭКСПЕРИМЕНТЕ РАЗМЕЩЕНА МВД РОССИИ И МИНЦИФРОЙ РОССИИ

Водители по требованию сотрудников полиции смогут предъявлять для проверки мобильное приложение, содержащее графическое отображение свидетельства о регистрации транспортного средства

СТС можно хранить в новом приложении из семейства госуслуг «Госуслуги Авто». Это мобильное приложение будет работать в пилотном режиме до конца 2021 г. В этот период сотрудники ГИБДД вправе попросить автоладельцев предъявить «бумажный» вариант СТС.

Созданное для этого мобильное приложение «Госуслуги Авто» в настоящее время доступно для скачивания. Проверка будет осуществляться с помощью мобильного устройства сотрудников Госавтоинспекции путем считывания QR-кода.

В приложении «Госуслуги Авто» теперь можно делегировать предъявление свидетельства о регистрации транспортного средства другому водителю, а также проверять историю автомобиля.

Автоладельцу в своем мобильном приложении необходимо указать ФИО, номер водительского удостоверения и дату рождения водителя, которому он доверяет управление своим транспортным средством, а также срок, на который передается управление авто, в личном кабинете на портале госуслуг тоже должен быть введен номер его водительского удостоверения. Данные «подтянутся» в приложение, и водитель сможет предъявлять инспектору ГИБДД свидетельство о регистрации транспортного средства в виде QR-кода в приложении.

Обращаем внимание, что использование мобильного приложения в ходе эксперимента не отменяет обязанности для водителей иметь при себе регистрационные документы на автомобиль в оригинальном виде.

ОБЗОР ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ КОНТРОЛЬНО-НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

ПОДГОТОВЛЕН РОСТРАНСНАДЗОРОМ

Ространснадзором обобщена практика контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта за 2020 год

В обзоре приведены результаты анализа правоприменительной практики по двум направлениям: правоприменительная практика организации и проведения государственного контроля (надзора) и правоприменительная практика соблюдения обязательных требований.

Отмечено, что в условиях ситуации в 2020 г., связанной с распространением коронавирусной инфекции COVID-19, проводимые Ространснадзором (территориальными органами) проверки были незамедлительно приостановлены.

В контрольно-надзорной деятельности Ространснадзора приоритетное внимание уделялось профилактическим мероприятиям, среди которых:

- обсуждение результатов правоприменительной практики;
- информирование поднадзорных субъектов по вопросам соблюдения обязательных требований;
- направление предостережений о недопустимости нарушения обязательных требований;
- осуществление публикаций в СМИ;
- информирование о фактах транспортных происшествий посредством рассылки электронных писем.

ИНФОРМАЦИЯ ФТС РОССИИ

«ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ ПОРЯДКА ЗАПОЛНЕНИЯ КОРРЕКТИРОВКИ ДЕКЛАРАЦИИ НА ТОВАРЫ С 1 ОКТЯБРЯ 2021 ГОДА»

С 1 октября 2021 г. изменяется порядок внесения изменений (дополнений) в сведения, заявленные в декларации на товары, в качестве которой использовались транспортные (перевозочные), коммерческие и (или) иные документы

С указанной даты вступает в силу Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 27 октября 2020 г. № 138 «О внесении изменений в некоторые решения Комиссии Таможенного союза и Коллегии Евразийской экономической комиссии», которым определяются особенности заполнения электронного вида декларации на товары, а также совершения таможенных операций, связанных с изменением (дополнением) сведений, заявленных в декларации на товары, в качестве которой использовались транспортные (перевозочные), коммерческие и (или) иные документы.

ИНФОРМАЦИЯ РОСАККРЕДИТАЦИИ ОТ 11.10.2021

«О ПРИМЕНЕНИИ МЕЖГОСУДАРСТВЕННОГО СТАНДАРТА ГОСТ 33670-2015 ПРИ ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В КОНСТРУКЦИЮ НАХОДЯЩИХСЯ В ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

Предварительная экспертиза и проверка безопасности в отношении транспортных средств, находящихся в эксплуатации, в случае внесения изменений в их конструкцию могут проводиться в дистанционном формате

Это касается транспортных средств категорий М и N, находящихся в эксплуатации, в случае внесения изменений в их конструкцию, а также в отношении иных изменений, вносимых в конструкцию транспортных средств категорий L, M1, N1, O1, O2.

Экспертиза и проверка могут проводиться путем дистанционного взаимодействия эксперта испытательной лаборатории (центра) и сотрудника производителя работ при соблюдении определенных условий.

ПИСЬМО ФНС РОССИИ

ОТ 20.10.2021 № БС-4-21/14849@

«ОБ ИСЧИСЛЕНИИ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В СЛУЧАЕ ИЗМЕНЕНИЯ МЕСТА НАХОЖДЕНИЯ/МЕСТА ЖИТЕЛЬСТВА (МЕСТА ПРЕБЫВАНИЯ) НАЛОГОПЛАТЕЛЬЩИКА ЛИБО ПЕРЕРЕГИСТРАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА НА ДРУГОЕ ОБОСОБЛЕННОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ»

Разъяснен порядок исчисления транспортного налога в случае изменения места нахождения (жительства, пребывания) налогоплательщика либо перерегистрации транспортного средства на другое обособленное подразделение организации

По мнению Минфина России и ФНС России, в таком случае допустимо использовать порядок исчисления налога, совпадающий с порядком налогообложения транспортного средства, прекратившего свое существование, либо принудительно изъятого по основаниям, предусмотренным федеральным законом (пункты 3.1, 3.4 статьи 362 НК РФ).

В частности, в случае изменения места нахождения/места жительства (места пребывания) налогоплательщика, на которого зарегистрировано облагаемое налогом транспортное средство, указанное в подпунктах 1.1, 2 пункта 5 статьи 83 НК РФ, а также перерегистрации такого транспортного средства с одного обособленного подразделения организации на другое, находящееся в другом субъекте РФ, налог уплачивается в бюджет по месту нахождения транспортного средства, определенному по состоянию на 1-е число месяца, в котором произошли указанные изменения. Исходя из нового места нахождения / места жительства (места пребывания) налогоплательщика, его обособленного подразделения налог в отношении рассматриваемого транспортного средства уплачивается начиная со следующего месяца.



ИНФОРМАЦИЯ МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ

ОБ АНТИКРИЗИСНЫХ МЕРАХ ПОДДЕРЖКИ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА В НАИБОЛЕЕ ПОСТРАДАВШИХ ОТРАСЛЯХ

Представлены перечни отраслей, требующих поддержки в условиях введения ограничительных мероприятий и в условиях ухудшения ситуации в результате распространения новой коронавирусной инфекции

В перечни включены, в частности, деятельность автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозкам.

ИНФОРМАЦИЯ ФНС РОССИИ ОТ 01.11.2021

РАЗОБРАТЬСЯ В ПОРЯДКЕ ПОЛУЧЕНИЯ СУБСИДИИ НА НЕРАБОЧИЕ ДНИ ПОМОЖЕТ ПРОМОСТРАНИЦА

Информацию о субсидии на нерабочие дни для МСП, пострадавших от распространения COVID-19, можно получить на промостранице ФНС

На промостранице приведена формула расчета субсидии в зависимости от категории налогоплательщика, основные требования к заявителям, а также порядок ее получения.

В информации приведены критерии, при соответствии которым заявители вправе претендовать на получение субсидии.

Заявление на получение субсидии следует направить с 1 ноября по 15 декабря 2021 г. через личный кабинет налогоплательщика, ТКС или по почте. Оно будет рассмотрено в течение пяти рабочих дней.

ПИСЬМО МИНТРАНСА РОССИИ

ОТ 31.08.2021 № ДЗ/21491-ИС

«ОБ ОСНАЩЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ТАХОГРАФАМИ»

Даны разъяснения об особенностях допуска российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок

Сообщается, что в соответствии с пунктом 3 Правил допуска российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 1 июня 2021 г. № 845 (далее – Правила), вступающих в силу с 1 сентября 2021 г., допуск российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок будет подтверждаться внесением соответствующих записей в реестр российских перевозчиков, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок.

При этом сведения о принадлежащих российскому перевозчику транспортных средствах, которые используются им для осуществления международных автомобильных перевозок, подлежат включению в реестр в отношении такого перевозчика.



Таким образом, с момента вступления в силу Правил для подтверждения условия отнесения транспортного средства, допущенного к осуществлению международных автомобильных перевозок, оснащенного контрольным устройством в соответствии с требованиями ЕСТР, к транспортным средствам, не подлежащим оснащению тахографами, достаточной для этих целей информацией будут являться сведения о таком транспортном средстве, включенные в реестр российских перевозчиков, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок.

ПИСЬМО МИНТРУДА РОССИИ ОТ 19.10.2021 № 16-4/10/В-13774

«О ПОСТАНОВЛЕНИИ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ
ОТ 07.10.2021 № 1706»

Разъяснен порядок применения Постановления об установлении на 2022 год допустимой доли иностранных работников, используемых хозяйствующими субъектами, осуществляющими на территории РФ отдельные виды экономической деятельности

В частности, Минтруд России доводит до сведения хозяйствующих субъектов, привлекающих иностранных работников, положения Постановления Правительства Российской Федерации от 07.10.2021 № 1706, а также поясняет о возможности удовлетворения потребности в иностранных работниках за счет привлечения граждан Российской Федерации и государств-членов ЕАЭС.

ИНФОРМАЦИЯ БАНКА РОССИИ

ИНФОРМАЦИОННОЕ ПИСЬМО БАНКА РОССИИ ОТ 08.09.2021 № ИН-06-59/71

«О ПОРЯДКЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ СТРАХОВОГО ВОЗМЕЩЕНИЯ ЦЕССИОНАРИЯМ В РАМКАХ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

Отсутствие у цессионария возможности представить поврежденное транспортное средство на восстановительный ремонт не является условием для осуществления ему страхового возмещения в денежной форме в рамках договора ОСАГО

Банком России отмечено, что передача требования на страховое возмещение в натуральной форме от cedenta к цессионарию возможна только при одновременном решении между ними вопроса о правообладании поврежденным транспортом (например, предоставление права распоряжения транспортным средством), поскольку иное может свидетельствовать о злоупотреблении правом.

Кроме того, пункт 16.1 статьи 12 Закона об ОСАГО содержит закрытый перечень случаев, при которых страховое возмещение вреда, причиненного легковому автомобилю, находящемуся в собственности гражданина и зарегистрированному в Российской Федерации, осуществляется путем выдачи суммы страховой выплаты потер-

певшему (выгодоприобретателю) и не содержит такого условия, как невозможность представления цессионарием поврежденного транспортного средства на ремонт.

Банк России также напомнил об условиях, которые должны быть соблюдены при уступке права требования по договору цессии, и указал, что права потерпевшего, неразрывно связанные с его личностью, в частности о возмещении вреда, причиненного жизни или здоровью, по такому договору переданы быть не могут.

ИНФОРМАЦИОННОЕ ПИСЬМО БАНКА РОССИИ ОТ 14.10.2021 № ИН-06-59/81

«ОБ ОТДЕЛЬНЫХ ВОПРОСАХ, СВЯЗАННЫХ
С ЗАКЛЮЧЕНИЕМ ДОГОВОРА
ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ»

Банк России напоминает об административной ответственности за необоснованный отказ страховой организации от заключения договора ОСАГО

Регулятор отмечает, что функционирование подразделения страховщика (в рабочее время), в котором в соответствии со страховым законодательством должны быть оказаны услуги по заключению договора ОСАГО, согласно требованиям законодательства об ОСАГО, предполагает безусловное обеспечение возможности для владельцев транспортных средств заключения договора ОСАГО.

Необоснованный отказ страховой организации от заключения договора ОСАГО является основанием для применения административных мер, предусмотренных статьей 15.34.1 КоАП РФ.

ИНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

**РЕКОМЕНДАЦИИ РАБОТОДАТЕЛЯМ
ПО ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ РАБОТНИКАМ,
ПРОХОДЯЩИМ ВАКЦИНАЦИЮ ПРОТИВ
НОВОЙ КОРОНАВИРУСНОЙ ИНФЕКЦИИ,
ДВУХ ОПЛАЧИВАЕМЫХ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ
ДНЕЙ ОТДЫХА**

УТВЕРЖДЕНЫ РЕШЕНИЕМ РОССИЙСКОЙ
ТРЕХСТОРОННЕЙ КОМИССИИ ПО
РЕГУЛИРОВАНИЮ СОЦИАЛЬНО-ТРУДОВЫХ
ОТНОШЕНИЙ ОТ 29.10.2021, ПРОТОКОЛ № 9

Работодателям рекомендуется предусматривать в коллективных договорах или локальных нормативных актах положения по предоставлению работникам, прошедшим вакцинацию против коронавирусной инфекции, двух оплачиваемых дней отдыха

Отмечается, что повышенные или дополнительные гарантии и компенсации, в том числе условия и порядок предоставления двух оплачиваемых дней отдыха работникам, прошедшим вакцинацию от коронавирусной инфекции, могут устанавливаться коллективным договором или локальным нормативным актом с учетом финансово-экономического положения работодателя.



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 руководителей и сотрудников организаций-членов Ассоциации.

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 «стандарт», 6 номерами «люкс» и VIP-апартаментами. Все номера имеют кондиционер, мини-бар, телевизор со спутниковым и кабельным телевидением, междугородную и международную телефонную связь, возможность подключения к Интернету, холодильник, фен. 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 т.п. прокат инвентаря), открытым бассейном с круглогодичным подогревом, тренажерным залом. Имеется настольный теннис, бильярд, сауна, солярий.

Учебно-оздоровительный комплекс «Олимп» имеет лицензию на оказание медицинских услуг и сертификат соответствия «Требования к центрам отдыха (рекреационным центрам) категории «С». Предоставляется спектр медицинских услуг: консультация врача-терапевта, компьютерная диагностика, классический массаж, гидро- и вакуумный массаж, фито-сауна, УФО и др.

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

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

Дополнительная информация на сайте www.hotelolimp.ru

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

Телефоны:

8-40153-33-106 (служба бронирования)

8-40153-33-100 (администратор гостиницы)

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

Факс:

8-40153-33-153

E-mail: info@hotelolimp.ru

УЧЕБНО-КОНСУЛЬТАЦИОННЫЕ ЦЕНТРЫ

АССОЦИАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ (АСМАП)

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

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Москва

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

Брянск

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

Смоленск

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

Смоленск

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

Белгород

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

СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Санкт-Петербург

«Санкт-Петербургский Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
191002, г. Санкт-Петербург, ул. Ломоносова, 24, литера А, пом. 14Н
(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 «НБН Транспорт-Сервис»)
(812) 571-89-49, oovod@mail.ru
<http://www.spb-uke.asmap.ru>

Псков

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

Калининград

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

Светлогорск

«Академия АСМАП»
238560, Калининградская обл., г. Светлогорск, Калининградский проспект, д. 72а (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, проспект Героев, д. 46, оф. 208
(831) 279-80-18, (903) 041-63-47, nn-uke@yandex.ru
<http://www.nn-uke.asmap.ru>

Киров

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

Набережные Челны

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

Казань

«Набережночелнинский учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
420054, Республика Татарстан, г. Казань, ул. Нуретуллина 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.uke-asmap64.ru>

Самара

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

Тольятти

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
445000, г. Тольятти, ул. Ботаническая, д. 22 (ЦПО «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.uke-asmap64.ru>

Уфа

«Академия АСМАП»
450059, Республика Башкортостан, г. Уфа, ул. Рихарда Зорге, д. 15, корп. 1, офис 102 (АНО ДПО «ТрансСафети»)
+7 (347) 246-61-34, +7 (917) 400-17-72, trans.safety@yandex.ru
<http://www.academy.asmap.ru>

Уфа

«Уральский учебно-консультационный центр АСМАП»
450006, Республика Башкортостан, г. Уфа, ул. Цюрупы, д. 151, корп. 1 (АНОО ДПО «Сфера безопасности»)
+7 (347) 266-18-85, anoo-sfera@mail.ru
<http://www.ekb-uke.asmap.ru>

ЮЖНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Ростовская область

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

Республика Крым

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

Краснодар

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
350000, г. Краснодар, Прикубанский внутригородской округ, ул. им. Александра Покрышкина, д. 2/2 (ООО «АвтоПрофи») Тел.: (8452) 20-92-46, (927) 223-61-41, 127-51-55, 277-16-17, (988) 411-31, asmap-saratov@mail.ru
www.uke-asmap64.ru

Волгоград

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

СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Черкесск

«Академия АСМАП»
369009, Карачаево-Черкесская Республика, г. Черкесск, ул. Октябрьская, д. 16 (Учебный комбинат «Знание») Тел.: (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, проспект А. Акушинского, д. 13, литера К (Махачкалинский филиал МАДИ)
(8722) 51-67-22, (495) 917-80-12 (доб. 352, 355, 356), (988) 420-34-33, fdpomadimf@mail.ru, uke@asmap.ru
<http://www.academy.asmap.ru>

Республика Северная Осетия – Алания

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

УРАЛЬСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Екатеринбург

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

Тюмень

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

Челябинск

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

СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Омск

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

Новосибирск

«Сибирский Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
650087, г. Новосибирск, проспект Карла Маркса, д. 30/1
(3812) 30-99-66, (962) 050-30-80, (383) 287-22-84, 347-18-75, (912) 892-35-58, w309966@mail.ru
<http://www.uke-asmap-omsk.ru>

Барнаул

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Улан-Удэ

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

Чита

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

Благовещенск

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

Владивосток

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