

МАП 1

182/2026

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls



**КЛЮЧЕВЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ВИЗОВОЙ
ПОЛИТИКЕ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ**

ЖЕНСКОЕ ЛИЦО В МУЖСКОЙ ОТРАСЛИ

**ОСОБЕННОСТИ УПЛАТЫ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА
ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ**



*Милые дамы!
Примите самые теплые поздравления
с первым весенним праздником –
Международным женским днем 8 Марта!*

*Во все времена остаются неизменными
ценности, которые вы олицетворяете собой –
любовь и доброта.*

*Своей обаятельностью, душевностью
и отзывчивостью вы украшаете жизнь
и наполняете теплом сердца родных и близких.*

*Пусть вам во всем всегда сопутствует удача,
осуществляются ваши самые заветные
желания, в ваших семьях царят любовь
и взаимопонимание!*

*Желаем вам доброго здоровья, счастья
и благополучия!*

Президент АСМАП

Е. С. Москвичев

Генеральный директор АСМАП

А. Н. Курушин



СОДЕРЖАНИЕ

ПОЗДРАВЛЯЕМ! <i>Автор: А. Новичкова</i>	2	ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК Международные автоперевозки между Россией и Турцией будут осуществляться в соответствии с новым соглашением <i>Автор: Департамент организации перевозок АСМАП</i>	28
Поздравляем с юбилеем Н. Г. Рыбкину, руководителя департамента МДП и таможенных систем АСМАП! <i>Автор: А. Новичкова</i>	5	КОМПОНЕНТЫ Смазочные материалы для китайской коммерческой техники <i>Автор: Б. Денисов</i>	31
НАГРАДЫ На пути к успеху <i>Водители, награжденные почетными дипломами и нагрудными знаками IRU в 2025 году</i> <i>Авторы: А. Новичкова, Т. Чарыкова</i>	6	ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК От модульных сооружений к новейшим стандартам <i>Автор: Н. Елисеева</i>	36
УСЛУГИ Международные автомобильные перевозки: новый этап сотрудничества России и Китая <i>Автор: О. Донцова</i>	9	ЧЕЛОВЕК И БИЗНЕС Видимый «СПЕКТР» <i>Автор: О. Богданова</i>	38
РЕГИОНЫ Под защитой АСМАП <i>Автор: А. Антонов</i>	12	РЕМЗОНА Ремонт топливной аппаратуры: запчасти и услуги <i>Автор: Б. Денисов</i>	41
КАДРЫ Сильный слабый пол	14	ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ Глазами водителя <i>Автор: В. Кюсев</i>	46
ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ Возможности осуществления международных автоперевозок опасных грузов между Россией и Китаем расширяются <i>Автор: Департамент организации перевозок АСМАП</i>	22	КОМПОНЕНТЫ Учет и инспекция шин: зачем они нужны и как проводятся? <i>Автор: Б. Денисов</i>	48
ЭКОНОМИКА Особенности уплаты утилизационного сбора в отношении седельных тягачей, ввозимых для осуществления международных автоперевозок <i>Автор: А. Мишахин</i>	25	ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ Приключения калининградцев <i>Автор: О. Богданова</i>	52
		НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА Обзор законодательства <i>Автор: Юридическое управление АСМАП</i>	55

МАП

«Международные автомобильные перевозки»
№ 1, 2026 год

Регистрационное свидетельство № 015455

Учредитель и издатель –
Ассоциация международных
автомобильных перевозчиков
(АСМАП)

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

Корректор: Татьяна БАТАШЕВА

Дизайн и верстка: Татьяна КОРЕЦ

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

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

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

Подписано в печать 02.03.2026 г.

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



Поздравляем!



В. С. Алексеева

От всей души поздравляем юбиляров наступившего года,
родившихся в январе – феврале!

По традиции в первую очередь сердечно поздравляем
представительниц прекрасной половины человечества
с пожеланиями доброго здоровья, большого личного счастья
и хорошего настроения:

Валентину Сергеевну Алексееву,
генерального директора ООО «ПРОМРЕСУРС»
(г. Санкт-Петербург);

Наталию Георгиевну Рыбкину,
руководителя департамента МДП и таможенных систем АСМАП.



Н. Г. Рыбкина



А. А. Алещенко

От всей души поздравляем и желаем крепкого здоровья, успехов во
всем и всего самого доброго!

С 80-летием –
Александра Сергеевича Темникова,
индивидуального предпринимателя
(г. Новосибирск).



А. С. Темников

С 70-летием –
Александра Анатольевича Алещенко,
директора ЗАО «ТПК Алясса и К» (Приморский край).



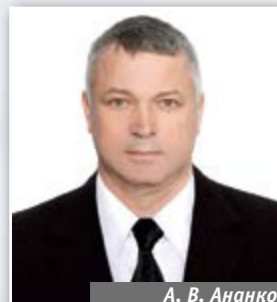
В. И. Парасюк

С 65-летием –
Виктора Ивановича Парасюка,
генерального директора ООО «Выборг-Транс»,
члена Правления АСМАП (г. Выборг);
Василия Васильевича Резепова,
директора ООО «Вега Транс» (г. Смоленск).



В. В. Резепов

С 60-летием –
Олега Михайловича Зуева,
директора ООО «Тилан» (г. Псков);
Алексея Викторовича Чучелина,
генерального директора ООО «Лоджистик-Сервис»
(г. Санкт-Петербург).



А. В. Ананко

С 55-летием –
Андрея Владимировича Ананко,
генерального директора ООО «Фишка Транс» (Приморский край);

Алексея Евгеньевича Плотникова,
директора ООО «Спектр» (г. Калининград);
Александра Николаевича Ситникова,
индивидуального предпринимателя (Псковская область).



Д. Л. Бирюков

С 50-летием –
Дмитрия Леонидовича Бирюкова,
генерального директора ООО «Галеон» (г. Брянск);
Максима Александровича Захарова,
директора ООО «КОНСТАНТА» (г. Псков);
Сергея Викторовича Федорова,
генерального директора ООО «Балтийский транзит 2005»
(Смоленская область).



С. В. Федоров

Три десятилетия назад началась история
ИП Зарипов Рафис Назимович
(г. Киров).

Четверть века назад были зарегистрированы:
ООО «АЛЕСЯ»
(Ленинградская область,
директор – Александр Валентинович Шеряков);
ООО «АМРОН»
(г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Артем Генрихович Манукян);
ООО «КАРНЕТ»
(г. Санкт-Петербург,
директор – Игорь Леонидович Тютин);
ИП Кротов Владимир Анатольевич
(г. Смоленск);
ИП Смирнов Олег Владимирович
(г. Великие Луки).

Минуло два десятилетия со дня организации
ООО «Альпин»
(г. Смоленск, директор – Алексей Юрьевич Окулов);
ООО «АВТОТЕХНИКА»
(Брянская область,
генеральный директор – Елена Николаевна Донцова);
ООО «Всеволожский Мясной Двор»
(Ленинградская область,
генеральный директор – Игорь Викторович Егоров).



На протяжении пятнадцати лет
эффективную деятельность осуществляют:

ООО «БВ ТРАК»

(Республика Дагестан,

генеральный директор – Арсен Магомедкамилович Гаджиев);

ООО «Виадук М»

(г. Смоленск, директор – Артем Викторович Хомяков);

ООО «КУБИКЬЮ»

(г. Москва, генеральный директор – Александр Алексеевич Титов);

ИП Просвирин Дмитрий Александрович

(г. Ставрополь);

ООО «Силена»

(г. Псков, директор – Владимир Николаевич Силенко).

Десять лет назад были зарегистрированы:

ООО «АвтоВосход»

(г. Нижний Новгород,

директор – Геннадий Александрович Марголин);

ООО «Карготранс»

(Республика Дагестан,

генеральный директор –

Магомедзаир Гаджиевич Гаджиев);

ООО «Саутек»

(г. Санкт-Петербург,

генеральный директор – Стефанус Вялимаа Саули).

Пять лет на рынке международных автоперевозок успешно
работают:

ООО «КАЙ-ТРАНС»

(Республика Дагестан,

генеральный директор – Магомедкады Магомедшакирович Атаев);

ООО «ЛЕВЕЛ»

(г. Барнаул, директор – Константин Анатольевич Левченко);

ООО «Пост 98»

(г. Симферополь,

генеральный директор – Павел Борисович Шмидов);

ООО «СпецТранс-Сервис» (СТС ООО)

(г. Барнаул, директор – Сергей Сергеевич Золотарев).

Тепло поздравляем юбиляров и желаем им крепкого здоровья,
большого личного счастья и всего самого наилучшего!



Поздравляем с юбилеем Н. Г. Рыбкину, руководителя департамента МДП и таможенных систем АСМАП!

В обеспечении эффективности деятельности АСМАП значительную роль играет высокий уровень профессиональной компетентности коллектива Ассоциации, ярким представителем которого является руководитель департамента МДП и таможенных систем АСМАП Н. Г. Рыбкина. Восьмого февраля текущего года она отметила юбилей.

Александра НОВИЧКОВА
(novichkova@asmapi.ru)

После окончания Московского энергетического института в 1989 г. Наталия Георгиевна на протяжении шести лет трудилась в Институте космических исследований Российской академии наук. С присущим ей трудолюбием она наверняка достигла бы в науке больших профессиональных высот, но ее навыки оказались более востребованы на государственной службе, которой были отданы 17 лет. За эти годы Н. Г. Рыбкина прошла путь от инспектора второй категории Государственного таможенного комитета РФ до начальника отдела Главного управления организации таможенного оформления и таможенного контроля Федеральной таможенной службы.

Благодаря умению глубоко вникать в суть любого дела, Н. Г. Рыбкина приобрела знания по широкому кругу вопросов. Основным направлением ее деятельности стали задачи, связанные с контролем за осуществлением международных перевозок грузов. Многие годы она возглавляла работу по организации таможенного контроля за транзитом товаров. На протяжении длительного времени активно трудилась и на международном уровне.

Добросовестный труд Н. Г. Рыбкиной был отмечен рядом государственных и ведомственных наград, среди которых медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, знак «Отличник таможенной службы Российской Федерации», медали

«За службу в таможенных органах», «За укрепление таможенного содружества», «За усердие».

Во время службы в таможенных органах Наталия Георгиевна активно взаимодействовала с транспортными министерствами и организациями: Минтранс России, АСМАП, Международным союзом автомобильного транспорта и др. Благодаря плодотворному сотрудничеству с Ассоциацией она зарекомендовала себя как надежный партнер, всегда готовый оказать помощь и грамотную консультацию. Вот почему переход на работу в Администрацию АСМАП в 2012 г. был воспринят в коллективе с воодушевлением.

В настоящее время Наталия Георгиевна возглавляет департамент МДП и таможенных систем Ассоциации, на практике применяя свои глубокие знания в таможенной сфере. Она активно занимается вопросами организации перевозок в соответствии с Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, Таможенным кодексом Евразийского экономического союза и изданных в его развитие решений Коллегии Европейской экономической комиссии.

Она участвует в разработке предложений по совершенствованию международной и национальной нормативно-правовой базы таможенного оформления перевозок, повышению конкурентоспособности таможенных процедур, применяемых на транспорте в интересах развития отрасли.

Наталия Георгиевна также занимается подготовкой проектов доку-



ментов и материалов по представлению и защите интересов российских международных автоперевозчиков, касающихся таможенного регулирования. Для этого она активно взаимодействует с рабочими органами Евразийской экономической комиссии, Государственной Думы Российской Федерации, федеральными органами исполнительной власти, заинтересованными объединениями предпринимателей.

Н. Г. Рыбкина приняла участие в подготовке вступившего в силу в 2021 г. приложения 11 к Конвенции МДП (1975 г.), создавшего правовую основу для применения электронной книжки МДП (eTIR).

Наталия Георгиевна вносит значительный вклад в работу Ассоциации, направленную на расширение перечня пунктов пропуска для ввоза товаров в Россию по книжкам МДП, а также географии их использования в условиях санкционного давления со стороны недружественных стран.

О высокой оценке ее многолетнего добросовестного труда на автотранспорте свидетельствуют награды Министерства транспорта Российской Федерации (в 2016 г. ей объявлена благодарность министра транспорта, в 2024 г. она награждена нагрудным знаком «Почетный автотранспортник») и Ассоциации (в 2016 г. ей была вручена Почетная грамота АСМАП, в 2021 г. – Знак отличия АСМАП).

Сердечно поздравляем Наталию Георгиевну с юбилеем и желаем ей крепкого здоровья, успехов в работе, исполнения всех планов и желаний! 🎉



На пути к успеху

Водители, награжденные почетными дипломами и нагрудными знаками IRU в 2025 году

Татьяна ЧАРЫКОВА
(charykova@asmap.ru),
Александра НОВИЧКОВА
(novichkova@asmap.ru)

В соответствии с решением президиума Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ/IRU) почетными дипломами и нагрудными знаками IRU в 2025 г. награждены 1 077 лучших водите-

лей из 22 стран, в том числе 80 – от России.

К данной награде представлены водители организаций – членов АСМАП, профессиональный стаж безаварийной работы которых составляет не менее двадцати лет. Они осуществили перевозки грузов или пассажиров общим пробегом не менее 1 млн км, не имея нарушений правил дорожного движения, тамо-

женного и административного законодательства.

Среди награжденных водителей представители Центрального федерального округа:

– **Иван Дробыш** и **Сергей Росинский** (ООО «Автопромснаб РУС», Московская область);

– **Олег Андреев**, **Николай Суворов** и **Сергей Тимофеев** (ООО «Арт-Транс», Тверская область);

Работа водителя-международника окружена ореолом романтики и увлекательных путешествий. На практике она сочетает в себе не только свободу передвижения, но и серьезную ответственность. Для этой профессии необходимы особый склад характера, техническая грамотность и знание не только российских, но и международных норм и правил. Успех на этом пути требует не только высокоразвитых навыков вождения, но и аналитического мышления. Чтобы стать водителем-международником, необходимо соответствовать ряду требований, установленных как российским законодательством, так и международными

требованиями, которые значительно строже, чем для водителей, работающих на внутренних маршрутах. Деятельность водителя-международника – это особый образ жизни, где кабина тягача становится вторым домом на долгое время. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков уделяет особое внимание труду водителей-международников. Ежегодно по представлению организаций – членов АСМАП наиболее достойные российские водители награждаются почетными дипломами и нагрудными знаками Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ/IRU).

– **Елена Бекушева** (ИП Бекушев В. В., Брянская область);

– **Александр Дмитрук**, **Андрей Попов**, **Сергей Пялов** и **Сергей Северин** (ООО «ВАБ

Транспорт», Смоленская область);

– **Игорь Горбунов** и **Владислав Сосонкин** (ООО «ВестТрансЛайн», Смоленская область);

– **Роман Гончаренко**, **Анатолий Кириленко**, **Геннадий Новик**, **Вячеслав Радишевский**, **Александр Тутькин** и **Валерий Ширясов** (ООО «Группа Компа-



ний «Д-ТРАНС», Московская область);

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

– **Геннадий Васекин** и **Виктор Чернак** (ООО «ИНТЕРФРАХТ», Смоленская область);

– **Сергей Ерин, Алексей Ермаков, Валерий Зинченко** и **Владимир Мальшев** (ИП Клейменов С. Н., Белгородская область);

– **Анатолий Бораров, Сергей Ковалев, Павел Седлер, Сергей Соленик** и **Евгений Ягнюк** (АО «Первый автокомбинат сервис», Московская область);

– **Анатолий Боровик, Алексей Глухотаренко, Владимир Данько** и **Алексей Домарад** (ООО «РОЛЛИНГЕР ЛОГИСТИКА», г. Москва);

– **Сергей Алексеев, Михаил Быковский** и **Кирилл Шереверя** (ООО «Русант», Московская область);

– **Анатолий Беспалов, Алексей Глушинок** и **Владимир Михайлов** (ООО «РусТрейдКарго», г. Москва);

– **Игорь Рукосуев** (ЗАО «Рус-трансЛогистик», г. Москва);

– **Виталий Латыголец, Александр Новиков** и **Артем Стаценко** (ООО «СТЭЛС», Смоленская область);

– **Дмитрий Павлючков, Александр Панасенко** и **Андрей Щербаков** (ООО «ТРАСКО», Московская область);

– **Алексей Тимофеев** и **Валерий Ульянов** (ООО «Ф.Транзит», Смоленская область);

– **Николай Матвеев** и **Владимир Сурин** (АО «ФЕСТИНА-ИН-ВЕСТ», г. Москва);

– **Сергей Козырев, Сергей Лобачев, Сергей Паршин** и **Александр Суздаев** (ООО «Центрис Руссланд», Московская область);

Высоких наград удостоены водители организаций Северо-Западного федерального округа:

– **Андрей Кирилловых** (ООО «АТП Невское», г. Санкт-Петербург);

– **Николай Максуд** (ООО «Евро-Транзит», г. Санкт-Петербург);

– **Роман Кузнецов** (ООО «Контейнерный транзит», г. Санкт-Петербург);

– **Андрей Леонтьев** (ИП Крыжов С. В., Псковская область);

– **Андрей Иванов, Александр Решетов** и **Александр Якушевич** (ООО «Псковская транспортно-логистическая группа», Псковская область);

– **Гасангулу Гусейнов, Владимир Жаворонков, Александр Минин, Виталий Синюшкин** и

Сергей Тютрин (ООО «Федеральная транспортная компания Сотранс», Ленинградская область);

– **Иван Иванчиков, Алексей Казанцев, Сергей Полищук** и **Александр Радаев** (ООО «Хорвинг Логистикс», г. Санкт-Петербург);

В числе лучших водители организаций – членов АСМАП Приволжского федерального округа:

– **Сергей Прасолов** (ИП Комяш-кина Е. В., Республика Татарстан);

– **Сергей Горбушин, Алексей Дерендяев** и **Николай Тиунов** (ООО «Управление автомобильного транспорта», Удмуртская Республика);

Обладателями награды МСАТ-IRU также стали водители:

– **Алексей Плеханов** (ООО «Аваком», Пермский край);

– **Александр Глазырин, Павел Логинов, Валерий Нагишев** и **Олег Шкодских** (ООО «Сто Дорог ДВ», Приморский край);

Администрация АСМАП поздравляет водителей с заслуженными наградами и желает им новых профессиональных достижений! 🚚

Международные автомобильные перевозки: новый этап сотрудничества России и Китая

На протяжении более двух десятилетий ООО «АСМАП-Сервис», дочернее предприятие Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), реализует миссию по комплексному визовому сопровождению российских транспортно-логистических компаний – членов Ассоциации, осуществляющих международные автоперевозки. Последние годы стали временем беспрецедентного роста товарооборота на фоне динамичного развития российско-китайского торгово-экономического партнерства. Согласно статистике Федеральной таможенной службы, за период 2021–2024 годов объем взаимной торговли между нашими странами значительно вырос, превысив отметку в 240 млрд долларов США.

Такой стремительный взлет экономического сотрудничества естественным образом

повлек за собой необходимость кардинальной модернизации визовых процедур для участников внешнеэкономической деятельности, а именно для водителей, работающих в организациях, осуществляющих перевозку грузов между государствами. Особенно актуально данный вопрос стоял в отношении транспортных компаний, базирующихся в центральных регионах России. Действовавшие до недавнего времени правила оформления виз создавали для них существенные сложности и вынуждали нести дополнительные финансовые издержки, о чем будет более подробно рассказано далее. В этой статье рассматриваются ключевые изменения в визовой политике, создающие новые возможности и перспективы для развития трансграничных автомобильных перевозок между Россией и Китаем.



Ольга ДОНЦОВА,
заместитель начальника отдела услуг
ООО «АСМАП-Сервис»
(odontsova@asmap-service.ru)

Как было раньше

До последнего времени китайские визы выдавались исключительно в генеральных консульствах КНР, расположенных в Екатеринбурге, Иркутске, Хабаровске и Владивостоке.

Согласно статье 13 Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики об облегчении поездок граждан (от 22 марта 2013 г.) оформление многократных профессиональных водительских виз было возможно исключительно на основании нот федеральных органов исполнительной власти или официальных писем органов исполнительной власти приграничных субъектов Российской Федерации.

В связи с этим процесс оформления китайских виз требовал значительных временных и организационных затрат. Особенно сложно было перевозчикам из центральных регионов страны, которые вынуждены были тратить время и ресурсы на поездки в отдаленные консульства.

Преодоление бюрократических барьеров

В целях создания комфортных условий для российских перевозчиков и укрепления транспортного сотрудничества между двумя странами велась многолетняя кропотливая работа по упрощению процедуры оформления виз. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков выступила не только инициатором процесса, но и его активным участником на всех этапах – от первых рабочих встреч до финального согласования условий.

Слаженные усилия Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства иностранных дел Российской Федерации, Ассоциации и ее дочерней организации ООО «АСМАП-Сервис», которые сообща вели последовательные пе-



реговоры с китайской стороной, принесли свои плоды: 21 августа 2024 г. в рамках 29-й регулярной встречи глав правительств России и Китая состоялось подписание Протокола о внесении изменений в Соглашение между двумя странами об облегчении поездок граждан. После завершения всех необходимых ратификационных процедур 23 мая 2025 г. документ вступил в силу.

Этот протокол является свидетельством того, как профессиональный диалог и настойчивость могут менять к лучшему правила игры в отрасли, и знаменует начало нового этапа в организации международных автомобильных перевозок.

Новый этап развития транспортного сообщения с Китаем

Новые правила существенно упростили логистику для российских транспортных компаний. На сегодняшний день оформление виз категории «С» водителям, осуществляющим международные автомобильные перевозки, членам экипажей транспортных средств, экспедиторам и переводчикам доступно во всех консульских учреждениях КНР, включая консульский отдел Посольства Китайской Народной Республики в Москве.

Еще раз напомним, что ранее такие визы выдавались исключительно в генеральных консульствах КНР, расположенных в Екатеринбурге, Иркутске, Хабаровске и Владивостоке. Теперь же автоперевозчики из центральных регионов РФ могут оформлять визы в Москве, что означает для них сокращение сроков подготовки документов, снижение затрат и ускорение процесса выхода транспорта на маршрут.

Ключевым требованием для получения многократной водительской визы категории «С» остается предоставление специального сопроводительного письма от государственных органов исполнительной власти: консульство Китая оформляет визы на основании нот Министерства иностранных дел Российской Федерации либо официального письма Министерства транспорта Российской Федерации, или подведомственной ему организации.

По информации Министерства иностранных дел Российской Федерации, осуществляющие международные автомобильные перевозки и являющиеся членами АСМАП, получают ноты на основании оригинала письма Ассоциации в представительствах МИД России. Организации, которые не являются членами АСМАП, должны

обращаться в Минтранс России или подведомственную ему организацию – Федеральное бюджетное учреждение «Росавтотранс».

Упрощение визовых процедур – важный шаг к стабильности грузопотока между РФ и КНР. В конце 2025 г. Китай упростил визовые правила по ряду категорий виз, в том числе и для международных автоперевозчиков: с 19 декабря 2025 г. члены экипажей международных транспортных средств, экспедиторы и переводчики, оформляющие многократные визы категории «С», освобождаются от обязательной дактилоскопии. Эта мера, действующая до конца 2026 г., призвана ускорить процедуру и поддержать развитие транспортного сообщения между странами.

Важным этапом в процедуре оформления виз является оперативное оформление письменных ходатайств в представительства МИД России. Сегодня процесс постепенно выходит на новый уровень благодаря активной цифровизации. Совместно с Министерством иностранных дел Российской Федерации внедряется система безопасного электронного документооборота с использованием усиленных цифровых подписей. Перевод обмена ходатайствами и нотами в цифровое поле кардинально упростит процесс: исчезнет необходимость физической пересылки бумаг, что сократит сроки согласований с недель до дней, а иногда и часов.



Процесс оформления водительских виз в Китай для членов АСМАП

Еще больше упрощает перевозчикам процесс оформления китайских виз возможность обратиться к надежному посреднику. ООО «АСМАП-Сервис» как уполномоченная организация осуществляет регламентированную проверку документов для перевозчиков (юридических лиц и индивидуальных предпринимателей), готовит письма АСМАП для получения нот МИД России, всеми силами стараясь сделать процесс оформления виз максимально удобным для перевозчиков, чтобы водители могли сосредоточиться на своей основной задаче – безопасной и своевременной доставке грузов.

Коллектив «АСМАП-Сервис» ежедневно работает над тем, чтобы:

- превращать сложные процедуры в понятные и доступные шаги;
- гарантировать надежность, тщательно проверяя каждый документ и обеспечивая его соответствие требованиям;
- предоставлять экспертную поддержку, помогая перевозчикам на всех этапах оформления виз.

Эффективная работа транспортной отрасли, особенно в сфере международных автоперевозок, напрямую влияет на своевременное обеспечение граждан товарами первой необходимости. Произошедшие в 2025 г. изменения в процедуре оформления китайских виз значительно облегчают работу тысяч водителей и транспортных компаний. Команда «АСМАП-Сервис» на сегодняшний день расширила список городов, в которых оформляет китайские визы: услуга доступна в Хабаровске, Москве и Иркутске. Мы искренне рады внести свой вклад в этот важный процесс и продолжим поддерживать перевозчиков на всех этапах оформления необходимых документов. Вместе мы делаем грузоперевозки проще, быстрее и выгоднее для всех!

По вопросам оформления документов перевозчикам всегда готовы оказать консультационную поддержку по телефону +7 (495) 622 00 07, доб. 190, 204, 205, 206 или электронной почте uslugi@asmap-service.ru. 📍

Под защитой АСМАП

Четверть века назад было организовано обособленное подразделение – представитель Ассоциации международных автомобильных перевозчиков в г. Чите. Необходимость его присутствия прежде всего была продиктована относительной близостью к международному пункту пропуска «Забайкальск» и необходимостью оперативного решения вопросов с китайской стороной и местными властями. О деятельности представителя АСМАП в г. Чите расскажем в этом материале.

Анатолий АНТОНОВ
(antonov@asmap.ru)

Почти за десять лет до организации филиала АСМАП по Сибирскому федеральному округу на должность специалиста регионального отделения Ассоциации на Дальнем Востоке по Читинской области был назначен Виктор Борисович Соломонов. На первом этапе его деятельности дальневосточное представительство АСМАП оказывало ему и всем транспортным компаниям региона помощь и поддержку в решении вопросов по осуществлению перевозок в Китай.

В 2000 г. в России были образованы федеральные округа. В соответствии с Указом № 849 Президента Российской Федерации В. В. Путина «О полномочном представителе Президента Российской Федерации в федеральном округе» Читинская область стала частью Сибирского федерального округа. Уже в 2001 г. приказом Ассоциации в штатное расписание была введена должность сотрудника представителя АСМАП по Западно-Сибирскому региону в г. Чите, затем – специалиста в г. Чите.

В разные годы представителями Ассоциации были Леонид Николаевич Найденов (в начале 2000-х годов – генеральный директор АО «Читаавто-

транс»), Виктор Борисович Соломонов, Леонид Николаевич Гурулев. С 28 июня 2011 г. интересы Ассоциации и перевозчиков региона представляет Сергей Владимирович Краковцев (с 2018 г. он переведен на должность представителя АСМАП в г. Чите). Он проводит значительную работу с международными перевозчиками Забайкальского края, в том числе и не являющимися членами Ассоциации. Так, транспортные компании обеспечиваются нормативными документами, регламентирующими выполнение международных автоперевозок, организации – члены АСМАП получают содействие в визовом оформлении водителей, доступ к интернет-ресурсам Ассоциации, информирование об изменениях условий выполнения международных рейсов по территории России и иностранных государств, получают поддержку в защите интересов при осуществлении МАП.

С предприятиями проводятся консультации по организации международных перевозок, заключаются договоры для получения иностранных разрешений, осуществляется взаимодействие с представителями Ространснадзора по проверке иностранных перевозчиков по исполнению законодательства Российской Федерации. Представителем АСМАП обеспечивается выполнение организационно-технической работы, свя-

занной с выдачей российским перевозчикам иностранных разрешений, получаемых от компетентных органов зарубежных стран в рамках межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении. Для этой цели организовано участие в работе по обмену разрешениями с китайскими коллегами, постоянно проводится контроль использования разрешений.

На протяжении многих лет сотрудники Ассоциации в г. Чите активно взаимодействуют с органами государственной власти Забайкальского края, специалистами Ространснадзора. Представитель АСМАП постоянно включается в состав российской делегации для участия в переговорах с китайскими коллегами по вопросам организации приграничных перевозок грузов и пассажиров, обмена разрешениями. Стоит отметить эффективное сотрудничество представителя АСМАП с органами власти и Читинской таможней во время временных ограничений, введенных китайской стороной в период пандемии. По его инициативе на совеща-



Представитель АСМАП в г. Чите
С. В. Краковцев



В офисе представителя АСМАП

ях в Министерстве планирования и развития Забайкальского края, краевом правительстве и в компетентных органах неоднократно обсуждались проблемные вопросы осуществления международных автомобильных перевозок через МАПП «Забайкальск» в этот период.

После отмены китайской стороной ограничений для представителя Ассоциации на первый план вышла другая проблема перевозчиков – противоправная деятельность группы лиц, пытавшихся в корыстных целях установить свой порядок проезда транспортных средств на пункты пропуска. По материалам, подготовленным представителем в г. Чите, филиал АСМАП по СФО готовил обращения в территориальные органы власти, транспортную прокуратуру по Забайкальскому краю, уполномоченному по защите прав предпринимателей, УМВД по Забайкальскому краю. Руководитель филиала и представитель в г. Чите участвовали во многих совещаниях на региональном уровне по противодействию правонарушениям, связанным с пересечением российско-китайской границы через пункты пропуска «Забайкальск» и «Староцурхайтуйский». Вся информация о ситуации в Забайкальском крае регулярно направлялась руководству АСМАП для формирования позиции Ассоциации и использования для обращений в Минтранс России и другие компетентные органы РФ.



Семинар по Конвенции МДП, Чита, 2024 г.

активные перевозчики – члены Ассоциации.

В 2026 г. начинается полноценная реконструкция МАПП «Забайкальск», которая позволиткратно увеличить пропускную способность пункта пропуска, в том числе грузовых автомобилей до 1 600 транспортных средств в сутки, и окончательно решит проблему очередности проезда транспортных средств на пункт пропуска.

Деятельность Ассоциации международных автомобильных перевозчиков сложно переоценить. Речь идет о защите прав российских транспортных компаний, решении трудностей с пересечением границы. На помощь приходят представители АСМАП.

И этот факт говорит только об одном – необходимо продолжать усердно работать. Взаимодействие с представительством МИД России по оформлению китайских виз водителям, сотрудничество с Министерством планирования и развития Забайкальского края, Ространснадзором, уполномоченным по защите прав предпринимателей, таможенными органами, решение вопросов с китайской стороной, выполнение и соблюдение условий пересечения границы – вот те задачи, которые предстоит выполнять представителю АСМАП. Сами перевозчики отмечают помощь Ассоциации и ее заслуги в изменении условий на автомобильных пунктах пропуска в лучшую сторону. Необходимо добиваться, чтобы достигнутые успехи стали постоянными. 🚫

Сильный слабый пол

В последние несколько десятилетий наблюдается значительный рост числа женщин на руководящих должностях. Это показывает, что современные организации не могут позволить себе игнорировать потенциал представительниц прекрасной половины человечества и должны стремиться к большей конкурентоспособности на рынке. И хотя руководство автомобильным транспортом всегда считалось мужским делом, все чаще женские имена звучат и в этой отрасли.

В преддверии Международного женского дня 8 Марта поговорим о женщинах, добившихся успехов у руля организаций – членов Ассоциации международных автомобильных перевозчиков.

Труд международного автоперевозчика – это не легкий путь, а тернистая дорога, пройти которую по силам людям с твердым характером, высочайшей работоспособностью и оптимизмом в любых жизненных ситуациях.

Смоленская земля давно стала привлекательной для бизнеса в сфере международных автомобильных перевозок. Большинство международных автоперевозчиков объединены под флагом АСМАП и являются ее действительными членами. Таких в области насчитывается более 150.

Все прекрасно понимают, что успех любого предприятия во мно-

гом зависит от грамотного, умелого руководства всем производственным процессом, а также правильного построения взаимоотношений с подчиненными. Мы подсчитали, что среди руководителей компаний, осуществляющих международные автомобильные перевозки, немало представительниц прекрасного пола. Если быть точным, то 25-ю фирмами – действительными членами Ассоциации успешно руководят женщины. Одну из них мы хотим представить нашим читателям.

На протяжении 18 лет Олеся Евгеньевна Тарасенко – во главе компании «ТРАНС-СМ». Несмотря на то, что, как многие считают, у работы руководителя предприятия тяжелый мужской характер, ее никто и никогда не видел расстроенной или раздраженной. Где Олеся – там добродушие, приятная улыбка и в то же время деловой подход.



Олеся Евгеньевна Тарасенко

Молодой девчонкой она пришла в сферу международных перевозок, где благодаря своему трудолюбию добилась определенных карьерных высот. Здесь же она нашла свою половинку по жизни. Олег Александрович Панов не только ее супруг, но и надежный помощник в работе, поскольку в этом бизнесе он трудится более четверти века.

Есть люди, которые ходят на работу, потому что нужно. Есть те, кто любит свою работу. И есть такие, как Олеся Евгеньевна Тарасенко, которые считают то, чем они занимаются, не просто работой, а именно любимым занятием. Работа приносит им радость, они не трудятся от слова «труд», они проводят каждый рабочий день с энтузиазмом и жадой узнавать новое, расширять горизонты и помогать. Главный жизненный и рабочий принцип О. Е. Тарасенко звучит так: «Людьми нужно помогать».

Олеся Евгеньевна начала трудовую деятельность в транспортной отрасли в 2007 г. в качестве директора в ООО «ТРАНС-СМ». Международные грузоперевозки – непростой бизнес, имеющий свою специфику. Благодаря своим способностям, нашей героине неоднократно удавалось избегать или минимизировать последствия от негативных чрезвычайных ситуаций. «Разговаривай с людьми на понятном им языке» – одно из основных правил дипломатии. Люди это пытаются постичь годами. У Олеси Евгеньевны это врожденный талант. Ее дипломатичность и феноменальная коммуникабельность не раз спасали организацию от штрафных санкций за срыв сроков доставки грузов. Особо хочется отметить то, что Олеся Евгеньевна никогда не забывает о своих обязанностях, а водители знают, что если случилось действительно что-то серьезное, всегда можно обратиться к ней за помощью.

О. Е. Тарасенко твердо уверена в том, что необходимо придерживаться принципа «вижу цель – не вижу препятствий», и тогда все получится.

Спасаем семьи от развода

Калининградская область славится большим представительством женщин на руководящих должностях автотранспортных предприятий. Одной из них является генеральный директор ООО «Аврора» Юлия Ивановна Ткачева.

– Я начала работу в транспортной компании главным бухгалтером, и вот уже больше 16 лет возглавляю «Аврору», – рассказывает она. – Труд напряженный, сложный: 24 на 7.

Так повелось, что в Калининградской области, как нигде, много женщин-руководителей транспортных компаний. Может, регион такой специфический. У нас в свое время было очень много транспорта. Когда действовала областная растаможка, именно в Калининграде было особенно рентабельно работать в сфере международных грузовых перевозок: географическое положение играло роль. И у руля предприятий встали женщины. На мой взгляд, они более активные, целеустремленные, коммуникабельные. Женщина при желании найдет подход к любому. Помимо профессиональных компетенций у нас есть свои секреты, которые можно применить. Не только видишь, как работает человек, но и слышишь по голосу – в каком он настроении, есть ли проблемы. Спросишь, что случилось. Водители не скрывают, делятся переживаниями.

Сейчас у меня в подчинении более 40 человек. Работаем теперь в основном на территории РФ – от европейской части до Дальнего Востока. Осуществляем перевозки в Китай – это практически единственное международное направление, но очень активное. Кроме того, сотрудничаем с Минобороны: возим грузы на все новые территории страны. Наши заказчики ждут продукты питания, строительные материалы, технику, почту. География перевозок меняется в зависимости от времени года, погоды, внешних факторов. Нужно все время держать руку на пульсе – условия диктует рынок.

Компания – это прежде всего люди. В большинстве случаев водители –



Юлия Ивановна Ткачева

единственный источник дохода в семьях. Еще и об этом надо думать. Чтобы детей вовремя в школу собрали, отдохнули. Экономить на водителях нельзя – уйдут. В стране дефицит квалифицированных водительских кадров. Не тех, кто просто получил права. Одно их наличие не говорит о квалификации. Водителю надо учиться, как токарю, повару, сварщику. Поэтому развиваем институт наставничества. В нашей компании есть семейные династии, когда отец привел сына, которого когда-то на каникулах брал в рейс. Люди приводят своих родных.

Собрать весь коллектив в праздники нереально – все в разъездах, график сменный. Работаем вахтовым методом: водители в рейсе месяца два. Уезжают из дома надолго. Бывает, жены «теряют» мужей. Тот говорит, что ушел в рейс, а сам – по личным делам. Бывает, сами жены просят, чтобы покоре мужа в рейс отправили, надоел, дома сидит. До развода доходит. Водительские жены специфические: привыкли к командировкам своих половинок. Всех мирим, спасаем семьи. Важно, чтобы в рейсе водитель чувствовал себя хорошо психологически. Жене объясняешь, мол, что же ты психуешь, на-

званиваешь? Мужчина должен быть в дороге спокоен.

Для меня самый лучший подарок в любой праздник – чтобы была стабильная работа, машины не ломались, погода была хорошая. А то, бывает, в Новосибирске или Красноярске до минус 56 градусов доходит. Основное напутствие водителю, чтобы следили за дорогой, относились к машине с полным вниманием. Это источник их дохода и залог безопасности. В свободное время люблю ходить в лес, путешествовать, объездила практически всю Европу. Посматриваю на нашу большую страну – здесь немало мест, где было бы интересно побывать. Своим коллегам – женщинам-руководителям желаю отсутствия поломок, хороших водителей, стабильных заказов. Чтобы семья поддерживала и все были здоровы!

Секрет – улыбка

Не менее эффектная представительница прекрасной половины человечества из Калининградской области – главный бухгалтер ООО «Мустафинова и К» Елена Владимировна Орлова.

– Пятнадцать лет назад я с пришла работать в организацию, – говорит она. – До этого трудилась в компании, которая оказывала транспортные услуги, поэтому специфика мне знакома. Времена были тяжелые. Искала работу по объявлению. И, как оказалось, одно из них стало судьбоносным. Даже не ожидала, что так надолго здесь задержусь.

Коллектив у нас преимущественно мужской. Из женщин – только я и логист Ирина Молоканова. От нас зависит, сколько в конечном итоге водители принесут денег домой. У нас крупные грузы, 20-тонные машины. Раньше работали на Европу, в основном в Польшу. Везли продукты, бытовую химию. Теперь переквалифицились на Большую Россию. Доставляем консервы, мясо калининградских производителей в Москву, Краснодар, Минводы. Назад – заморозку, тесто, «Доширак», спрос на него стабильный.

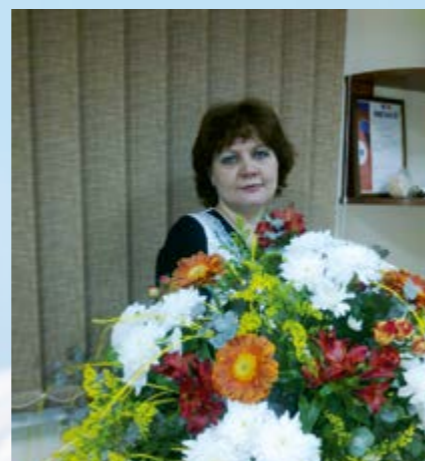
Регион наш сложный, границы с материковой Россией нет. Возим гру-

зы через границу недружественных стран, которые нам палки в колеса вставляют. Ребята могут приехать на пункт пропуска в Литве, а там перегружают систему. Могут стоять пять-семь дней, однажды ждали две недели. Условий никаких. Живут в кабине. Работа сложная. Остаются самые стойкие.

С экономикой сейчас сложно. Ставки маленькие. Все хотят меньше заплатить, а расходы на топливо, запчасти, платные дороги все время растут. В такой ситуации очень важна доброжелательная атмосфера, чтобы никто никого не дергал. Водители народ прямолинейный. Приходится быть настоящим психологом, чтобы разгладить ситуации. Мягче разговаривать, идти навстречу, не отказывать в просьбах, если водители хотят отдохнуть после рейса подольше или пойти в определенное время в отпуск. К каждому подход индивидуальный. Главный секрет работы в мужском коллективе – улыбка и хорошее настроение. И мужчины отвечают взаимностью. Восьмого марта присылают эсэмэски, поздравляют. Если не в рейсе, приносят букеты. Мои любимые цветы – розы и тюльпаны. Обычно в этот день я готовлю медовик, селодку под шубой. Угощаю коллег. Но лучший подарок для меня – чтобы на работе все шло спокойно, без формажоров. Тут больше «отбивается» логист. Но и бухгалтер – не просто цифры и расчеты, это еще и общение с людьми. По крайней мере, у нас так.

Работаем в команде. На предприятии 16 сотрудников, включая водителей и административный персонал. Стараемся друг другу помогать и поддерживать.

Что приносит радость, помимо работы? Поездки на побережье Балтики, в поселок Морское. Отдыхаю с семьей, загораем, устраиваем заплывы. У меня взрослый сын – юрист. Черпаю оптимизм в друзьях и родных. За эти годы и компания стала родной. Желаю нашим жен-



Елена Владимировна Орлова

щинам в их праздник всегда оставаться красивыми, обаятельными и привлекательными!

Успешный путь

Наша следующая героиня – Надежда Анатольевна Ситникова – успешно сочетает роль жены, матери пятилетнего сына и руководителя крупной транспортной компании.

Свою карьеру в сфере транспорта она начала с малого бизнеса – организации службы легкового такси. Несмотря на отсутствие профильного образования, именно этот опыт помог ей понять тонкости транспортного дела и заложил основу ее дальнейшей профессиональной деятельности.

– У меня два высших образования – экономическое и технологическое, однако ни одно из них непосредственно не связано с моим нынешним направлением работы, – рассказывает она. – Тем не менее мой предыдущий опыт позволил освоить специфику отчетности и управления небольшим предприятием.

Закончив работу в сфере пассажирских перевозок такси, перешла в грузопассажирскую логистику, в транспортное предприятие ООО «Амур-Комплекс», осуществляющее международные перевозки. Через несколько лет Надежде поступило предложение от учредителя ООО «Карго Линк» прийти в компанию на развитие международных автомобильных перевозок. Проработав пять лет в организации (четыре из них – в статусе



Надежда Анатольевна Ситникова

руководителя регионального дальневосточного направления), сегодня Надежда контролирует деятельность офисов в Благовещенске, Хабаровске, Свободном и Новосибирске. Помимо российского подразделения, предприятие имеет собственную организацию «Юлинг» в городе Хэйхэ (КНР), где работает команда китайских сотрудников.

Особое внимание Надежда Анатольевна уделяет взаимодействию с сотрудниками и эффективному управлению коллективом. Под ее руководством около 60 человек на российской стороне и более 15 коллег в Китае. Важнейшим аспектом успешной работы является налаженная коммуникация и взаимопонимание между российским и китайским подразделениями.

– Приоритетом в моей работе является умение эффективно организовать команду, создать атмосферу сотрудничества и достижения общих целей, – подчеркивает она.

За годы работы Надежда Анатольевна накопила значительный управленческий опыт и выработала необходимые лидерские качества, позволяющие уверенно вести крупные проекты и координировать команды в разных регионах.

Работа в области международной логистики требует тесного взаимодействия с АСМАП. Поддержка

профессионального повышения квалификации.

– Мы активно сотрудничали с Ассоциацией практически с первых шагов нашего выхода на международный рынок, – делится Надежда. – Поддержка АСМАП стала решающей в обеспечении нашей готовности соответствовать требованиям и стандартам международных перевозок.

Успешный путь Надежды Ситниковой показывает, насколько важна целеустремленность, готовность учиться новому и способность объединять усилия команды для достижения высоких результатов в бизнесе.

Не просто бизнес

Начальник отдела по организации международных автомобильных перевозок ООО «А146» (Краснодарский край) Наталья Викторовна Прибойко в логистике уже более десяти лет. Для нее это не просто должность и не просто бизнес. Это особый путь.

– Наталья Викторовна, почему вы выбрали именно эту сферу деятельности и связали с ней жизнь?

– В отрасль я пришла благодаря мужу. Меня вдохновили его трудолюбие, упорство и желание создать нечто большее, чем просто логистическую услугу. Мне всегда было важно выстраивать процессы так, чтобы они улучшали жизнь не только нашу, но и тех, кто идет с нами рядом.



Коллектив ООО «А146»

– **Расскажите немного о вашем предприятии ООО «А146». Название звучит очень необычно.**

– Компания «А146» появилась в 2019 г. Мы основали ее вместе с супругом. Название он выбрал сам в честь трассы А-146. Для логистики дорога – не метафора, а направление, движение, смысл. По этой дороге проходит главное – ответственность, решения, люди, доверие. Поэтому А-146 стала для нас не просто названием, а внутренним ориентиром.

Мы с самого начала делали ставку на уважение, стабильность и рост. Именно поэтому многие сотрудники работают с нами годами. Для нас это не просто коллектив – это люди, на которых держится система. Партнеры, единомышленники, опора. Те, кто каждый день делает движение возможным.

– **Наталья Викторовна, с какими проблемами вы столкнулись на руководящей должности?**

– Логистика не бывает простой. В ней нет легких решений и быстрых побед. Есть опыт, ответственность и умение держать ритм. Быть руководителем – значит управлять потоками, видеть систему целиком и сохранять устойчивость, даже когда давление возрастает.

Как и любой перевозчик, мы сталкиваемся с трудностями. Но наш принцип прост: не застревать в проблемах, а искать решения. Именно этот взгляд позволяет двигаться дальше даже в непростые периоды.

– **Как вам удается успешно совмещать роль современной женщины дома и руководителя на предприятии? В чем ваш секрет?**

– Совмещать роль женщины, жены, матери и руководителя непросто. Универсального рецепта нет. Бывают пиковые нагрузки, многозадачность, усталость. В такие моменты спасает команда, с которой мы шли годами, и внутренняя устойчивость. Я стараюсь не уходить в тревогу, а искать решения. Знания, терпение и последовательность помогают держаться на плаву.

Для меня семья – источник силы и смысла. Мы относимся к команде, как к живой системе, где важен каждый человек. Внимание, уважение, участие – это не красивые слова, а основа устойчивого бизнеса.

– **Какие особенности международных перевозок на сегодняшний день вы бы выделили, Наталья Викторовна?**

– Современная логистика требует включенности и холодной головы. Здесь важны не эмоции, а умение управлять процессами и вызывать доверие. Именно доверие сегодня становится главной валютой отрасли, доверие партнеров, клиентов, команды.

Я вижу в логистике огромный потенциал для личного и профессионального роста. Эта сфера дает возможности тем, кто готов учиться, быть последовательным и делать свое дело качественно.

– **Наталья Викторовна, что бы вы сказали женщинам, которые только начинают свой путь к руководящей должности?**

– Женщинам не нужно бояться руководящих ролей. Женская сила – в заботе, внимании и ответственности. Когда к бизнесу относятся так же, как к семье, появляется глубина, устойчивость и желание делать настоящему хорошо. Когда-то мы начинали вдвоем. Сегодня за нами команда, за которую мы в ответе. И наша главная цель – сохранить доверие, которое нам оказывают, и продолжать движение вперед!

Человек отрасли

Международные автомобильные перевозки сегодня – это труд без выходных, требующий самодисциплины, ответственности и профессионального опыта. Здесь нет случайных людей: для работы необходимо глубокое понимание процессов, высокая стрессоустойчивость и готовность принимать трудные решения в любое время суток.

История Анжелики Марсовны Веприковой, руководителя направления международных перевозок ООО «АВТОЛИДЕР» (г. Набережные Челны), пример того, как



Анжелика Марсовна Веприкова

системный подход, индивидуальная работа с людьми и преданность профессии сформировали в компании устойчивое международное направление перевозок. Для нее отрасль стала призванием.

Свой трудовой путь она начала специалистом отдела кадров ПАТП-2 в г. Набережные Челны. Именно на этом этапе было сформировано понимание ключевой роли человеческого фактора в транспортной системе – от организации труда до ответственности за безопасность перевозок.

Значимым этапом профессионального развития Анжелики Марсовны стала работа в департаменте закупок и логистики ОАО «КАМАЗ». Опыт, полученный в крупнейшей промышленной компании, позволил глубже понять масштабные логистические процессы, требования к срокам, качеству и надежности поставок.

Впоследствии, занимая должность начальника снабжения в пассажирском автопредприятии «ПАК-Инвест», Анжелика Марсовна приобрела практические знания по номенклатуре запасных частей, срокам ремонта, сложности замены

и восстановления узлов и агрегатов. Этот опыт стал прочной технической базой для дальнейшей работы в транспортной сфере.

Получив высшее образование в области финансового менеджмента в Камском политехническом институте, наша героиня впоследствии прошла профессиональную переподготовку по специальности «бухгалтерский учет и аудит». Отсюда умение профессионально проводить финансовую экспертизу деятельности транспортных предприятий – от экономики рейса до устойчивости бизнеса в кризисные периоды. Даже во время декретного отпуска Анжелика Марсовна продолжала работать в нескольких транспортных компаниях главным бухгалтером.

Однако стремление вернуться именно в операционную транспортную деятельность и развиваться в международных перевозках оказалось сильнее. Этот интерес к международной логистике стал определяющим для ее дальнейшего профессионального пути.

Международными автомобильными перевозками А. М. Веприкова начала заниматься с 2015 г. в одной из старейших набережночелнинских организаций – членов АСМАП – ООО «КЭБ». Компания перевозила грузы и перегоняла товарные автомобили между Россией и Польшей, Италией, Германией, Литвой, Латвией, Узбекистаном и Таджикистаном.

В 2019 г. Анжелика Марсовна занялась индивидуальным предпринимательством, сформировала собственный небольшой автопарк. Ее предприятие было принято в действительные члены Ассоциации, получило допуск к МДП и несколько лет активно работало на прибалтийском направлении. Но период пандемии и последующие события стали серьезным испытанием для всего рынка международных перевозок.

В 2022 г. А. М. Веприковой поступило предложение принять участие в развитии международной логистики в ООО «АВТОЛИДЕР». Это

решение дало возможность продолжить работу в профессии и реализовать накопленный опыт в компании, которая даже в сложных экономических условиях демонстрировала устойчивость. ООО «АВТОЛИДЕР» до этого занималось перевозками только в пределах страны, но руководство компании поставило задачу развивать международные направления и для начала выделило для этого колонну из 30 автомобилей. Анжелика Марсовна совместно с коллегами и управленческой командой компании вели системную работу по переоборудованию транспорта для международных перевозок, обучению водителей, формированию сплоченного и профессионального коллектива. Помогало им в этом наличие под боком набережночелнинского учебного центра АСМАП.

Международные автомобильные перевозки в Китай для транспортных компаний из европейской части России – это вызов: колоссальные пробеги, непривычно тяжелые дорожные и погодные условия, сильно отличающиеся друг от друга на каждом пункте пропускного требования к прохождению через государственную границу, да и языковой барьер – все это требует постоянно оперативного взаимодействия и жесткой дисциплины.

– *Международная логистика – это мой сознательный выбор. В ней нет понятий о том, что рабочий день закончился. Если водитель на границе, значит ты тоже в работе. Без специальной подготовки, вовлеченности, самоотдачи и выдержки невозможно быть эффективным,* – отметила Анжелика Марсовна.

Через три года, в 2025 г., ООО «АВТОЛИДЕР», накопив опыт работы на международных перевозках, было принято в действительные члены АСМАП и получило допуск к МДП. На сегодня суммарный автопарк группы компаний составляет около 500 автомобилей и полностью задействован на перевозках Россия – Китай.

Опыт Анжелики Марсовны Веприковой наглядно демонстрирует,

что международные автомобильные перевозки – это сфера, где успех строится на сочетании знаний, управленческих решений и работы с людьми. В условиях трансформации логистических маршрутов и постоянно меняющихся внешних условий именно профессиональные команды и системный подход становятся основой устойчивого развития отрасли.

– *Анжелика Веприкова – наш товарищ из «золотого фонда» автомобилистов-международников. Яркая представительница прекрасного пола и при этом ведущий специалист по международным автомобильным перевозкам не только в Республике Татарстан, но и в стране в целом. Имея значительный опыт работы на европейских направлениях, она одной из первых досконально разобралась в правилах и специфике российско-китайских перевозок и отработала их на практике. Анжелика Марсовна не «кабинетный эксперт». Она открыта новым идеям, постоянно держит руку на пульсе, оперативно вылетает и решает возникающие «на земле» вопросы – в Новосибирск, Иркутск, Читу, Забайкальск, Благовещенск, Хабаровск, Владивосток, Китай, туда, где без нее и мужчины не справятся,* – резюмирует представитель АСМАП в г. Казани Александр Линдваль.

Семейный грузовик выходит на маршрут

Среди обывателей бытует мнение, что автоперевозки – удел крупных и средних компаний, которые обладают достаточными материальными ресурсами, позволяющими содержать и обновлять автопарк. Вот и вездесущий интернет подсказал, что, конечно же, лучше всего сотрудничать с крупными предприятиями, давно зарекомендовавшими себя на рынке. Как правило, для такой организации крайне важно поддерживать собственную репутацию, поэтому даже если возникнут какие-то проблемы, они будут решены в минимальные сроки.

Все сотрудники транспортной фирмы заинтересованы в том, чтобы груз



Елена и Владимир Бекушевы

прибыл в назначенное место точно в срок. Однако все вышесказанное верно как для крупной компании, так и для совсем небольшой, семейной, для которой выполнение всех заявленных условий – вообще дело чести.

У семьи Бекушевых из поселка Жуковка Брянской области именно семейное автопредприятие. Супруги вместе выходят на маршрут, деля руль и иные профессиональные обязанности. А их любимый DAF – как огромное домашнее животное, за которым они усердно ухаживают, холят и лелеют. А машина отвечает им взаимностью, не подводя в пути.

– *Машиной, конечно, занимаемся*, – рассказывает Елена. – *Она у нас самая красивая. У нас баки и колеса блестят. Когда нас видят, реакция нередко такая бывает: «О, баки! А как вы? Что у вас? Терпения хватает?».* Хватает! Мы тоже, если такие машины видим, подходим к хозяевам, здороваемся. Делимся опытом.

Идея заняться автоперевозками появилась у семейной пары в 1997 г. Пришлось приложить немало усилий,

чтобы скопить нужную сумму для приобретения автомобиля. Ни лизинг, ни кредитование в силу специфики для микропредприятия не подходили.

Терпение и труд, как известно, – самые надежные друзья для воплощения мечты: в 2002 г. у Бекушевых появился первый DAF. Приобрели авто и отправились покорять отечественные просторы. Прошло время, и они решили попробовать себя на международных линиях.

Были приняты в действительные члены АСМАП. Много лет их основной маршрут лежал из Подмосквья в Германию и обратно. Вместе с коллегами участвовали в различных мероприятиях, проводимых Ассоциацией.

За работой Бекушевы никогда не забывали о культурной программе, открывающейся в пути. Нередко маршрут планировали так, чтобы, выехав на пару дней раньше, побывать в каком-то интересном месте, старинном городе, в музее.

Эта особенность сохранилась и сейчас, хотя маршруты после 2021 г. изменились радикально. Европа предпочла самоизоляцию, а перевозчики в большинстве своем переориентировались на иные маршруты.

Для семьи Бекушевых одним из приоритетов стало питерское направление.

– *В кафешках нас уже узнают*, – с улыбкой говорит Елена.

У российских трасс свои особенности. Конечно, такой придорожной инфраструктуры, сервиса, как в Европе, пока нет, но качественные дороги появляются. До того же Санкт-Петербурга качественный автобан, правда, стоянок для большегрузов маловато.

Еще одно направление, полюбившееся нашим героям, это Казань. Проезд по дороге стоит дорого, но она освещена на всей своей протяженности. Добравшись до Петербурга или Казани, Бекушевы знакомятся с местными достопримечательностями. В России их, на удивление, не меньше, чем в Европе.

Как правило, семейная автомобильная вахта продолжается 20 дней. После долгой дороги дом кажется самым лучшим местом на земле. Наверное, так оно и есть, но и здесь людям, зараженным вирусом странствий и боль-

ших машин, долго сидеть нельзя. Ребенок уже повзрослел и, как говорится, выпорхнул из гнезда. Если не пришло время выходить на маршрут, Бекушевы обязательно отправляются на тематические фестивали, где много любителей грузовиков. Самый известный из них в России, наверное, TRUCKDAY. В подмосковной Яхроме собираются сотни машин. Устраиваются яркие шоу. Есть на что посмотреть, с кем поговорить, чему поучиться.

Так и проходит жизнь – в движении, в общении. В атмосфере, где профессиональные интересы самым тесным образом переплетены с семейными ценностями.

Кстати, в соответствии с решением президиума Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ/IRU) в 2025 г. Елена Бекушева награждена почетным дипломом и нагрудным знаком IRU как один из лучших водителей нашей страны.

С любовью к профессии

Негласно принято считать, что хороший водитель – это мужчина, тем более если он осуществляет международные рейсы. Но это предвзятое суждение все больше сходит на нет. Все благодаря женщинам, которые посвятили себя этой профессии и умело, с профессионализмом, с ней справляются.

В Санкт-петербургской компании «ФТК «Сотранс» работает уникаль-



Ирина Викторовна Войтенко

ный водитель магистрального автопоезда – И. В. Войтенко.

– Родом я из Красноярска, – рассказывает Ирина Викторовна. – Есть двое детишек – дочка постарше, сын помладше, оба уже взрослые. Старшая уехала в Питер, собственно, из-за нее я тут и оказалась. На права отучилась еще в школе, тяга к управлению автомобилем была с детства. По специальности я инженер лесного хозяйства. После института уехала работать, вышла замуж за шофера. Он был категорически против того, чтобы я работала водителем, и вообще хотел, чтобы я жила по принципу «сиди дома да борщи вари» (*смеется*). Какое-то время так и было, сидела дома, занималась семьей и хозяйством.

По прошествии времени семейная жизнь дала трещину, и мы развелись. Тут я вспомнила, что у меня есть водительские права. Купила машину, начала «таксовать» параллельно с другой работой. Дальше перешла на грузовую технику, работала на хлебовозке и на автобусе. Однажды один мой знакомый дальнобойщик спросил, не хочу ли я перейти на технику посерьезнее. Я-то думала на магистральные тягачи женщин не берут, но он заверил, что дамы работают везде. Тогда я открыла дополнительную категорию для автопоездов и поехала устраиваться в компанию «Делко» в Набережные Челны, но меня не взяли. Поэтому я вернулась в Санкт-Петербург.

По приезде обратилась в ООО «ФТК «Сотранс» для устройства на работу. Меня пригласили, отправили с наставником в тестовый рейд до Петрозаводска. Когда вернулись, он дал руководству положительную оценку, и меня приняли. Получила в пользование «Сканию», и меня затянуло в работу так, что бросать ее не собиралась!

– *Вы единственная представительница прекрасной половины человечества среди водителей в коллективе?*

– Нет, в нашей компании еще есть две женщины, которые осуществляют рейсы.

– *Отсутствие комфортных бытовых условий в рейсе не угнетает?*

– А кто вам сказал, что их нет? Сейчас все очень даже неплохо, душевые и туалеты есть практически на всех стоянках. В данное время я вожу «Мерседес 1845» – очень комфортная для проживания машина. Из плюсов: у нее поднимается нижнее спальное место и все пространство за передними сиденьями свободно, где я спокойно размещаю плитку и с удовольствием готовлю сама. Что останется – уберу в холодильник, по кафешкам практически не хожу. Единственное, не всегда можно нормально заехать в магазин для пополнения запасов: то парковки нет, то знаки «Остановка запрещена» стоят вдоль дороги.

– *А если на трассе случится поломка, сможете сами определить неисправность, устранить ее своими силами?*

– Да, без проблем! Уже и с «Мерседесом» был опыт ремонта в дороге. Вот, например, не доезжая до Хабаровска 500 км, у моего тягача сломалась помпа. Дотянула до ближайшего кафе, оставила там машину на стоянке, а сотрудники мне помогли снять квартиру в поселке неподалеку. Жила там неделю, пока мне не привезли необходимую запчасть. Коллега из нашей компании, проезжавший мимо, помог мне ее заменить. Но, в принципе, там нехитрое дело. Я бы и без него справилась, но вдвоем, конечно же, быстрее. Колесо тоже сама могу поменять, если вдруг рядом нет шиномонтажа.

– *Достойно! А расскажите, много где удалось побывать?*

– Я исколесила практически всю Россию, была во Владивостоке (самая дальняя поездка), на севере (в Мурманске, Архангельске), на юге (в Сочи, Новороссийске), в средней полосе России. Единственно, где пока не удалось оказаться – это Якутия.

– *Сильно! А много времени занял кругорейс через Владивосток?*

– В принципе, доезжала не торопясь до Владивостока из Москвы за 15 дней, то есть около месяца. И при этом я успеваю на родину, в Красноярск, на пару дней заскочить. По-

следний раз ездила туда года два назад, возили запчасти для ремонта тепловозов для РЖД. Мне очень нравилось работать в том направлении. Дорога долгая и красивая – едешь себе, и никто не стоит над душой. Сам считаешь, сколько тебе проехать, где остановиться.

– *Сегодня не каждый водитель хочет так далеко и надолго уезжать. Руководители предприятий говорят, что тяжело найти того, кто поедет из Петербурга, например, в Китай.*

– На мой взгляд, это зависит от человека. Многие работают водителями, потому что им хорошо платят, но не хотят так далеко уезжать от дома. Однако я знаю тех, кто действительно любит это дело, и так же, как и я, готовы на дальние поездки.

– *Руководство «ФТК «Сотранс» высоко оценило ваши успехи и в прошлом году ходатайствовало о награждении вас почетной грамотой Комитета Ленинградской области по транспорту. Я это знаю, поскольку филиал АСМАП по Северо-Западному федеральному округу помог с оформлением необходимых документов.*

– Большое спасибо! Мне в принципе нравится трудиться в «Сотранс», и я не хочу бегать по разным компаниям, как это делают многие другие. За время работы здесь я уже знаю, к кому обратиться, если возник какой-то вопрос по работе. Надеюсь, я себя уже зарекомендовала как хороший работник. Мне, кстати, еще в 2023 г. вручили грамоту как лучшему водителю предприятия. А на новом месте есть много нюансов – пока ты привыкнешь, вольешься в коллектив, опять-таки пока зарекомендуешь себя с хорошей стороны... Пройдет много времени и не факт, что будет лучше, чем на старом месте. Поэтому лучше там, где работаете. И тем более сейчас у меня шикарная машина и я ее не оставляю.

– *Благодарю вас за увлекательную беседу! Хотелось пожелать вам крепкого здоровья, ровных дорог без поломок в пути, а также, как у нас говорят, ни гвоздя, ни жезла!* 🚚



Возможности осуществления международных автоперевозок опасных грузов между Россией и Китаем расширяются

В декабре минувшего года Министерство транспорта Российской Федерации на своем официальном сайте опубликовало информацию о вступлении в силу изменения в Соглашение между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством транспорта Китайской Народной Республики о международных автомобильных перевозках опасных грузов от 11 октября 2021 года (далее – Соглашение). Протокол о внесении изменений в Соглашение был подписан министрами

транспорта России и Китая 8 июля 2025 года в китайском городе Тяньцзинь. Изменения в Соглашение, официальной датой вступления в силу которых (с учетом проведения сторонами необходимых внутригосударственных процедур) стало 16 октября 2025 года, направлены на расширение возможностей российских и китайских потребителей и экспортеров продукции нефтегазохимической промышленности и укрепление российско-китайского стратегического партнерства.

Департамент организации перевозок АСМАП

Ранее к международным автомобильным перевозкам между Россией и Китаем допускался весьма ограниченный перечень опасных грузов в соответствии с таблицей А главы 3.2 приложения А к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г. (ДОПОГ), при формировании которого стороны исходили из существующих на момент заключения Соглашения экономических потребностей. Список таких опасных грузов был приведен в Приложении № 1 к Соглашению, содержал всего 22 позиции и охватывал лишь два класса опасности.

В связи с поступлением от бизнес-структур в АСМАП и Минтранс России запросов на расширение перечня опасных грузов, перевозимых автомобильным транспортом между РФ и КНР, с 2022 г. российской и китайской сторонами велась совместная работа по подготовке предложений по внесению изменений в Соглашение.

Данный вопрос рассматривался на российско-китайских экспертных консультациях, на заседании специально сформированной рабочей группы по международным автомобильным перевозкам опасных грузов Россия – Китай, состоявшемся 6–7 марта 2024 г. в Москве, а также на ежегодных заседаниях российско-китайской рабочей группы по автомобильному транспорту и автомобильным дорогам. Работа проводилась при активном участии Ассоциации.

Теперь номенклатура опасных грузов, допускаемая к перевозке автомобильным транспортом между Россией и Китаем и приведенная в новой редакции Приложения № 1 к Соглашению, включает 154 позиции и охватывает 9 классов опасности.

В частности, в перечень добавлены средства пиротехнические (№ ООН 0335, 0336 и 0337), ацети-

лен растворенный (№ ООН 1001), аргон сжатый (№ ООН 1006), газы сжиженные невоспламеняющиеся, содержащие азот, углерода диоксид или воздух (№ ООН 1058), пропилен (№ ООН 1077), бензол (№ ООН 1114), гептаны и гексаны (№ ООН 1206 и 1208), сера (№ ООН 1350), уголь активированный (№ ООН 1362), смолы раствор легковоспламеняющийся (№ ООН 1866), спирт металлловый (№ ООН 2614), легковоспламеняющееся твердое вещество коррозионное органическое (№ ООН 2925), батареи литий-металлические (№ ООН 3090 и 3091), углеводороды жидкие (№ ООН 3295), батареи литий-ионные (№ ООН 3480 и 3481), батареи литиевые (№ ООН 3536), батареи натрий-ионные (№ ООН 3551 и 3552), средство транспортное, работающее на литий-ионных батареях (№ ООН 3556), средство транспортное, работающее на литий-металлических

батареях (№ ООН 3557), средство транспортное, работающее на натрий-ионных батареях (№ ООН 3558) и многие другие позиции.

Ниже приведена выдержка из документа. Скачать полностью можно здесь:



Кроме того, упрощен механизм дальнейшего изменения перечня опасных грузов, перевозимых ав-

3

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

Опасные грузы, допускаемые к международным автомобильным перевозкам в соответствии с таблицей А главы 3.2 приложения А к ДОПОГ

№ п/п	№ ООН	Наименование и написание	Класс (классификационный код)	Группа упаковки
1	0335	СРЕДСТВА ПИРОТЕХНИЧЕСКИЕ	1 (1.3G)	
2	0336	СРЕДСТВА ПИРОТЕХНИЧЕСКИЕ	1 (1.4G)	
3	0337	СРЕДСТВА ПИРОТЕХНИЧЕСКИЕ	1 (1.4S)	
4	1001	АЦЕТИЛЕН РАСТВОРЕННЫЙ	2	
5	1006	АРГОН СЖАТЫЙ	2	
6	1010	БУТАДИНЫ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЕ или БУТАДИЕНОВ И УГЛЕВОДОРОДОВ СМЕСЬ СТАБИЛИЗИРОВАННАЯ, содержащая более 20 % бутадиенов	2	
7	1011	БУТАН	2	
8	1012	БУТИЛЕН	2	
9	1046	ГЕЛИЙ СЖАТЫЙ	2	
10	1055	ИЗОБУТИЛЕН	2	
11	1058	ГАЗЫ СЖИЖЕННЫЕ невоспламеняющиеся, содержащие азот, углерода диоксид или воздух	2	
12	1071	ГАЗ НЕФТЯНОЙ СЖАТЫЙ	2	
13	1072	КИСЛОРОД СЖАТЫЙ	2	
14	1075	ГАЗЫ НЕФТЯНЫЕ СЖИЖЕННЫЕ	2	
15	1077	ПРОПИЛЕН	2	
16	1114	БЕНЗОЛ	3	II

томобильным транспортом между Россией и Китаем. Если раньше корректировки перечня возможно было осуществлять только путем изменения Соглашения, то теперь документ дополнен статьей 4.1 следующего содержания:

«Подкомиссия по сотрудничеству в области транспорта российско-китайской комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств, образованная на основании пункта 1 статьи 4 Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о создании и организационных основах механизма регулярных встреч глав правительств России и Китая от 27 июня 1997 г. (далее – подкомиссия), вносит изменения в приложение № 1 и приложение № 2 к настоящему Соглашению».

При этом статья 12 Соглашения дополнена положением о том, что совместная российско-китайская рабочая группа рассматривает вопросы, касающиеся внесения изменений в приложения № 1 и № 2 к Соглашению, и представляет в подкомиссию согласованные предложения по внесению таких изменений.

В соответствии со статьей 5 Соглашения при осуществлении международных автомобильных перевозок опасных грузов требуется:

- по территории Российской Федерации – разрешение, а в случае перевозки грузов повышенной опасности – и специальное разрешение;
- по территории Китайской Народной Республики – специальное разрешение.

В Соглашении под специальным разрешением понимается документ, на основании которого одна договаривающаяся сторона предоставляет право осуществления перевозки по территории своего государства принадлежащим перевозчику государства другой договаривающейся стороны автотранспортным средством с опасным грузом.



Бланк специального разрешения

Порядок выдачи специальных разрешений определяется компетентным органом в области транспорта, по территории государства которого осуществляется международная автомобильная перевозка опасных грузов.

Напоминаем, что в Российской Федерации порядок выдачи специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов утвержден приказом Минтранса России от 28 октября 2020 г. № 439. Указанный приказ действует до 1 января 2027 г.

В связи с этим в настоящее время Министерством транспорта Российской Федерации ведется подготовка проекта приказа «Об утверждении Порядка предоставления специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов».

Проектом приказа предлагается утвердить указанный порядок, предусматривающий введение реестровой модели с фактом подтверждения предоставления специального разрешения на перевозку

опасных грузов в виде соответствующей записи в реестре специальных разрешений на перевозку опасных грузов (далее – реестр). Также проектом приказа предусматривается утверждение порядка формирования и ведения реестра, порядка предоставления содержащихся в реестре сведений, порядка межведомственного информационного взаимодействия по вопросам предоставления сведений, содержащихся в реестре, а также формы выписки из реестра.

В соответствии с предложением органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации проектом приказа предлагается ввести процедуру обязательного согласования маршрута перевозки опасного груза с владельцами автомобильных дорог в целях учета временных ограничений или запрета на движение транспортных средств по автомобильным дорогам (участкам дорог), включаемым в маршрут перевозки опасного груза.

Относительно аналогичных правил, действующих в Китае, сообщаем, что в октябре 2025 г. Министерство транспорта Китайской Народной Республики проинформировало российскую сторону о том, что процедура подачи заявления на разрешение на перевозку опасных грузов (включая транзитные перевозки опасных грузов через территорию Китая, экспорт опасных грузов из Китая и импорт опасных грузов в Китай) доступна для ознакомления на сайте <https://xxgk.mot.gov.cn>.

В Китайской Народной Республике, как и в Российской Федерации, специальное разрешение оформляется бесплатно и действует не более одного года. Бланки специальных разрешений оформляются на китайском языке. ➔

Особенности уплаты утилизационного сбора в отношении седельных тягачей, ввозимых для осуществления международных автоперевозок



Взимание утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств в Российской Федерации осуществляется с сентября 2012 года. За прошедшее время неоднократно повышался размер сбора для различных категорий транспортных средств, а также корректировались положения, связанные с порядком его взимания.

Александр МИШАХИН
(mishakhin@asmap.ru)

В период до 2025 г. увеличение ставок утилизационного сбора осуществлялось на основании отдельных решений Правительством РФ. Постановлением Правительства Российской Федерации от 13 сентября 2024 г. № 1255 (далее – Постановление № 1255) введена норма, предусматривающая ежегодное увеличение утилизационного сбора для различных категорий транспортных средств в течение 2025–2030 гг. В ходе разработки и принятия данного постановления отмечалось, что такое решение обеспечит возможность долгосрочного планирования деятельности, связанной с разработкой, производством и оборотом автомобильной и специализированной техники.

При введении положения о ежегодной индексации ставок утилизационного сбора удалось добиться

исключения – данная мера не будет применяться в отношении седельных тягачей экологических классов Евро-5 и -6, ввозимых на территорию Российской Федерации для осуществления международных перевозок. В отношении таких тягачей установлен специальный порядок расчета утилизационного сбора, предусматривающий сохранение его взимания в размерах, которые были установлены для соответствующей категории транспортных средств на 2020 г.

Льготный порядок уплаты утилизационного сбора в отношении седельных тягачей, приобретаемых для осуществления международных перевозок, был разработан по инициативе АСМАП и начал применяться с августа 2023 г. для тягачей экологического класса Евро-6, а с октября 2024 г. распространяется в отношении тягачей Евро-5 и -6.

При принятии Постановления № 1255 предусматривалось, что льготный порядок уплаты утилизационного сбора в отношении седельных тягачей, приобретаемых для осуществления международных перевозок, будет применяться до окончания 2025 г. Благодаря работе, проведенной Ассоциацией совместно с Минтрансом России, а также с учетом соответствующего поручения Президента Российской Федерации В. В. Путина по итогам встречи с перевозчиками – членами АСМАП, состоявшейся в феврале 2024 г., данный механизм был сохранен на 2026 г. и последующий среднесрочный период.

С учетом регулярного увеличения утилизационного сбора, его размер, уплачиваемый в отношении новых седельных тягачей на общих условиях в текущем году, в 3,5–4,7 раза превышает сумму сбора, рассчитанного с применением льготных коэффициентов (в зависимости от подкатегории седельных тягачей). Так, для нового седельного тягача (не старше трех лет) допустимой максимальной массой от 12 до 20 т размер утилизационного сбора на общих условиях в 2026 г. составляет 2 974,5 тыс. рублей, а для аналогичного тягача, ввозимого для осуществления международных перевозок, он уплачивается в размере 850,5 тыс. рублей. Применение льготного порядка расчета утилизационного сбора предусматривается не только в отношении новых седельных тягачей, но также и для тягачей экологических классов Евро-5 и -6, с даты выпуска которых прошло более трех лет, для которых установлены свои льготные коэффициенты для уплаты сбора.



Встреча В. В. Путина с перевозчиками – членами АСМАП

Ввоз на территорию Российской Федерации седельных тягачей Евро-5 и -6 на условиях уплаты утилизационного сбора в пониженном размере может осуществляться только в пределах установленного количества, ежегодно определяемого Минтрансом России по согласованию с Минпромторгом России.

Для уплаты утилизационного сбора в пониженных размерах, предусмотренных при ввозе на территорию РФ импортных седельных тягачей, в таможенный орган необходимо представить письмо Минтранса России, подтверждающее их использование для международных перевозок. Такое письмо предоставляется Минтрансом России непосредственно международным автоперевозчикам, осуществляющим ввоз седельных тягачей, и которые являются плательщиками утилизационного сбора, его необходимо предъявить таможенному органу вместе с документами, предусмотренными при осуществле-

нии таможенного декларирования транспортных средств.

Форма заявления для получения автотранспортными компаниями письма Минтранса России в рабочем порядке была согласована с профильным департаментом министерства и размещена на официальном сайте АСМАП.

Для получения указанного письма международному автоперевозчику необходимо направить в Минтранс России, в частности, следующие сведения: идентификационный номер российского автопредприятия в реестре российских перевозчиков, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок, марку, модель, VIN-номер, год выпуска седельного тягача, с приложением документа, подтверждающего его экологический класс.

За период 2023–2025 гг. Минтранс России предоставил международным автоперевозчикам соответствующих писем для ввоза более 2,5 тыс. седельных тягачей экологических классов Евро-5 и -6 для осуществления международных перевозок.

Информация о размерах утилизационного сбора, предусмотренного для уплаты в 2025–2030 гг. в отношении седельных тягачей, ввозимых для осуществления международных перевозок, а также на общих условиях (утвержденных Постановлением Правительства РФ от 26 декабря 2013 г. № 1291, с последующими изменениями и дополнениями) представлена в таблице:

Виды и категории транспортных средств	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г.	2029 г.	2030 г. и далее
Новые транспортные средства						
Седельные тягачи технически допустимой максимальной массой свыше 12 т, но не более 20 т, тыс. руб./ (К*)	2 704,5 (18,03)	2 974,5 (19,83)	3 271,5 (21,81)	3 598,5 (23,99)	3 958,5 (26,39)	4 354,5 (29,03)
Седельные тягачи технически допустимой максимальной массой свыше 12 т, но не более 20 т (экологических классов Евро-5 и -6), используемые для осуществления международных перевозок, тыс. руб./ (К*)	850,5 (5,67)	850,5 (5,67)	850,5 (5,67)	850,5 (5,67)	850,5 (5,67)	850,5 (5,67)
Седельные тягачи технически допустимой максимальной массой свыше 20 т, тыс. руб./ (К*)	4 300,5 (28,67) (с 01.08.2025)	4 729,5 (31,53)	5 203,5 (34,69)	5 724,0 (38,16)	6 295,5 (41,97)	6 925,5 (46,17)
Седельные тягачи технически допустимой максимальной массой свыше 20 т, (экологических классов Евро-5 и -6), используемые для осуществления международных перевозок, тыс. руб./ (К*)	1 002,0 (6,68)	1 002,0 (6,68)	1 002,0 (6,68)	1 002,0 (6,68)	1 002,0 (6,68)	1 002,0 (6,68)
Транспортные средства, с даты выпуска которых прошло более трех лет						
Седельные тягачи технически допустимой максимальной массой свыше 12 т, но не более 20 т, тыс. руб./ (К*)	11 029,5 (73,53)	12 132,0 (80,88)	13 345,5 (88,97)	14 680,5 (97,87)	16 147,5 (107,65)	17 763,0 (118,42)
Седельные тягачи технически допустимой максимальной массой свыше 12 т, но не более 20 т (экологических классов Евро-5 и -6), используемые для осуществления международных перевозок, тыс. руб./ (К*)	3 469,5 (23,13)	3 469,5 (23,13)	3 469,5 (23,13)	3 469,5 (23,13)	3 469,5 (23,13)	3 469,5 (23,13)
Седельные тягачи технически допустимой максимальной массой свыше 20 т, тыс. руб./ (К*)	9 060,0 (60,4) (с 01.08.2025)	9 966,0 (66,44)	10 963,5 (73,09)	12 058,5 (80,39)	13 264,5 (88,43)	14 592,0 (97,28)
Седельные тягачи технически допустимой максимальной массой свыше 20 т (экологических классов Евро-5 и -6), используемые для осуществления международных перевозок, тыс. руб./ (К*)	2 035,5 (13,57)	2 035,5 (13,57)	2 035,5 (13,57)	2 035,5 (13,57)	2 035,5 (13,57)	2 035,5 (13,57)
*Коэффициент расчета суммы утилизационного сбора, применяемый к базовой ставке (для грузовых автомобилей и прицепов составляет 150 000 рублей).						



Международные автоперевозки между Россией и Турцией будут осуществляться в соответствии с новым соглашением

Новое Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Турецкой Республики о международном автомобильном сообщении, подписанное в Москве еще 6 ноября 2020 года (далее – новое Соглашение), вступило в силу 19 декабря 2025 года. Информация об этом поступила от Министерства иностранных дел Российской Федерации в связи с завершением турецкой стороной необходимых внутригосударственных процедур.

Департамент организации перевозок АСМАП

Новое соглашение пришло на смену ранее действовавшему Соглашению между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Турецкой Республики о международном автомобильном сообщении от 20 июня 1988 г., которое на протяжении более 35 лет являлось базовым международно-правовым документом, регулирующим автомобильные перевозки между двумя государствами.

За период его применения существенно изменились структура международных автомобильных перевозок, направления транспортных потоков, а также механизмы административного и контрольного сопровождения перевозочной деятельности. В этих условиях возникла необходимость обновления договорно-правовой базы российско-турецкого автомобильного сообщения.

Подробнее остановимся на вновь введенных положениях, регламентирующих автомобильные перевозки между двумя государствами.

В разделе «Область применения и определения» установлено, что компетентными органами с российской стороны являются Министерство транспорта Российской Федерации, а также Министерство внутренних дел Российской Федерации (в части контроля выполнения установленных условий осуществления перевозок). С турецкой стороны компетентным органом является Департамент по регулированию транспортных услуг Министерства транспорта и инфраструктуры Турецкой Республики.

Даны определения двусторонней, транзитной перевозки, а также перевозки с территории третьего государства или на территорию третьего государства, позволяющие однозначно определить вид выполняемой перевозки и необходимый для ее осуществления вид разрешения.

При регламентации перевозок пассажиров сохранено их деление на регулярные и нерегулярные перевозки. Регулярные перевозки пассажиров организуются по согласованию меж-

ду компетентными органами сторон. При этом отмечаем, что в настоящее время в реестре международных маршрутов регулярных перевозок, опубликованном на официальном сайте Министерства транспорта Российской Федерации, зарегистрировано пять маршрутов между Россией и Турцией с начальными (конечными) остановочными пунктами в российских городах Ростов-на-Дону и Махачкала и турецких городах Стамбул и Бурса.

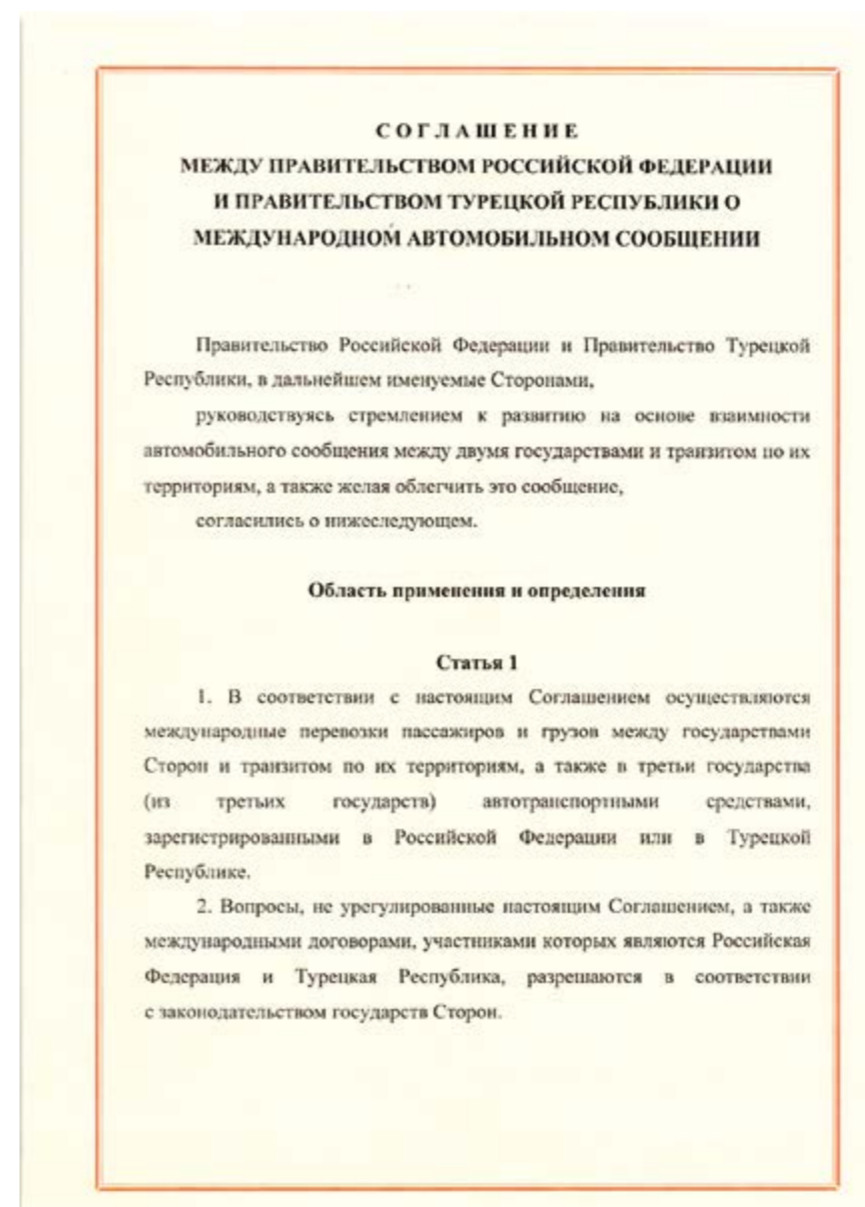
Подход к нерегулярным перевозкам в новом соглашении изложен более детально и дополнен положениями, имеющими прямое значение для перевозчиков.

Как и прежде, нерегулярные перевозки пассажиров в двустороннем и транзитном сообщении могут осуществляться на основе разрешений, выдаваемых компетентными органами двух государств.

При этом предусмотрено, что перевозчик государства одной стороны может осуществлять перевозки пассажиров с территории третьего государства на территорию государства другой стороны либо с территории государства другой стороны на территорию третьего государства при наличии специального разрешения.

Дополнено исключение, которое позволяет осуществлять нерегулярные перевозки пассажиров без разрешения. К таким исключениям отнесены перевозки группы пассажиров одного и того же состава на одном и том же автобусе в продолжение всей поездки и при этом:

– поездка начинается и заканчивается на территории государства той стороны, где зарегистрирован автобус;



– поездка начинается на территории государства стороны, где зарегистрирован автобус, и заканчивается на территории государства другой стороны, при условии, что автобус покидает эту территорию порожним;

– автобус въезжает на территорию государства другой стороны порожним, чтобы забрать доставленную ранее этим перевозчиком группу пассажиров.

В случаях, когда нерегулярные перевозки пассажиров осуществляются без разрешений, водитель автобуса должен иметь список пассажиров.

Напоминаем, что в Российской Федерации форма списка пассажиров для осуществления нерегулярной пассажирской международной автомобильной перевозки и порядок его заполнения утверждены приказом Минтранса России от 18 февраля 2020 г. № 56.

Отдельно закреплена обязанность перевозчика обеспечивать передачу сведений о пассажирах и персонале (экипаже) автотранспортных средств в информационную систему в соответствии с законодательством государства другой стороны. Данная норма относится к организации вы-

полнения перевозок на территории принимающей стороны и подлежит соблюдению наряду с требованиями, связанными с оформлением разрешительных документов.

В разделе «Перевозки грузов» сохранен общий подход, предусматривающий, что двусторонние и транзитные перевозки грузов осуществляются на основании разрешений, выдаваемых компетентными органами сторон и дающих право на выполнение одного рейса туда и обратно. При этом регулирование изложено более четко с точки зрения видов перевозок и документов, необходимых для их выполнения.

Кроме того, закреплено, что перевозчик государства одной стороны может осуществлять перевозки грузов с территории третьего государства на территорию государства другой стороны либо с территории государства другой стороны на территорию третьего государства при наличии специального разрешения на перевозку в третьи государства (из третьих государств), выданного компетентными органами другой стороны.

Предусмотрено, что разрешения и специальные разрешения на перевозку в третьи государства (из третьих государств) могут иметь форму электронного документа, если это допускается законодательством государств сторон и согласован порядок их передачи между компетентными органами.

Расширен перечень перевозок, которые могут выполняться без разрешений. В частности, установлено, что разрешения не требуются для осуществления перевозок грузов, выполняемых автотранспортными средствами, разрешенная максимальная масса которых (включая прицеп или полуприцеп) не превышает 6 т или разрешенная грузоподъемность которых (включая прицеп или полуприцеп) не превышает 3,5 т.

В тексте нового соглашения также закреплены положения, связанные с

перевозками опасных грузов. Перевозки опасных грузов по территориям государств сторон должны осуществляться в соответствии с Соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г. (ДОПОГ) и законодательством государства, по территории которого выполняется перевозка.

Кроме того, установлено, что оборудование для учета времени вождения и времени отдыха экипажей транспортных средств должно соответствовать положениям Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, от 1 июля 1970 г. (ЕСТР).

При регламентации вопроса обмена разрешениями в разделе «Общие положения» закреплено правило, согласно которому разрешения и специальные разрешения на перевозку в третьи государства (из третьих государств), выданные в

течение года, действительны до 31 января следующего года.

В этом же разделе определено, что прицепы и полуприцепы, используемые при перевозках между территориями государств сторон, могут иметь регистрационные и отличительные знаки других государств при условии, что грузовые автомобили, автомобильные тягачи и автобусы имеют регистрационные и отличительные знаки государств сторон.

Отдельно сформулирована норма об освобождении от обложения таможенными сборами, пошлинами и налогами горючего, ввозимого на территорию государства другой стороны и находящегося в баках, предусмотренных заводом-изготовителем для каждой модели автотранспортного средства и технологически и конструктивно связанных с системой питания двигателя, а также горючего, находящегося в баках, предусмотренных заводом-изготовителем, на прицепах и полуприцепах и предназначенного для работы отопительных или охла-

дительных установок автотранспортного средства. Данная формулировка имеет значение для единообразного понимания допустимого объема топлива, перемещаемого при осуществлении перевозок на основании соглашения.

Новое соглашение между Российской Федерацией и Турецкой Республикой о международном автомобильном сообщении представляет собой качественный шаг вперед по сравнению с аналогичным документом 1988 г. Оно отражает изменения в географии перевозок, развитие международной нормативной базы и цифровизацию транспортной отрасли.

Переход от устаревших формулировок и преимущественно бумажных процедур к более системной и современной модели регулирования создает дополнительные условия для устойчивого развития российско-турецких автомобильных перевозок и повышает правовую определенность для перевозчиков обеих стран. ➔



Смазочные материалы для китайской коммерческой техники

Массовый переход российских транспортных компаний на китайские грузовики и седельные тягачи может вызвать у механиков автопарков множество вопросов, связанных с их эксплуатацией и ремонтом. Один из самых актуальных – какие смазочные материалы использовать для обслуживания техники из Поднебесной? Раскроем данную тему вместе с Дмитрием Орловым, специалистом технической поддержки бренда премиальных смазочных материалов LUBRIGARD.

Борис ДЕНИСОВ
Фото автора

Начнем с того, что китайские тягачи, автобусы и спецтехника продаются на российском рынке достаточно давно. Следовательно, говорить о том, что они незнакомы нашим перевозчикам и эксплуатирующим ор-



ганизациям, было бы неправильно. Однако если раньше коммерческая техника из Поднебесной пользовалась относительно невысоким спросом, то сегодня во многих сегментах она вне конкуренции.

Например, продажи седельных тягачей из КНР, которые активно используются в перевозках на среднем и длинном плече (междугородние и международные линии), с 2022 г. уверенно шли вверх. Скажем больше: за последнее время число китайских машин, сошедших с гарантии и находящихся в эксплуатации, также значительно увеличилось. Все это стимулирует рост продаж запасных частей и расходных материалов к ним. И, согласно прогнозам, данная тенденция, несмотря на кратковременные спады, будет прослеживаться в ближайшие годы.

Выбор масла для китайских тягачей: на какие критерии опираться?

Один из самых острых вопросов, который встал перед специалистами-

ми мультибрендовых СТО и технических служб автопарков, – нужны ли для обслуживания коммерческой техники из КНР оригинальные масла или все работы можно проводить с применением смазочных материалов привычных брендов, которые в том или ином виде сохранили свое присутствие на рынке?

Отметим, что пик запросов «оригинальные масла для коммерческой техники из КНР» пришелся на 2022–2023 гг. Сейчас подобных обращений к производителям, официальным представителям и поставщикам смазочных материалов от транспортных компаний и эксплуатирующих организаций стало значительно меньше. Но это вовсе не означает, что интерес к теме иссяк. Дело в том, что в 2022 г. производители коммерческой техники из Китая, значительно увеличив продажи, банально не успевали с организацией сервиса и снабжением запасными частями. Именно это вызвало дефицит по ряду самых востребованных при ремонте и обслуживании транс-

портных средств автокомпонентов и, в частности, оригинальным смазочным материалам.

Так как простой коммерческой техники грозит значительными убытками, механики автопарков и специалисты независимых станций технического обслуживания при проведении сервисных работ с китайской техникой активно использовали смазочные материалы, которые были доступны (в требуемых объемах) на российском рынке. Это прежде всего продукция отечественных заводов, а также масла компаний, которые сохранили официальное присутствие на рынке РФ и обеспечивали техническую поддержку своих клиентов.

Не будем списывать со счетов и продукты официально ушедших из России из-за санкций иностранных брендов. Их смазочные материалы сегодня поставляются по параллельному импорту. Однако объемы, которые были доступны до санкций и после их введения, несопоставимы. И тем не менее эти масла есть в продаже. Следовательно, игнорировать их присутствие нельзя.

Итак, делаем первый и очень важный вывод: сегодня транспортные компании и эксплуатирующие организации в большинстве своем используют для обслуживания китайских тягачей те же самые смазочные материалы, что ранее применяли для обслуживания машин большой европейской семерки автопроизводителей. Разумеется, распределение объемов закупки по конкретным брендам идет с учетом доступности их продукции на рынке.

Нужны ли китайским тягачам особые масла?

А теперь ответим на такой важный вопрос: требуют ли современные китайские машины особых смазочных материалов для их обслуживания? Как показала практика транспортных компаний и независимых сервисных центров, никаких специальных, оригинальных смазочных материалов для обслуживания современных китайских тягачей не требуется. Достаточно подобрать масло, ориентируясь на показатель



Китайские газовые двигатели Weichai стоят на седельных тягачах КАМАЗ-5490. Для их обслуживания применяются масла, изготовленные лидерами отечественного рынка смазочных материалов

вязкости и уровень эксплуатационных свойств, а также строго соблюдать рекомендуемые автозаводом (дилером марки) интервалы регламентного технического обслуживания машины. В этом случае никакого снижения надежности, ресурса и безотказности основных агрегатов тягачей (мотор, коробка передач, редуктор ведущего моста) не будет.

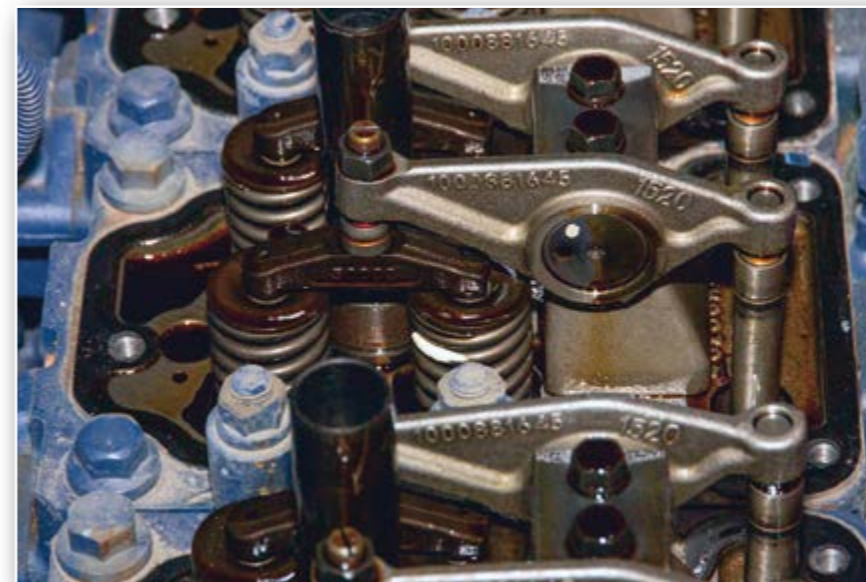
Еще раз подчеркнем – при соответствии используемого смазочного материала требованиям автопроизводителя необходимости корректировать установленные интервалы регламентного технического обслуживания, если условия эксплуатации машин остались неизменными, нет.

В частности, это подтверждает опыт работы с транспортными компаниями, которые заменяют имеющие большие пробеги немецкие седельные тягачи MAN на китайские Sitrak, которые, по сути, являются их копией. Машины имеют идентичную агрегатную базу, и для обслуживания их моторов, коробок передач, редукторов ведущих мостов используются смазочные материалы, имеющие идентичные свойства и качества. Следовательно, транспортные компании, на балансе которых ранее стояли немецкие тяга-

чи упомянутого нами выше бренда, могут не менять поставщиков масел, которым они доверяют, и, как прежде, планировать свои расходы на обслуживание подвижного состава. Это очень важно в первую очередь для крупных автопарков, на балансе которых стоят сотни машин. Отметим, что аналогичная ситуация наблюдается и по другим китайским брендам коммерческой техники, которая имеет общую агрегатную базу с европейскими аналогами.

Еще один показательный пример – седельные тягачи КАМАЗ с газовыми двигателями известного китайского производителя Weichai. Машины стоят на балансе многих транспортных компаний и работают на среднем и длинном плече, позволяя существенно экономить на топливе. Так вот, смазочные материалы для их обслуживания преимущественно используются от локальных производителей и, как показала практика, ДВС на них отлично работают.

Справедливости ради отметим, что при переходе автопарка с масел одного производителя на продукцию другого бренда важно провести анализ работы смазочных материалов на нескольких автомобилях. Это позволит получить достоверную информацию



Качественное моторное масло обеспечивает не только защиту деталей ДВС от износа, но и чистоту мотора. Для этого в его состав должен входить современный комплекс моюще-диспергирующих присадок

о скорости срабатывания масла и определить его предельный ресурс в конкретных условиях эксплуатации техники: качество топлива, климат, запыленность воздуха, нагрузка на транспортные средства и т. д. В большинстве случаев для крупных автопарков, на балансе которых стоят сотни тягачей, данная услуга будет бесплатной. Объясняется это тем, что затраты продавца масел быстро окупятся при поставках смазочных материалов покупателю.

Масла какого уровня качества нужны китайским тягачам?

Следующий, не менее часто встречающийся вопрос: нужны ли для обслуживания китайских тягачей масла, отвечающие самым высоким требованиям? Начнем с того, что рынок коммерческого транспорта России по экологическому классу предлагаемых на нем транспортных средств отстает от Европы, Америки, Японии и Китая, который, как мы уже упоминали сегодня, активно поставляет в нашу страну тягачи, автобусы и спецтехнику. Так, для отечественных транспортных компаний неинтересны машины стандарта Евро-6, имеющие сложные системы

очистки выхлопных газов, тогда как в той же Европе они активно замещают собой технику Евро-5.

На рынок РФ сегодня преимущественно поставляется (по параллельному импорту и официально) коммерческая техника, которая соответствует актуальным для страны экологическим стандартам. Для дорожных машин, которые используются в междугородних и международных перевозках, это Евро-5. Следовательно, у нас фактически нет сформированного спроса на смазочные материалы, которые разработаны для двигателей экологического стандарта Евро-6. По сути, данные продукты сегодня просто некуда заливать! Из этого следует, что перевозчикам, эксплуатирующим организациям и мультибрендовым СТО нужны только те масла, которые максимально подходят находящейся в эксплуатации технике. А это машины экологических стандартов Евро-3, -4 и -5.

Делаем второй важный вывод: на российском рынке смазочных материалов востребованы продукты, которые строго соответствуют актуальным требованиям автопроизводителей и разработчиков (изготовителей) моторов, агрегатов

трансмиссий и подходят большинству находящихся в эксплуатации машин разных брендов.

Под актуальными требованиями мы подразумеваем в первую очередь уровень эксплуатационных свойств смазочных материалов по API и ACEA, а также наличие у них официальных допусков и одобрений автопроизводителей. Здесь важно акцентировать внимание на том, что многие отечественные производители смазочных материалов из-за санкций могут не иметь возможности получить допуски и одобрения официально. При этом сами масла будут полностью соответствовать всем требованиям или даже их перекрывать.

Со смазочными материалами, которые официально поставляются из-за рубежа, в этом смысле все проще, так как производители масел не испытывают на себе никаких ограничений ни по закупке компонентной базы для производства масел (основа и пакеты присадок), ни по их сертификации, получении одобрений, допусков и т. д. Также отметим, что зарубежные компании имеют преимущество с точки зрения широты выбора типа основы масел: минеральная, полусинтетическая, синтетическая. Это позволяет им создавать масла, которые рассчитаны на длинные интервалы работы. Прежде всего речь идет о синтетических продуктах, которые гарантируют надежную защиту моторов при наработке 80–120 тыс. км в сложных (читай – российских) условиях эксплуатации. Здесь мы говорим о седельных тягачах, работающих на длинном плече.

К слову, для транспортных средств, эксплуатирующихся в Европе, сервисный интервал, равный 120 тыс. км, – норма. Он обеспечивается в том числе за счет применения при обслуживании техники масел на высококачественной синтетической основе, в состав которой входят базовые масла (III, IV и V групп) с высоким индексом вязкости. Содержание в рецептуре полимерного загустителя минимизировано. Тем самым достигается сохранение заданной вязкости мас-

ла в рамках допуска (SAE) на всем интервале его работы в ДВС и гарантируется защита деталей мотора от износа за счет формирования на них прочной пленки смазочного материала. К слову, именно такие современные высокотехнологичные продукты позволяют автопаркам придерживаться принципа разумной достаточности в обслуживании подвижного состава и оптимизировать эксплуатационные затраты без снижения надежности, безотказности и ресурса техники.

Национальные стандарты масел – насколько они важны?

Теперь поговорим о том, как позиционируются оригинальные китайские масла, изготовленные по оригинальным рецептурам и отвечающие национальным стандартам по отношению к аналогам от мировых брендов: Mobil, Shell, Total и т. д. и стоит ли на них делать ставку при обслуживании коммерческой техники из КНР?

Начнем с того, что на территории Китая есть множество заводов-блендеров, которые производят большое количество масел разных брендов. В этом смысле КНР подтверждает статус мировой фабрики. Среди предприятий есть гиганты, которые владеют собственным производством базовых масел и пакетов присадок, современными лабораториями для их тестирования и разработки рецептур. Есть и небольшие заводы, выпускающие смазочные материалы малыми объемами по стандартным рецептурам из закупаемых ингредиентов.

Каждый производитель масел обеспечивает качество продукции и ее стабильность на уровне своей технической вооруженности. Следовательно, равнять всех китайских масленщиков нельзя. Важно понимать, что из себя представляет производитель смазочного материала и какой продукт он может предложить покупателям. Вот почему при выборе масла того или иного китайского бренда важно иметь по нему максимум информации и статистику по работе его масел в реальных условиях эксплуатации коммерческой

техники. Увы, но ее у отечественных перевозчиков нет в объеме, достаточном для принятия решения о закупке масел. Именно это, в частности, затрудняет выбор смазочных материалов, произведенных в КНР.

Что касается национальных стандартов на китайские масла, то здесь важно отметить, что они есть и на них сегодня ориентируются все ведущие производители смазочных материалов КНР. Однако надо понимать, что стандарты эти практически повторяют американские API (Американский институт нефти). Из этого следует, что ничего особенного в китайских маслах нет, следовательно, их можно заменить аналогами, которые доступны на рынке, о чем мы говорили выше.

Единственным исключением из этого правила может считаться появившаяся в 2025 г. категория China D1 (или просто D1) в национальном стандарте для дизельных масел, которая актуальна для моторных масел дизельных двигателей самых последних поколений. По сути, это ознаменовало важный шаг Китая к технологической независимости в отрасли смазочных материалов. Стоит отметить, что ее разработка, в которой участвовали 42 компании-лидера индустрии КНР (Weichai Power, Dongfeng Commercial Vehicle, JAC Motors и т. д.), длилась около восьми лет, а совокупный объем инвестиций составил более 200 млн юаней.

Смазочные материалы, отвечающие данному стандарту, будут массово производиться и станут востребованы с лета 2026 г. для обслуживания коммерческой и специальной техники производства КНР последнего поколения. Так как машины рано или поздно будут поставляться в Россию, то механикам автопарков и независимых СТО важно знать о стандарте China D1.

Маловязкие и малозольные масла для современных тягачей, изготовленных в Китае

Современная коммерческая техника, произведенная в Китае, впрочем, как и в любой другой стране

мира, нередко требует применения средне- и малозольных (Mid SAPS и Low SAPS) моторных масел класса вязкости (SAE) 5W-30. При этом большинство механиков, которые долгие годы работали с европейскими машинами экологических классов Евро-3 и -4, привыкли к полнозольным (High SAPS) смазочным материалам класса вязкости (SAE) 10W-40 и не приемлют новые масла, ссылаясь на сложные условия эксплуатации техники в России. Насколько они правы и можно ли в этом случае полагаться на их опыт?

Начнем с того, что современные двигатели, которые устанавливаются на коммерческую технику, отличаются от ДВС предыдущих поколений не только применением новых материалов, но и внедрением передовых технологий, обеспечивающих, в частности, более качественную обработку деталей, выдерживание узких допусков на их механическую обработку и т. д. Машины стали более «чистыми» с точки зрения выбросов в атмосферу.

Все это является причиной перехода на менее вязкие, энергосберегающие, имеющие пониженное содержание сульфатной золы смазочные материалы. При этом руководства по эксплуатации нередко рекомендуют для одного и того же ДВС масла разных вязкостей, например (SAE) 5W-30 и 10W-40. Возникает резонный вопрос: какое из них предпочтеть?

Россия – страна большая. Перевозка грузов в рамках одного рейса может проходить по разным регионам. Например, машина везет грузы из Санкт-Петербурга в Екатеринбург, Омск, Новосибирск, Красноярск и т. д. В этом случае зимой предпочтительнее будут смазочные материалы вязкостью (SAE) 5W-30, так как они обеспечат более легкий пуск мотора на морозе. Это особенно актуально, если рейсы проходят по регионам, где зимой столбик термометра опускается ниже отметки -35°C , а тягач не оборудован предпусковым жидкостным подогревателем ДВС. Маловязкие смазочные материалы снимают большую часть эксплуата-

ционных проблем, возникающих в холодное время года.

При этом, если мы говорим о продуктах от лидеров отрасли, то опасаться за то, что произойдет критическое изменение (падение) вязкости масла из-за разрушения входящего в состав смазочного материала полимерного загустителя, поводов нет. Масло останется в рамках допуска и будет обеспечивать защиту деталей мотора во всем интервале регламентной наработки ТО. Отметим, что в современных смазочных материалах вязкостью (SAE) 5W-30 от лидеров отрасли используется основа, изготовленная из базовых масел с высоким индексом вязкости, что само по себе предполагает минимизацию содержания полимерного загустителя в его составе. Разумеется, используемый компонент имеет высокую стойкость к механической нагрузке. Причины, по которым современное высококачественное маловязкое масло может изменить вязкость – разжижение топливом (падение показателя) или насыщение продуктами его сгорания (рост показателя).

Дефицит масел для коммерческой техники – реальное положение дел на рынке

В завершение разговора о маслах для коммерческой техники ответим на такой важный вопрос: есть ли сегодня дефицит по смазочным материалам для коммерческой техники и по каким именно продуктам он наиболее ощутим? Если говорить про масла моторной группы, то по ним дефицита нет. На рынке есть смазочные материалы всех необходимых вязкостей и классов качества. Скажем больше: в последние годы возникли предпосылки для конкуренции, что, с одной стороны, регулирует (сдерживает рост) цены, а с другой – убирает с рынка мелких игроков, которые не могут гарантировать ритмичность поставок.

Иная ситуация сложилась по трансмиссионным маслам. По ним сегодня наблюдается некоторый дефицит. В частности, речь идет о продуктах в вязкости (SAE) 80W-90 и 75W-80



Дизели тягачей Foton при регулярном обслуживании с применением качественных масел не доставляют особых хлопот механикам автопарков

(GL-4/GL-5). Проблема кроется не в доступности их на мировом рынке, а в соотношении «цена – качество». Как показала практика, качественный продукт стоит дороже, чем за него готов заплатить покупатель.

Говоря о ситуации на российском рынке смазочных материалов, важно подчеркнуть, что отечественные промышленники, торговые компании, перевозчики и ремонтные организации адаптировались к санкциям. Однако и здесь остался ряд нерешенных вопросов. Так, отечественные промышленники, как и ранее, зависят от иностранного сырья, которое закупают через дружественные страны. Речь идет, в первую очередь, о пакетах присадок, без которых невозможно изготовить высококачественное масло для моторов последних поколений. Есть зависимость от поставок высококачественных полимерных загустителей, а также синтетических базовых масел IV и V групп. К слову, по III группе (гидрокрекинг) дефицита практически нет. Данную основу в достаточных объемах производят отечественные заводы. Здесь важно отметить, что именно на ней изготавливается подавляющее большинство смазочных материалов, используемых в коммерческом транспорте.

Санкции стимулировали развитие отраслей, которые находились в стагнации. В частности, делаются значительные шаги в разработке и производстве пакетов присадок. Сегодня в данное направление инвестируются большие средства. Это дает уверенность в том, что в обозримом будущем мы обретем независимость по высокотехнологичным ингредиентам, из которых состоят смазочные материалы.

Итог

Если парк транспортной компании состоит из грузовиков большой европейской семерки автопроизводителей, а также входящих им на замену китайских аналогов (Sitrak, FAW, HOWO, Dongfeng, Foton, JAC и т. д.), никаких изменений в выборе смазочных материалов для проведения регламентного технического обслуживания техники нет и не будет. Еще раз подчеркнем – большинство машин из КНР являются копиями европейских автомобилей. Следовательно, автопаркам нет нужды менять проверенных поставщиков масел. Они могут, как и ранее, закупать доступные на рынке смазочные материалы, которые максимально подходят большинству стоящих на балансе машин. ➔

От модульных сооружений к новейшим стандартам

Пропускная способность МАПП «Кани-Курган» в Амурской области увеличилась в четыре раза

В Амурской области в декабре минувшего года запущен обновленный международный автомобильный пункт пропуска на границе с Китаем «Кани-Курган». Сопредельные пункты пропуска «Кани-Курган» (РФ) и «Хэйхэ» (КНР) расположены в районе пограничного мостового перехода через реку Амур (Хэйлунцзян) возле городов Благовещенск и Хэйхэ.

Надежда ЕЛИСЕЕВА

В Российской Федерации действует 107 автомобильных пунктов пропуска при общей протяженности государственной границы около 61 тыс. км, включая ее сухопутную часть длиной 23 тыс. км.

Автомобильный грузопассажирский пункт пропуска «Кани-Курган» стал первым в России объектом, построенным по новым современным стандартам с применением передовых архитектурных и технологических решений. Этот проект разработан таким образом, чтобы стать эталоном для планирования будущих пунктов пропуска в стране. Концептуально проект учитывал изменения классификации пункта пропуска с временного упрощенного на по-

стоянный и с двустороннего на многосторонний.

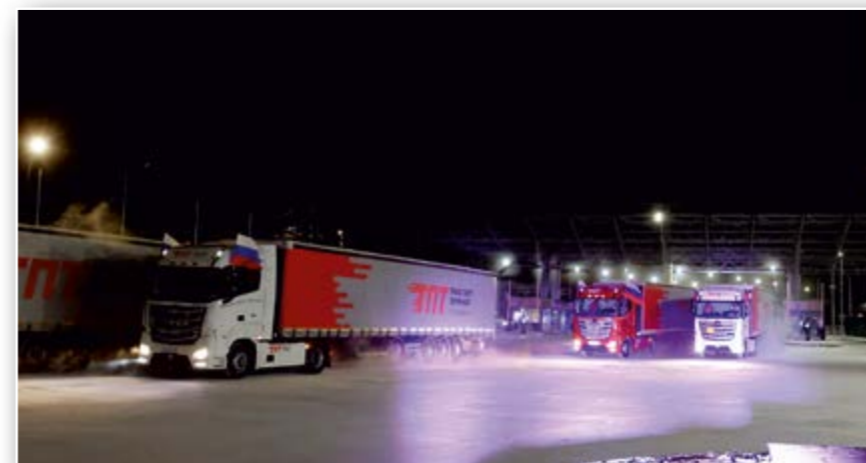
Строительство и ввод в эксплуатацию АПП «Кани-Курган» прошли поэтапно. В 2022 г. совместно с открытием международного моста через реку Амур было запущено грузовое движение между городами Благовещенск (Россия) и Хэйхэ (Китай). Для начала использовалась инфраструктура временных модульных сооружений. В 2024 г. заработало регулярное круглогодичное пассажирское автобусное сообщение.

Через МАПП «Кани-Курган» возможно выполнение перевозок в соответствии с Конвенцией МДП, 1975 г.

В состоявшейся в конце 2025 г. церемонии открытия движения по 16 полосам на МАПП «Кани-Кур-



Автомобильный мост через р. Амур



Запуск движения по 16 полосам в МАПП «Кани-Курган»



Китайский грузовик в зоне оформления



Делегация ФГКУ Росгранстрой и правительства Амурской области в МАПП «Кани-Курган»

ган» приняли участие представитель АСМАП в г. Благовещенске Д. В. Гарипов, а также автопоезда действительного члена Ассоциации – ООО «ТрансПортТерминал». По проекту пропускная способность постоянного погранперехода «Кани-Курган» в ближайшее время составит 862 транспортных средства в сутки (грузовых – 630, пассажирских – 164, легковых – 68), а также почти 5,5 тыс. пассажиров.

Если поток увеличится, предусмотрена возможность оперативного задействовать еще восемь полос движения, доведя их число до 24. Общая площадь объекта – 0,77 га.

На территории размещены служебно-административные и производственные здания, оборудованные отечественной техникой, позволяющей сократить время таможенного контроля грузового транспорта и реализовать поручение Президента Российской Федерации В. В. Путина о проведении досмотра груза не более десяти минут.

Международный автомобильный мост и пункт пропуска «Кани-Курган» сегодня обеспечивают круглогодичное транспортное сообщение между Благовещенском и Хэйхэ. Это открывает возможности для развития межгосударственного сотрудничества в области грузовых и пассажирских перевозок, создавая благоприятные условия для расширения деловой активности, выхода российских товаров на китайский рынок и реализации совместных проектов в сферах туризма, культуры, науки и образования. Пункт пропуска играет важную роль в укреплении связей между российским и китайским бизнесом. Сегодня наблюдается высокий интерес участников внешнеэкономической деятельности к созданию новых маршрутов логистики. Они позволяют гарантировать своевременную доставку товаров с ограниченными сроками хранения, обеспечивая оперативность поставок скоропортящейся продукции. 🚫

Видимый «СПЕКТР»

Генеральный директор транспортной компании «СПЕКТР» (Калининградская область) Алексей Евгеньевич Плотников делится с читателями нашего журнала опытом работы руководителя предприятия.

Ольга БОГДАНОВА

– Я возглавляю предприятие с 2005 г. Начинали с двух машин, в лучшие времена доходило до 18. Возили товары из «ИКЕА», продукты питания в Германию, Францию, Испанию, Италию, Грецию, Сербию, Турцию... Работали стабильно, заказчики платили день в день. Можно было строить планы надолго вперед: подпишешь контракт в начале года и знаешь, чего ждать.

Менталитет во всех странах разный, но нам везло на порядочных людей. Очень дружелюбно относились. Бывало, помогали и местная полиция, и жители.

Однажды произошел такой случай: водитель приехал к партнерам в Голландию. Нашел нужный адрес. Штор на окнах нет – значит, офис. Зашел, люди пьют чай. Смотрят удивленно. Он налил кофе, сел с ними за стол. И тут хозяйка поведала нежданному гостю, что тот попал в частный дом, а нужная контора находится с другой стороны здания. Посмеялись... К слову, в Голландии в шортах и тапках ходят повсемест-



Генеральный директор ООО «СПЕКТР» А. Е. Плотников

но – и дома, и на работе, поэтому наш путешественник ничего не заподозрил.

В Германии как-то раз нашему водителю спасли жизнь. Во время погрузочных работ ветеринарный врач заметила, что у мужчины посинели губы. Измерила давление – зашкаливает. Несмотря на сопротивление, вызвала скорую. Оказалось – инфаркт. Калининградца прооперировали в местной больнице. Все расходы покрыла страховка. А случись приступ на трассе, до дома не доехал бы...

Со мной тоже была история: в Берлине проколол колесо. Тут же подоспела полиция: «Что случилось?». Пожаловался, мол, гайки прикипели. Они не только помогли снять колесо, но и проводили до автоцентра, где поставили новое.

В Европе полиция работает немного по-другому. Может помочь, но может и наказать. Штрафы там жесткие. За неправильную парковку – от 100 евро.

Однажды в Псковской области водитель попал в сильную метель, так полиция предоставила ему свою площадку, чтобы переждал непогоду. Хотя дело вовсе не в территориальной принадлежности и должности. За долгие годы работы я понял, что все зависит от человека.

После введения санкций ООО «СПЕКТР» перешло работать на Россию. Раньше возили мясо, переключились на овощи и фрукты. Отработали так два года. В 2022–2023 гг. по фирме – сплошные убытки. Пришлось сокращать машины. Развития нет. Налоги увеличивают. Система «Платон» числила нашей компании порядка

70 штрафов почти на 200 тыс. рублей. И сами же признали, что 60 из них ошибочные. Я их уже оплатил. Если не оплатишь, арестуют имущество. Прошло почти полтора года, а деньги все не возвращают. Веры не теряю, будем судиться дальше.

На сегодня у нас осталось только одно направление Москва – Калининград. На российско-литовской границе жуткие очереди. Мы идем навстречу водителям: записываем их в очередь, а ждут они ее дома. В пиковый период (сентябрь – ноябрь) ожидание составляло до 30 дней, в среднем 10–12. Это частично связано с ограничениями, которые вводила Литва. Бардак возникает и из-за самих водителей, которые по встречной полосе нагло лезут без очереди, мол, я самый умный – всех обойду! Так, в декабре фуры прорывались через границу на закрытых номерах. Сейчас с подачи АСМАП поставили шлагбаум, перекрыли маршруты для наглцов. Порядок навести можно, было бы желание. К примеру, в Беларуси водитель смошенничал, его на первый раз предупреждают, на

второй – закрывают въезд в страну на пять лет. И сразу все ходят по струнке.

Нередко в создании проблемных ситуаций виновата наша российская халатность. Соотечественники привыкли: загрузили морковку, а пишут «лук». Или нередки случаи, когда клиенты вместо 20 т грузят 24. А перевозчики оказываются крайними, так как портят дорожное покрытие. Нужно самим грамотно к таким вещам относиться, все перепроверять, работать с правильными поставщиками. Мой знакомый пожаловался, что получил три штрафа по полмиллиона. Спрашиваю его: «А зачем ты перегруз возил?». Говорит: «Все возят!». А я вот не вожу! Не стоит овчинка выделки: заработаешь на пять рублей больше, но если возникнут проблемы, они нивелируют всю прибыль, все тяжело заработанные деньги. Тут можно обижаться только на себя.

Случаются и перегибы с таможней. Была ситуация: приехал в «Чернышевское», оказался перегруз. Таможня заподозрила недостоверное декларирование. Вызва-

ли грузчиков, которые разгрузили машину за 20–25 тыс. рублей. Все совпало, но я потерял деньги. Возможно это была придуманная схема с целью обеспечить грузчиков работой, хотя они – коммерческая структура.

В декабре на литовской стороне досматривали нашу машину. Там тоже работали кары, но денег взяли на порядок меньше. У латышей было два досмотра, те вообще палеты выгрузили за свой счет. Мне кажется, если во время досмотра не подтвердилось нарушение, комиссия должна задать вопрос инспектору: на каком основании он назначает проверку? Если инспектор делает это на постоянной основе, служба безопасности должна им заинтересоваться.

Многое в нашей отрасли зависит от профессионализма водителей. До сих пор помню тотальные аварии, когда две машины безвозвратно «ушли» вместе с грузом, восстановлению не подлежали. Один горе-шофер выбрал в плохую погоду неправильный скоростной режим, второй при закруглении не вписался в поворот. Все перекрутило, перекожежило. Потеряны и рефы, и кабины. Хорошо, люди остались живы. Я всегда страхую грузы и машины, но все равно больно. Поэтому сейчас стараюсь брать людей проверенных, не по объявлению, а по знакомству. Вижу халатность – сразу расстаюсь.

Машины у меня выкупленные, свежие. Плачу водителям хорошо, поэтому текучки нет. Некоторые сотрудники отработали по 15–20 лет. В основном все, кто приходят, остаются. Проблема в том, что большинству уже за 50 лет. Приходится продумывать режим труда и отдыха, чтобы человек ехал не ночью, а днем, достаточно отдыхал, вовремя уходил в отпуск. Поэтому и ходим только до Москвы, так проще.



А. Е. Плотников и водитель Э. И. Калитинский, вернувшийся из рейса

Дороги в России сейчас стали лучше. С Европой, конечно, не сравнить. Если в Германии у меня фура проходила за 9 часов 800 км, то на родине за это же время – 450 км. Это не только качество дорог, но и неудобные развязки. Идет дорога, упирается в город, а там ограничение до 40 км/ч. В Европе же гонишь по автобану – 90, не сбавляешь. Более грамотно развязки у них построены. Впрочем, сейчас никаких гонок нет. Если раньше купил фуру и понимаешь, что надо ее отработать, то теперь пришли к тому, что новых машин нет и не будет (они стоят заоблачных денег), поэтому во главе угла – сохранение ресурса автопарка. Можно этот ресурс за два-три года выбрать, а можно растянуть лет на восемь. Приоритеты сегодня простые: первое – чтобы машины ехали, второе – зарплаты водителям, и главное, чтобы налоги платились. Я по НДС работаю уже лет десять – осуществлялась покупка новых машин и возврат НДС. Для меня не является шо-



Е. А. Плотников ставит задачу на перевозку водителю О. В. Хибнерсу (справа)

ком, что мы перешли на такие высокие налоги. Налогов много, с 13 машин в месяц плачу около миллиона. Но у нас федеральные поставщики, они с кем попало не работают.

Сейчас для отрасли, наверное, самое тяжелое время. Я впервые планирую не более чем на три дня. Не понимаю, на следующей неделе очередь на границе будет 7 дней или 30? Я морем пойду или сушей? Постановка фуры на паром с сентября подорожала на 30 тыс. рублей. Я уже на паромы не рассчитываю, при ожидаемой прибыли в 180 тыс. рублей выгоднее, чтобы машина стояла.

Помимо налогов очень выросли штрафы. Контролирующие органы прямым текстом говорят, мол, у нас есть план, и мы его должны выполнить. Топливо за год подорожало на 20 %, с 2016 г. – вдвое. Не перестают расти в цене запчасти. Если раньше я покупал японское колесо за 35 тыс., сейчас китайское стоит 45. А вот командировочные у водителей остались прежние – 700 рублей в день, тогда как в придорожном кафе в Московской области обед стоит около 1 000.

Проблем я описал много, и большая часть из них требует решения на государственном уровне. 🛑



Перед отправкой водителей А. Ю. Привалова и А. А. Астахова в рейс

Ремонт топливной аппаратуры: запчасти и услуги

Какова ситуация на рынке услуг по ремонту топливной аппаратуры и запасных частей к ней? Что ожидает отрасль в 2026 году? Почему некоторые перевозчики осознанно заправляют машины более дешевым топливом, даже если оно сомнительного качества? Рассмотрим эти и многие другие вопросы со Станиславом Фомичевым, руководителем сервисного центра Diesel-PRO.

Борис ДЕНИСОВ
Фото автора

От исправности топливной аппаратуры дизельного двигателя во многом зависит его уверенный запуск на морозе, мощностные показатели ДВС, а также расход топлива, что важно в условиях постоянного роста цен на горючее. Неудивительно, что тема оптимизации затрат на ремонт систем питания автомобильного транспорта не теряет своей актуальности вне зависимости от состояния рынка



перевозок и экономической ситуации в стране.

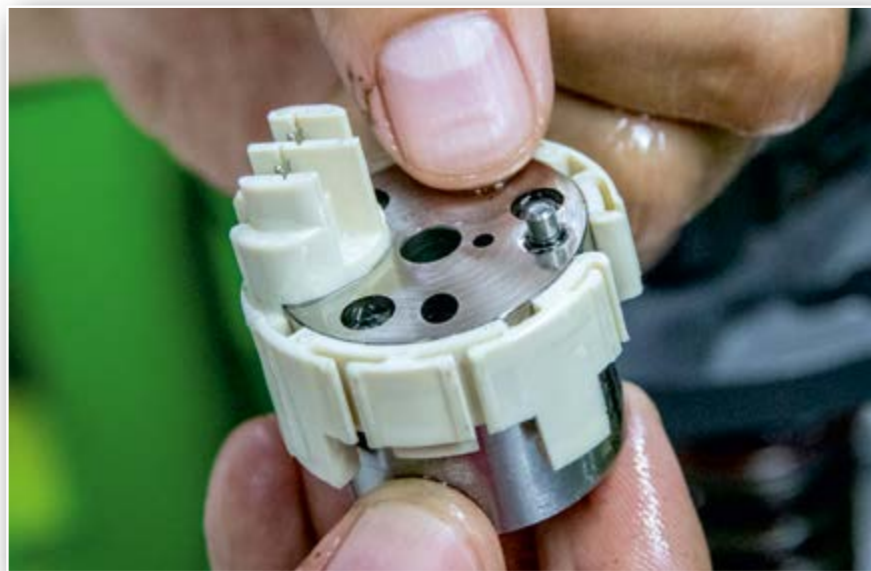
Рост цены дизельного топлива – повод для экономии?

Эксперты отрасли сервисного обслуживания автомобильного транспорта отмечают: число обращений перевозчиков за ремонт топливной аппаратуры дизельных грузовиков и автобусов в 2025 г. заметно увеличилось. Данную тенденцию связывают с рядом объективных причин.

Главная из них – существенное подорожание дизельного топлива, которое наблюдается в последние

годы. Это привело к тому, что малые и средние парки ищут возможность заправлять тягачи на АЗС, реализующих солярку по ценам ниже, чем она стоит у крупных игроков топливного рынка. Учитывая большие объемы закупки, перевозчики, приобретая топливо с дисконтом даже менее одного рубля на литр, в итоге получают существенную экономию средств, которая измеряется сотнями тысяч или даже миллионами рублей в год.

Однако, как показывает практика специализированных сервисных центров по ремонту топливного оборудования, более дешевое то-



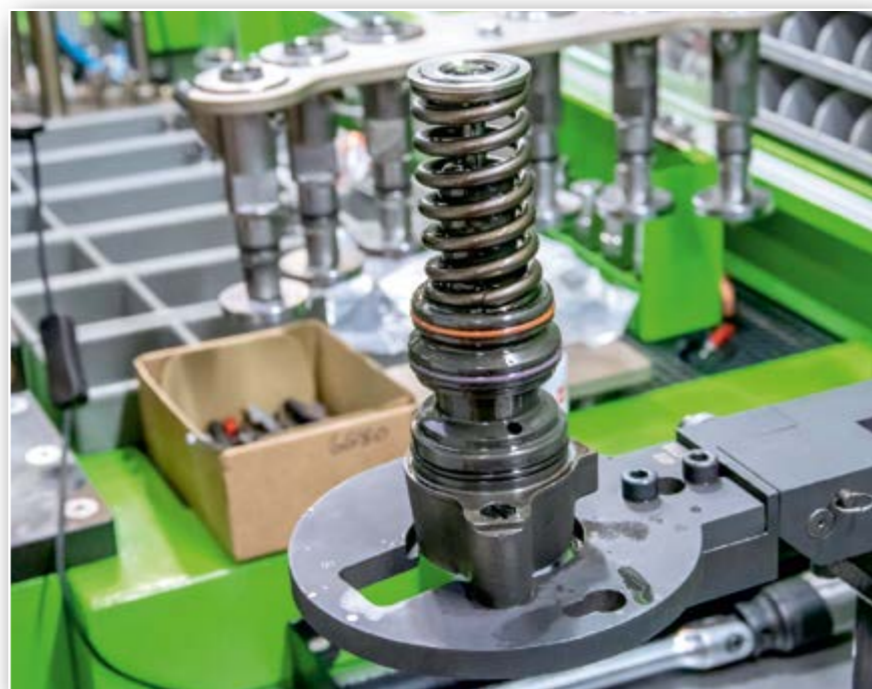
Даже ответственные детали агрегатов топливного оборудования есть в исполнении альтернативных производителей. Но если есть возможность – лучше использовать оригинальные комплектующие

пливо, реализуемое АЗС, не входящими в сети крупных нефтедобывающих и нефтеперерабатывающих компаний, часто не отвечает заявленным свойствам и качествам. Так, в образцах (отбор из бака при проведении экспертизы), которые попадали к экспертам, нередко обнаруживалось печное топливо, газовый конденсат, прочие производные перегонки нефти и продукты химического синтеза. Неудивительно, разбирая случаи преждевременного (часто – аварийного) выхода из строя топливной аппаратуры, мастера специализированных сервисных центров делают вывод о том, что причиной во многих случаях является некачественное топливо. Но самое главное – многие перевозчики это знают и сознательно идут на риск!

Риск за деньги = выгода?

Почему так происходит? Парадокс, но дело в том, что покупка более дешевого топлива оказалась выгодна (!) даже с учетом меньшего срока службы агрегатов систем питания. Иными словами, экономия на топливе сторицей перекрывает

затраты на ремонт насосов и форсунок. Важно: здесь мы говорим преимущественно о грузовиках Евро-3 и -4, которые в большом количестве стоят на балансе малых и средних парков. Многие из моторов ком-



Насос-форсунки в ремонте обходятся дороже, чем форсунки (Common Rail). Нужно хорошо подумать, прежде чем заправлять машину более дешевым топливом сомнительного качества

плектуются системами питания Common Rail, которая хорошо изучена российскими мастерами и для ремонта которой есть все необходимые запасные части от проверенных альтернативных поставщиков.

Особенно это четко прослеживается на примере текущей стоимости ремонта форсунок для массовых дизелей, которыми комплектуются седельные тягачи большой европейской семерки автопроизводителей.

Приведем пример. Новая форсунка для массового дизельного двигателя магистрального тягача MAN не так давно (два года назад) стоила примерно 30 тыс. рублей, а ее восстановление обходилось в 20 тыс. рублей с учетом применения оригинальных комплектующих. Сегодня тот же самый новый агрегат, поставляемый по параллельному импорту, обойдется немногим более 35 тыс. рублей, а его восстановление с применением все



Комплект форсунок MAN сегодня можно приобрести за 126 тыс. рублей

тех же оригинальных запасных частей – около 21 тыс. рублей. При ремонте комплекта форсунок (6 штук) итоговые затраты составят 126 тыс. рублей. Как видим, удорожание ремонта по отношению к увеличению цены на новые запчасти оказывается незначительным. При этом цена на топливо выросла существенно.

Но самое интересное в том, что экономическая выгода от заправки машин более дешевым топливом проявляется уже на относительно малом пробеге – до 100 тыс. км. А это семь-десять месяцев работы. Получается, что с точки зрения бизнеса выгода в деньгах очевидна, а с точки зрения принципов грамотной эксплуатации транспортных средств, которые безотказно работали десятилетия, – произошел разрыв устоявшихся шаблонов.

Другая причина – экономия на обслуживании автомобилей. Здесь также присутствует фактор желания владельца автомобилей сократить эксплуатационные расходы, в связи с чем для проведения

технического обслуживания подвижного состава приобретаются более дешевые расходные материалы. Часто таковыми являются и подделки под известные бренды, продукция которых заслужила доверие.

Так, применение не обеспечивающих требуемую тонкость отсева загрязнений топливных фильтров (подделки или аналоги второго и третьего эшелона) приводит к ускоренному износу прецизионных пар форсунок и секций насосов высокого давления. Если фильтр имеет недостаточную грязеемкость (читай – ресурс), то рост противодавления по мере его засорения станет причиной снижения подачи топлива в систему и падения мощности ДВС.

Не забудем и то, что грязное топливо также приводит к накоплению смолистых отложений в системе питания, что влечет изменение параметров впрыска топлива (цикловая подача, время впрыска, четкость отсечки и т. д.) и ухудшение тяговых характеристик мотора, его экономичности.

Использование моторных масел с более низким, чем указан в руководстве по эксплуатации к автомобилю, уровнем эксплуатационных свойств (класс качества), а также неправильно выбранный интервал их замены (перепробег) является причиной преждевременного износа насосов высокого давления, которые имеют общую с ДВС систему смазки. Такие ТНВД производства компании Bosch устанавливаются, например, на моторы седельных тягачей MAN.

Аналогичная ситуация складывается, когда автопарк сталкивается с поставкой поддельных смазочных материалов. Увы, сегодня такое – не редкость. Большинство обнаруживаемых в продаже подделок выполнено под продукцию ушедших с российского рынка брендов: Mobil, Total, Castrol и т. д., которые ранее являлись лидерами и предлагались большинством независимых станций технического обслуживания коммерческого транспорта.

Есть в списке выявляемого фальсификата и импортные смазочные материалы, которые продолжают поставляться на рынок России официально. Данные подделки производят на подпольных заводах, расположенных на территории страны. Иными словами, очень важно, чтобы поставщик смазочных материалов был надежным и отвечал за реализуемые запасные части и расходные материалы.

Изменение структуры рынка запасных частей

Начнем с того, что действующие против нашей страны санкции отразились на структуре запасных частей для топливной аппаратуры в меньшей степени, чем на прочих автокомпонентах. В продаже, как и прежде, есть оригинальные комплектующие, на которых во многих случаях ранее выполнялся ремонт

форсунок и насосов. OEM-компоненты выросли в цене примерно на 20–35 % в зависимости от номенклатуры и бренда (Bosch, Delphi, Denso и т. д.). Но еще раз подчеркнем, по ним есть предложения как из наличия, так и на заказ.

Справедливости ради отметим, что объем реализации по оригинальным комплектующим снизился. Однако это падение не критично.

А вот по запасным частям альтернативного производства в период ужесточения санкций наблюдается

самый настоящий бум. Объемы их поставок существенно увеличились. Появились новые, ранее неизвестные российским мастерам бренды. Большинство из них завозится к нам из КНР. По мнению ряда экспертов отрасли, сегодня из десяти предложений по одной номенклатурной единице восемь – продукт китайского производства. Аналоги относятся к бюджетному ценовому сегменту. Однако говорить о том, что применять их при ремонте невыгодно с точки зрения надежности и ресурса перебираемых агрегатов, нельзя. За последние годы производители альтернативных компонентов значительно прибавили в качестве. Кроме того, аналоги от именитых производителей, которые доказали свое качество и многие годы используются при ремонте топливного оборудования, как и прежде, в изобилии присутствуют на рынке запасных частей. Сегодня на фоне увеличившегося спроса и снижения объемов поставок оригинальных деталей они стоят заметно дороже, чем два-три года назад. Но именно на них делают ставку при ремонте топливной аппаратуры, чтобы получить надежность и ресурс на уровне OEM.

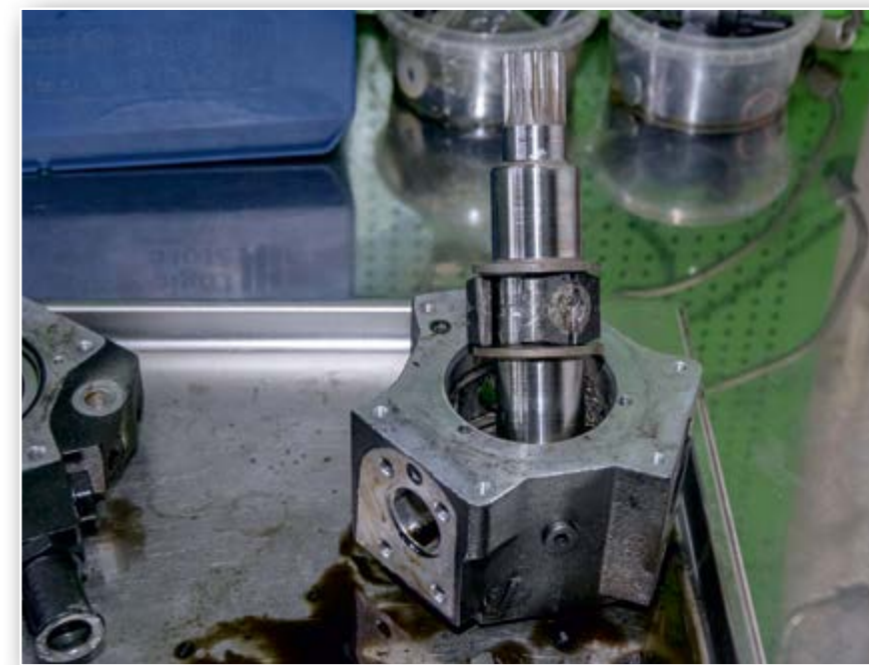
Как узнать, кто из альтернативных брендов предлагает качественные детали, а кого лучше обходить стороной? На этот вопрос может дать ответ только практика. И специализированные мастерские, занимающиеся ремонтом агрегатов систем питания дизельных двигателей, накопили в этом опыт. Также отметим, что выбор в пользу запасных частей новых брендов часто продиктован рекомендацией продавцов, которые точно знают, какого качества товар упакован в брендированную тару. Не секрет, что под новым именем нередко скрывается продукция завода, который изготавливает детали, узлы и агрегаты



Форсунка дизеля MAN, длительное время работавшая на топливе с большим содержанием воды



Даже у самых надежных агрегатов систем питания дизелей есть предел прочности. Этот насос восстановлению не подлежит



При недостаточной смазке происходит заклинивание топливного насоса с фатальным разрушением его деталей

топливных систем на контрактной основе. Причем это могут быть производители OEM-комплектующих. Так сейчас происходит с запасными частями Delphi, которые находятся под санкциями. Иными словами, не стоит удивляться, когда на упаковочных коробках значатся разные бренды, а в них находятся одни и те же детали, полностью идентичные по качеству и техническим характеристикам.

Ремонт агрегатов топливных систем китайских грузовиков

Несмотря на некоторый спад продаж коммерческой техники, грузовики китайских брендов продолжают активно вытеснять из парков российских перевозчиков машины большой европейской семерки автопроизводителей. Многие «китайцы» за три прошедших года набрали пробеги более полумиллиона километров, сошли с гарантии и стали заходить на независимые СТО для проведения ремонта, в том числе и топливной аппаратуры.

Справедливости ради отметим, что к массовому выходу из строя топливной аппаратуры по причине ее естественного (штатного) износа дело еще не дошло. Но время летит, пробеги растут и скоро услуги по ремонту насосов и форсунок китайских дизелей станут востребованными.

Что имеем на сегодняшний день. Опасения, что с ремонтом систем питания китайской коммерческой техники будут проблемы, не оправдались. Отчасти за счет того, что агрегаты, на которых собрана система питания (преимущественно это Common Rail), являются копиями европейских разработок, хорошо изученных отечественными ремонтниками. Иными словами, с точки зрения технологий и приемов стендовой диагностики и переборки агрегатов никаких препятствий нет. Все необходимое оборудование, инструменты и приспособления есть. Отрадно, что по топливной аппаратуре китайских грузовиков в открытом доступе появились каталоги и техническая

документация. Это очень важно с точки зрения проведения квалифицированного ремонта.

Прогноз на 2026 год: неизбежный рост стоимости ремонта и запасных частей

В текущем году стоимость ремонта и диагностики топливных систем прибавит примерно 25 % к уровню 2024–2025 гг. Это связано с увеличением налоговой нагрузки, ростом тарифов на аренду, электроэнергию и т. д. и, разумеется, в общую копилку свою долю внесет рост стоимости запасных частей. Вся эта финансовая нагрузка перекладывается на потребителя – транспортные компании. Они в свою очередь переносят затраты в тарифы на перевозку грузов. В итоге за все платит конечный потребитель, приобретающий продукты, лекарства, одежду, бытовую технику и т. д.

Теперь поговорим о том, что ждет в 2026 г. сегмент сервиса. Начнем с того, что загрузка специализированных мастерских по ремонту агрегатов топливных систем достаточно большая. Это положительно сказывается на развитии отрасли в целом. Бизнесу есть куда расширяться. Следовательно, мы будем наблюдать открытие новых мастерских, на оснащение которых требуется современное оборудование: стенды для тестирования и сборки, специнструмент и приспособления. Для перевозчиков это выгодно, так как чем больше мастерских, где выполняют квалифицированный ремонт агрегатов топливных систем, тем лучше с точки зрения здоровой конкуренции и удержания цен на их услуги. ➔

Глазами водителя

Уже почти три десятка лет Геннадий Анатольевич Ефименко работает водителем большегруза. За это время он исколесил немало дорог. Последние годы трудится в дружном коллективе ООО «Югвнештранс-Карго» (г. Ростов-на-Дону) и очень рад этому обстоятельству. Как и многие другие водители-международники, Геннадий Анатольевич с детства мечтал сесть за руль громадного, внушающего невольное уважение монстра, именуемого в простонародье коротким и емким словом «фура». Романтика и приключения больших дорог, преодоление препятствий, возникающих на пути, проверка собственной выносливости и целеустремленности – что еще нужно молодому и рьяному, полному сил мужчине? Таким и был Геннадий тридцать лет назад. Сразу после демобилизации, отслужив срочную военную службу в рядах нашей доблестной армии и отучившись в ДОСААФе, он воплотил свою мечту в жизнь, став водителем автопоезда.

Виталий КЮСЕВ
(kusev@asmap.ru)

Геннадий Анатольевич с ностальгией вспоминает самые первые поездки. Шел непростой девятый год. На дорогах было, мягко говоря, небезопасно, но это не останавливало. Даже наоборот, подстегивало. Они с напарником не раз попадали в сложные переделки, из которых порой выбирались с трудом и потерями. Жизненный опыт часто приходит с кровью и болью, зато остается навсегда.

Самое яркое впечатление об одной из таких поездок осталось у дальнотойщика после того, как он однажды ехал глубокой ночью, и спать ему хотелось неимоверно. Геннадий решил

не рисковать и доехать до ближайшего кафе или гостиницы, чтобы там выспаться. Дорога большей частью хорошая, за окном однообразный пейзаж. Совершенно неожиданно прямо посередине дороги он увидел фуру, которая стояла на «аварийке», он тут же резко затормозил и... проснулся. Чудо, что вокруг не было ни одной машины. С тех пор как только чувствует, что клонит в сон и сильно устал, сразу едет на стоянку отдыхать.

Любимая работа повлияла и на его гастрономические пристрастия. Все летние каникулы, будучи школьником, Геннадий проводил в деревне у бабушки, которая была мастерицей по части пельменей. А какие у нее были вареники! Сказка. И вот как-то летом вез он замороженные пельмени и вареники. Отгрузили ему



партию, а он температуру на рефрижераторе не проверил, доезжает до пункта назначения и понимает, что все продукты частично разморозились и склеились. Не довез он, получается, груз в нужной кондиции. В итоге всей семьей они пельмени-вареники и доедали. Теперь на них Геннадий даже смотреть не может. Зато в обязательном порядке в каждом рейсе, если речь идет о перевозке продуктов питания, требующих особый температурный режим, он проверяет и самостоятельно его выставляет.

Бывали и курьезные случаи на дороге. Останавливает Николая в темное время суток инспектор (тогда еще ГАИ) на посту, посмотрел документы и решил проверить его на содержание алкоголя в крови. Тестера у инспектора по какой-то причине

под рукой не оказалось, и он по старинке протягивает дальнотойщику пакет, причем бумажный, и просит в него подуть. Геннадий пожал плечами, требования представителей власти надо исполнять, и подул. Инспектор долго изучал содержимое, пытаясь выявить запах алкоголя, а потом ни с того ни с сего спросил, служил ли он в армии. Настроение у Николая было благодушное, и он в шутку отвечал, что нет, не пришлось. На удивленное инспектора «почему» дальнотойщик невозмутимо сообщил, что у него туберкулез. Надо было видеть лицо побледневшего от такой новости инспектора ГАИ. Пришел он в себя только минут через пятнадцать, после того как Геннадий раз двадцать поклялся, что пошутил.

Надо признаться, большинство водителей – очень суеверные люди. Почти у каждого есть своеобразный ритуал, которому он неукоснительно следует, выезжая в рейс, какие-то талисманы, которые хранят в пути и водителя, и грузы, и о них не принято распространяться. А еще существует общеизвестная легенда, что если не смотреть на инспектора ДПС, то становишься невидимкой и он тебя не тормозит. И что вы думаете? Иногда срабатывает. Лето. Ростов-на-Дону. Проезжал Геннадий пост ДПС пару лет назад, сделал, как всегда, умное лицо

и отвернул его от облаченного в погоны представителя власти, но тут не сработало. Взмах дубинкой – и автопоезд тормознул на обочину. Из кабины Геннадий не вышел, только дверь открыл. Подошел инспектор, представился, попросил на проверку документы. На вопрос дальнотойщика, что же он нарушил, инспектор охотно объяснил, что габариты его машины (по высоте) больше положенного. Ну да, в Российской Федерации по правилам предельная высота транспортного средства 4 м, а у Николая – 4,15 м. Но почти на всех иномарках высота зашкаливает, и ничего, ездят.

Геннадий выразил недоумение тем, как точно сработал глазомер инспектора ДПС, ведь никакими приборами при нем габариты машины не измеряли, на что представитель власти жизнерадостно сообщил:

– А у нас тут двадцать первый век на дворе! Всех датчиков понатыкано выше крыши. Вот вы проехали, и на пост поступил сигнал, что с высотой не порядок.

Водитель подумал, что с учетом скорости развития научно-технической революции все может быть, и приступил к ликвидации нарушения, нажав кнопку на пульте управления высотой подвески, благо на его тягаче она была пневматической, и он мог менять ее положение по высоте. Машина опустилась, и Ген-

надий поинтересовался, может ли он теперь ехать. Обескураженный инспектор, глядя на переднее крыло, которое уже чуть ли не село на колесо, возмутился:

– Что ты мне здесь опускаешь?! Я же сказал, высота превышает!

С трудом справившись с удивлением и придав лицу невозмутимый вид, водитель с юмором в глазах полюбопытствовал у инспектора, остается ли на прежней высоте его форменная фуражка, когда тот приседает, или все же опускается вместе с головой. С полминуты представитель власти буравил взглядом Николая, но сдался и отдал документы, пожелав счастливого пути.

Конечно, бывали и неприятности, и поломки, и множество других проблем, подстерегающих водителя на дороге, но на них не хочется заострять внимание, тем более что оптимизм и вера в будущее не вялят. Для каждого водителя – перевозчика грузов самое главное желание – в целостности и сохранности и, конечно же, вовремя доставить груз по назначению, а если еще и без происшествий – вообще мечта.

Тридцать лет Геннадий Васильевич Гусев за рулем большегруза смотрит на всех свысока, сидя в кабине фуры, и следует своему пути, невзирая ни на какие препятствия, потому что дальнотойщик – это звучит гордо! 🚛



Учет и инспекция шин: зачем они нужны и как проводятся?



О проверенных на практике инструментах учета и инспекции шин для коммерческого транспорта рассказывает Денис Давыдов – эксперт отрасли, руководитель отдела продаж грузовых шин «Ханкук Тайр Рус».

Борис ДЕНИСОВ
Фото автора

В нестабильной экономической ситуации, для которой характерны падение объема перевозок и снижение прибыли, даже финансово устойчивые транспортные компании, у которых достаточно средств на приобретение новых шин, ужесточают их учет и контроль за соблюдением правил эксплуатации, вводят обязательную процедуру инспекции. Данные функции, как правило, делегируются отдельным сотрудникам технической службы автопредпри-

ятия. Затраты на оплату их труда сторицей перекрывает получаемая экономия средств.

Учет шин: как организовать и для чего необходим?

Транспортные компании, которые стремятся оптимизировать свои эксплуатационные затраты, ведут обязательный учет шин. Для этого создается отдельная специальная база данных, в которую вносятся вся информация о каждой из находящихся в эксплуатации и хранящихся на складе

автопарка шин – марка, модель, размерность, серийный номер, дата покупки и стоимость, а также на каком автомобиле установлена, с обязательной привязкой к колесной позиции (левая или правая сторона), ось установки, внутренняя или внешняя при установке в спарку.

Базы данных – от простого к сложному

Самые простые базы, которые являются отправной точкой развития систем учета шин, представляют собой классические (бумажные) журналы, именуемые также «карточки транспортных средств» (широко использовались еще в 90-х годах прошлого века). В современном виде они представляют собой массивы данных в виде файлов электронных таблиц любых офисных пакетов программ. Для их создания и наполнения данными не требуется каких-либо дополнительных затрат с точки зрения услуг программистов. При этом они достаточно функциональны и информативны. Простые информационные базы чаще всего используют малые и средние автопарки, у которых оборот шин относительно невелик.

Следующим этапом развития баз данных стала их интеграция в систему 1С. Это уже достаточно продвинутое решение программ с высокой степенью автоматизации обработки данных. Однако реализованного в них функционала в ряде случаев может быть недостаточно. Именно по этой причине достаточно крупные автопредприятия, которые закупают/списывают шины тысячами штук, вынуждены применять специализированное программное обеспечение. Данные программы существуют в готовом виде (базовые версии) и могут использоваться сразу после их установки на персональный компьютер без сложных настроек, требующих участия специалистов. Их предлагают, в частности, производители шин.

Специальные программы могут быть написаны и под индивидуального заказчика (крупного перевозчика или эксплуатирующую



Проверка и корректировка углов установки колес позволит избежать их неравномерного износа

организацию) с учетом его требований. Такие совершенные в плане обработки данных версии позволяют не только грамотно систематизировать всю необходимую информацию о шинах, но и оперативно работать с большими массивами данных.

Написанные по индивидуальному заказу специальные программы используют в основном крупные транспортные компании. На их балансе стоят тысячи машин, которые приписаны к филиалам, расположенным в разных регионах страны. Создание индивидуальных программ по учету шин обходится достаточно дорого, но их применение выгодно с точки зрения интеграции софта в общую систему управленческого учета, которая отображает все расходы на обслуживание, ремонт, страхование, топливо и т. д. транспортных средств.

Учет шин. Практика применения

Начнем с главного: учет шин позволяет отследить весь жизненный цикл каждой конкретной шины, что дает возможность не только автоматически рассчитать стоимость километра пробега, которую она продемонстрировала, но и понять, на каком из этапов возникли усло-

вия, ставшие причиной снижения ее ресурса. Вот почему очень важно вносить в базу данных информацию о первичной установке шин на оси конкретного транспортного средства с их позиционированием (левая / правая, внешняя / внутренняя) и отображать все манипуляции, которые производились с шинами в процессе их жизненного цикла: перестановка, разворот, ремонт, нарезка протектора или его наварка. Статистика по эксплуатации шин очень важна с точки зрения планирования бюджета автопредприятия с учетом необходимости закупки новых шин и вложений, связанных с их сервисом (нарезкой протектора, его наваркой и т. д.).

Учет шин позволяет выявлять все несанкционированные манипуляции с ними, например связанные с их подменой. Как показывает практика, бывают случаи, когда водители входят в сговор с работниками стороннего шиномонтажа и за материальное вознаграждение участвуют в подмене новых шин на уже имеющие наработку. Таким образом они получают личный дополнительный доход, а компания-перевозчик (владелец транспортного средства) несет убытки.

Кроме того, в данном случае страдает репутация произведе-

ля шин, так как в его адрес звучат претензии в низкой ходимости его продукции. Издержки несет и продавец, который подбирает оптимальные шины для транспортных средств с учетом особенностей дорожной сети, климата и типа выполняемых перевозок.

Внесение в базу данных индивидуальных серийных номеров шин, которые есть у всех продвинутых производителей, полностью исключает подобные махинации. Техническая служба всегда имеет возможность убедиться в том, что транспортное средство укомплектовано шинами, которые занесены в систему учета.

Если номера шин окажутся нечитаемыми (намеренно механически стертые), то на вопрос – при каких обстоятельствах это произошло, придется отвечать водителю, так как он является лицом материально ответственным. Следовательно, компенсация возможных убытков будет производиться из его заработной платы.

Инспекция шин: как проводится и зачем нужна?

Большое влияние на ресурс шин и, соответственно, на стоимость километра пробега оказывает проведение их инспекции. В нее входит периодическая проверка шин на наличие неравномерного износа протектора. Чем раньше он будет выявлен и чем быстрее будут устранены причины, его вызвавшие, тем больше пройдет в дальнейшем шина до нарезки протектора, его восстановления (наварки) и списания. Тем ниже, соответственно, будет себестоимость километра пробега шины.

Важно: неравномерный износ протектора может быть связан с разными факторами – неправильно выбранным давлением в шине, неисправностями в подвеске, ходовой части, а также дефектами дорожного покрытия. К таковым относится колеиность, вызывающая неравномерный износ шин рулевой оси.

В каждом конкретном случае для устранения причин и нивелирования неравномерного износа протектора необходимо провести те или

иные манипуляции с шинами или ходовой частью автомобиля. Например, для компенсации неравномерного износа внешних плечевых зон протектора, который может быть вызван, например, колеиностью, выполняется разворот шины на диске. Это позволяет распределить неравномерный износ и тем самым продлить срок службы шин. Важно: данная манипуляция может быть выполнена только с шинами, которые имеют ненаправленный (!) рисунок протектора. В противном случае пострадает управляемость транспортного средства, снизится безопасность перевозок.

Так, если рассматривать шины ведущей оси, то они в большинстве своем имеют направленный рисунок протектора, что связано с необходимостью обеспечения максимальных тягово-сцепных характеристик. Если такую шину развернуть на диске и тем самым поменять направление ее вращения, то она не будет работать должным образом, что негативно отразится на поведении автомобиля. Особенно заметно это будет на сложной дороге – заснеженной, обледенелой, мокрой. Отдельно отметим, что смена направления вращения для грузовой шины не так критична с точки зрения ее приработки, как для легковой.



При обнаружении боковых порезов и вырывов резины шину необходимо внимательно осмотреть на предмет повреждения корда

Неравномерный износ шин рулевой оси также может быть связан и с высоким центром тяжести транспортного средства, которое в процессе движения раскачивается из стороны в сторону, тем самым циклически изменяя нагрузку на шины и вызывая неравномерный износ их протектора. Чаще всего данный износ проявляется на тягачах с высокой кабиной. Такая в приоритете у машин, выполняющих перевозки на длинном плече. Однако многое зависит от конструктивных особенностей ее крепления и амортизации, а также исправности данных элементов. Особенно это актуально для транспортных средств, имеющих пробег более полумиллиона километров.

Неравномерный износ протектора шин может быть вызван маневрированием транспортного средства в ограниченном пространстве. Такое происходит на терминалах погрузки / разгрузки или движении по узким городским улочкам. Данный износ чаще всего проявляется на шинах прицепных осей. Возьмем классические трехосные полуприцепы, которыми комплектуются автопоезда, решающие большинство транспортных задач. При повороте и маневрировании транспортного средства шины осевых агрегатов полуприцепа



Выход из строя элементов подвески кабины приводит к ее раскачиванию и провоцирует износ шин рулевой оси

двигаются по разным траекториям и, следовательно, проходят разное расстояние. Когда автопоезд складывается, то шины передней и задней осей полуприцепа идут волоком (боковое скольжение), что приводит к интенсивному и неравномерному истиранию протекторов. Особенно это характерно при маневрировании автопоезда на площадках складов и баз, стоянках и т. д. Так как шины изнашиваются неравномерно, то их необходимо переставлять местами (с одной оси на другую), тем самым будет достигнуто нивелирование разности износа по осям и продлен эксплуатационный период, увеличен пробег до списания. Как показала практика, разворот данной группы шин на диске не оказывает критического влияния на их дальнейшую эксплуатацию.

Перестановка и разворот шин на дисках – приемы, которые отлично зарекомендовали себя на практике. А наличие у автопарка собственного шиномонтажного участка позволяет значительно сократить затраты на проведение данных операций. Если парк техники небольшой, то загрузить шиномонтаж можно за счет привлечения сторонних клиентов. Это даст предприятию дополнительный доход.



Глубокий порез протектора – повод провести его локальный ремонт

или восстановление, либо принять решение о снятии ее с эксплуатации. В последнем случае мы получаем значительный недопробег шины. Но если продолжить ее эксплуатацию, то коррозия может поразить силовой каркас (корд), что рано или поздно приведет к разрушению шины, так как в данном случае происходит нарушение адгезии резины и металла, а также разрывы нитей каркаса из-за окислительных процессов.

Кроме вышеописанных операций, во время проведения инспекции происходит замер давления в каждой шине и сравнение его с рекомендованным, в случае большого расхождения автомобиль направляется на коррекцию давления.

Замер глубины протектора – очень важная часть инспекционного процесса. По остаточной глубине можно рассчитать, сколько шина еще потенциально может выходить и когда потребует ее замена. Зная эти данные по всем шинам в парке, можно определить время и объем шин, необходимых к закупке, что положительно сказывается на финансовом планировании расходов.

Любая манипуляция, связанная с инспекцией шин, требует затрат на оплату выполняющего данную работу сотрудника. Это важно учитывать и закладывать в смету расходов автопарка. Но, как показывает практика, получаемая выгода оказывается больше, чем затраты. 🛑

Своевременно обнаруженное повреждение протектора, даже если оно дошло до стального корда, позволит отправить шину на ремонт



Приключения Калининградцев

Дорога непредсказуема. Никогда не знаешь, что ждет тебя за ближайшим поворотом. Зачастую происходят такие ситуации, которые запросто могут стать сценарием для какого-нибудь остросюжетного сериала. Рассказывают представители организаций – членов АСМАП Калининградской области.

Ольга БОГДАНОВА

Эти истории поведал заместитель директора ООО «Мустафинова и К» Игорь Лобзин:

– Седьмого ноября 2004 г. я был у тещи и тестя в гостях. Хорошо по-

сидели. Вдруг раздается звонок: капитан полиции такой-то... у нас ваш водитель – разбойное нападение! Вот тогда у меня прибавилось седых волос...

Незадолго до праздников одна из фирм предложила нам погрузку в Черноголовке (под Москвой) на Калининград. Зафрахтовали фуру. Экспедитор сопровождал наш транспорт на машине. Вскоре он попросил водителя остановиться, мол, подожди – дадим предоплату за перевозку. Раньше все было за личный расчет. Водитель без тени сомнения сел в легковушку, где его и повязали. Фуру забрали, а само-

го отвели в лес и крепко-накрепко примотали веревкой к сосне. Еще и напутствовали: «Не бойся, Володя! Волков тут нет. Это не твое, посиди немного в лесу». «Немного» растянулось на шесть часов. На улице пять градусов тепла. Владимир – в легкой курточке. Встретил годовищину ноябрьской революции, как настоящий рабочий парень. Потом признался: «Было страшно. Всю жизнь вспомнил». Но повезло: чудом сумел развязаться...

Когда полицейские вышли на след злодеев, выяснилось, что в преступной группе около 20 человек. Были у них эпизоды и со смертельными исходами. Злоумышленники находились в сговоре с транспортной фирмой, поставляли туда ворованные машины за треть цены. А те использовали технику, как говорится, и в хвост и в гриву, не ремонтировали. Сдавали старые машины на свалку, им пригоняли новые. Такая нехитрая схема по обновлению транспорта. Мы ездили на суд. Всем участникам банды дали по десять лет. А машину нашу нашли в Нижнем Новгороде.

В Псковской области произошел другой случай. Звонит мне водитель: «Спокойно – я живой, а он нет!». Я говорю: «Кто он?». Оказалось, сбился, хотя шел с разрешенной скоростью – 60 км/ч. Сохатый – под 200 кг – выскочил из темноты и «полюбил» нашу «Сканию». Зверя, конечно, жалко. Машина получила повреждение. Охлаждающая жидкость вытекла, радиатор, фары повреждены. Одна из наших фур была в Москве. Я отправил ее за грузом (замороженное мясо). Она отцепила свой прицеп, взяла товар. Эвакуатор оттащил страдальцу на ремонт. Перед государством долги закрыли. Ущерб (80 тыс.) покрыла страховка ОСАГО.

На дороге часто выскакивают и кабаны, и косули. В Польше вообще это встречается сплошь и рядом, поэтому там ставят заграждение вдоль трасс. Диких животных в последнее время много стало. С одной стороны, хорошо – популяция растет. А то, что вдоль трасс нет ограждений, плохо.

Много поучительного рассказал директор ООО «Влантранс» Кястутис Сакалаускас:

– Этот день я запомню навсегда. Дело было в 2016–2017 гг. Загружались в Домодедово на Европу. Получили документы на груз (детали электроники). Таможня его проверила, поставила печати и пломбы. Доехали до Смоленской области, нас догоняет оперативная таможня, разворачивает и в сопровождении местной ГИБДД возвращает на терминал. Перепроверяет груз – контрабанда! Наш тягач с прицепом вместе с другими машинами (всего их было три от разных фирм) арестовывают, водителя отпускают. Он (к слову, бывший милиционер) звонит мне, находясь в шоковом состоянии. Никому ничего не объясняют. Потом приходит уведомление: возбуждено уголовное дело на отправителей груза. Машину забирает ФСБ РФ. Нанимали юриста, писали в отдел по экономическим преступлениям – все тщетно. Фура до сих пор стоит в Москве. За груз мы не переживаем. Нам сказали, что мы ни при чем, все законно. А вот груз оказался воровской. Машины попали «в заложники».

А об этом ЧП писали все СМИ. В октябре 2018 г. наши прицепы загрузились в Киле (Германия). Паром направлялся в Клайпеду (Литва). Только он вышел в море – произошел взрыв с возгоранием в машинном отделении. О продолжении рейса не было и речи. Все в панике. Паром встал в дрейф, но все очень быстро потушили. К счастью, пассажиры, наши прицепы и груз не пострадали. Пришвартовались в Нидерландах, вытащили всю технику, поставили на таможенные склады. Потом пришлось судиться. Нам насчитали за хранение в терминале тысячи евро. Слава богу, все было застраховано – и прицепы, и мясные деликатесы, которые мы везли. Международная компания прислала юристов. Отделались копеечками.

До санкций был такой случай: везли мороженое из Франции во Владивосток. Водитель растаможился в Ступино. Рейс длительный, прислала ему на подмогу товарища. Мороз

тогда стоял -40°C . Возле Байкала на ходу стало густеть масло, пробило прокладки, заклинило насос, вышел из строя компрессор. Через знакомых нашли тягач, он оттащил машину в Кемерово. Чинить ее не стали – дорого. Продали. А водителей коллеги забрали. За десять дней съездили туда и обратно.

Не без приключений обошлось наше первое путешествие из Казахстана в Китай. В основном все направляются туда через Забайкалье, а мы – через небольшой переход, где застряли на полмесяца. Тогда еще не знали о том, что нужно заказывать электронную очередь на въезд в Китай. Помогли наши клиенты: внедрили в очередь, в которой две наших фуры простояли две недели. В начале декабря машины заехали в нейтральную зону. Казалось бы, свершилось... Но китайцы запустили всего две машины и объявили: «У нас нет электричества, ворота не открываются. Придется вам вернуться в Казахстан». Представьте состояние водителей! Заехали в Китай с пятой попытки. Как выяснилось, наш груз из Франции еще не дошел до терминала. В город водителей не пускают. Говорят ждать. Если в России, других странах Европы водители обычно ночуют в машинах, то тут нельзя: «Поезжайте в гостиницу!». Вот водители и катались: на

ночь в гостиницу, утром – обратно. Объяснялись с местными мимикой и жестами. В переписке ругались: «Уедем домой!». Рассчитывали вернуться домой до Нового года, а попали только 3 января. Первый опыт вышел колом. Уже потом познакомилась с перевозчиками из Большой России, которые постоянно ездят в Китай. Обменялись контактами, узнали все нюансы.

Восточный менталитет – отдельная тема. Когда десять лет назад начали ездить в Казахстан, там ушлые люди мзду собирали. На таможенных водителях давался «беженок». Посылали в кафе – получить подпись. Человек в форме давал понять: не хватает документа. Надо дать на лапу... Это быстро изжилось. Но и сейчас водители, бывает, звонят из Узбекистана: «Что делать? Надо платить за оформление документов, а чеки не дают».

Новшества появляются, только успевай отслеживать. Так, в прошлом году после Нового года в Казахстане сильно подорожали платные дороги. Водителям командировочных не хватило. Никто не предупредил, что там стало в два раза дороже. Пришлось на карту перечислять. В 2025 г. добавилась еще одна проблема: в Казахстане нельзя использовать платежную карту «Мир». Не в

каждом банке можно поменять рубли на тенге. И, как оказалось, у них в разных областях могут отличаться таможенные правила. Одно время (в марте 2025 г.) было условие: российскому перевозчику с иностранным прицепом нельзя возить груз. Так, в глубинке Казахстана заставляли платить пошлину за временный ввоз иностранного прицепа. А в областях ближе к России никаких пошлин не требовали, было достаточно договора между фирмой и логистом – резидентом.

В российской глубинке также некоторые люди при погонах отличаются особым рвением. Был случай: инспектор ГИБДД в Смоленской области попросил водителя сделать с тахографа распечатку о соблюдении режима труда и отдыха. Водитель взмолился: «Товарищ инспектор, только что на границе с Беларусью распечатку делал. Транспортная инспекция проверила, вот отметка. У меня не хватит бумаги, если будут на каждом посту останавливать». Тот молбе не внял, забрал документы. Отогнал на стоянку машину. Водитель, дабы избежать проблем, сделал и принес распечатку. Мол, поставьте отметку, чтобы мог показать на следующем посту. Но инспектор пошел на принцип: «Не буду отмечать!». Составил на водителя протокол. Административное дело прислали в Калининградскую область, чтобы разобрались с нарушителями. Но надо отдать должное нашим землякам из Светлого: они скрупулезно разобрались в деле и пришли к выводу, что штрафовать водителя не за что.

Но какими бы ни были перипетии на дорогах, неизменной остается шоферская взаимовыручка. Случись что – остановятся, спросят, что произошло, и обязательно помогут. Так было и в Казахстане, и на Урале, и в Китае. 🚫



ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 28 НОЯБРЯ 2025 Г. № 438-ФЗ «О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

Подписан закон об оценке эффективности подготовки водителей транспортных средств

Предусмотрено, что уполномоченными федеральными органами исполнительной власти в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации, разрабатываются: перечень показателей, критерии и периодичность оценки эффективности результатов реализации организациями, осуществляющими образовательную деятельность, программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий.

Закон вступает в силу с 28 мая 2026 г.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 29 ДЕКАБРЯ 2025 Г. № 526-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ В СТАТЬЮ 12.5 КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ»

Уточнена административная ответственность за управление транспортным средством, на котором установлены стекла, светопропускание которых не соответствует установленным требованиям

Согласно настоящему закону ответственность будет наступать при несоответствии требованиям Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации.

Уточнена формулировка нормы КоАП РФ, предусматривающей наказание за управление транспортным средством, на котором установлены стекла (в том числе покрытые прозрачными цветными пленками), светопропускание которых не соответствует требованиям технического регламента ТС «О безопасности колесных транспортных средств». Вместо технического регламента указываются Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.

Закон вступил в силу с 9 января 2026 г.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 29 ДЕКАБРЯ 2025 Г. № 560-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ»

Уточнен порядок установления административной ответственности за некоторые правонарушения в области таможенного дела (нарушение таможенных правил)

В частности, скорректирован размер административного штрафа за недекларирование по установленной форме товаров, подлежащих таможенному декларированию (часть 1 статьи 16.2 КоАП РФ), и уточнен порядок его исчисления, установлены штрафные санкции за недекларирование сигарет и (или) алкогольных напитков, количество которых превышает количественные нормы, в пределах которых товары для личного пользования ввозятся на таможенную территорию ЕАЭС без уплаты таможенных пошлин, налогов, не более чем на 250 сигарет и не более чем на 10 литров алкогольных напитков, а также за недекларирование товаров, в отношении которых не подлежат уплате таможенные пошлины, налоги и (или) специальные, антидемпинговые, компенсационные пошлины и (или) в отношении которых не применяются запреты и ограничения, определены условия освобождения от административной ответственности за правонарушение, предусмотренное частью 2 статьи 16.2 КоАП РФ.

Санкции статей 16.4 и 16.16 КоАП РФ дополняются наказанием в виде предупреждения.

В примечании к статье 19.7.13 КоАП РФ уточняются основания для освобождения от административной ответственности лица, совершившего правонарушение, предусмотренное частью 1 указанной статьи.

Согласно изменениям, внесенным в статью 32.2 КоАП РФ, штраф, назначенный за административное правонарушение, предусмотренное главой 16 или статьей 19.7.13 КоАП РФ, также может быть уплачен иным физическим или юридическим лицом.

Закон вступил в силу с 9 января 2026 г.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 29 ДЕКАБРЯ 2025 Г. № 567-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «О ГОСУДАРСТВЕННОМ КОНТРОЛЕ (НАДЗОРЕ) И МУНИЦИПАЛЬНОМ КОНТРОЛЕ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Уточнено законодательное регулирование контрольно-надзорной деятельности

В частности, закреплена норма уведомления контролируемого лица о проведении обязательного профилактического визита (не позднее чем за 24 часа до его начала).

Предусмотрено, что решение контрольного (надзорного) органа о проведении контрольного (надзорного) мероприятия принимается также при выявлении призна-



ков нарушений обязательных требований, полученных с использованием средств, работающих в автоматическом режиме, имеющих функции фотосъемки, видеозаписи, в том числе беспилотных аппаратов (систем), в соответствии с перечнем, утвержденным положением о видеоконтроля.

Закон вступил в силу с 29 декабря 2025 г.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 29 ДЕКАБРЯ 2025 Г. № 520-ФЗ

«О ДОПУСКЕ К ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПО ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Требования закона распространяются на деятельность по перевозке грузов автомобильным транспортом в пределах территории России с использованием транспортных средств категории N массой более 3,5 тонн

Согласно закону допуск к предоставлению услуг по перевозкам грузов на основании договора перевозки груза либо иного возмездного договора, в том числе с использованием прицепа или полуприцепа, предоставляется юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю со дня регистрации уведомления о начале осуществления деятельности по предоставлению услуг по перевозкам грузов в реестре перевозчиков грузов автомобильным транспортом по территории Российской Федерации и включения в данный реестр сведений хотя бы об одном автотранспортном средстве, а также юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю, допущенным к осуществлению международных автомобильных перевозок.

В случае нарушения указанных требований заказчик будет вправе потребовать признания договора перевозки недействительным, за исключением случаев, когда он фактически исполнен сторонами. Под запрет попадет и реклама подобной деятельности.

Предусмотрены также определенные правила, которые должны соблюдаться зарегистрированными перевозчиками. В частности, водитель, который выполняет перевозку, должен быть работником перевозчика либо владельцем транспортного средства со статусом индивидуального предпринимателя. А в перевозочных документах в качестве перевозчика грузов и владельца транспортного средства должно выступать одно и то же лицо.

Перевозчикам, которые ранее уже уведомляли уполномоченный орган о начале осуществления деятельности по перевозкам грузов в соответствии с ныне действующими правилами, после вступления закона в силу необходимо будет актуализировать сведения о себе. Прежняя система уведомления сохранится и после 1 марта 2027 г., однако будет распространяться на транспортные средства массой от 2,5 до 3,5 тонн.

Закон вступает в силу с 1 марта 2027 г.

Комментарий АСМАП:

На протяжении нескольких лет сотрудники АСМАП на различных площадках участвовали в обсуждении данного закона на этапе его разработки и согласования.

Именно по инициативе АСМАП в итоговый текст закона была включена норма, предусматривающая, что указанный допуск также предоставляется юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю, допущенным к осуществлению международных автомобильных перевозок.

Действие допуска прекращается со дня исключения из реестра сведений о перевозчике грузов либо со дня прекращения действия допуска к осуществлению международных автомобильных перевозок.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 29 ДЕКАБРЯ 2025 Г. № 574-ФЗ

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Определены особенности установления и использования платных зон на территории города Москвы

Решение об установлении платной зоны, содержащее сведения о ее границе и сроки установления платной зоны, принимается высшим исполнительным органом государственной власти города Москвы. Под использованием платной зоны понимается проезд транспортных средств по автомобильным дорогам или участкам автомобильных дорог, включенным в эту платную зону.

Высший исполнительный орган государственной власти города Москвы или уполномоченный им орган исполнительной власти города Москвы определяет: оператора платной зоны, его права и обязанности; методику расчета платы за проезд транспортных средств по платным зонам и максимальный размер платы за проезд; порядок взимания платы за проезд по платным зонам, предоставления права льготного проезда по платным зонам или проезда по платным зонам без взимания платы; правила оказания услуг по организации проезда транспортных средств по платным зонам.

Также утверждены особенности установления и использования платных зон в федеральной территории «Сириус».

Кроме того, уточнен порядок использования автомобильных дорог в целях обеспечения обороны и безопасности. Установлено, в частности, что решением Минобороны России, принимаемым в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, автомобильные дороги независимо от их форм собственности и значения могут быть отнесены к военно-автомобильным дорогам. Военно-автомобильными дорогами являются автомобильные дороги, используемые в условиях военного времени, в условиях военного положения в целях движения войск (сил), воинских перевозок, эвакуации населения, объектов хозяйственного, социального и культурного назначения. Порядок использования воен-

но-автомобильных дорог и их восстановления в условиях военного времени, в условиях военного положения на территории Российской Федерации или в ее отдельных местностях, порядок проведения мероприятий по их техническому прикрытию, порядок возмещения владельцу автомобильной дороги ущерба, связанного с проведением таких мероприятий, утверждаются Правительством Российской Федерации.

Закон вступил в силу с 1 марта 2026 г., за исключением отдельных положений, вступающих в силу с 1 марта 2027 г.

АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ОТ 20 НОЯБРЯ 2025 Г. № 1840

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 27 ДЕКАБРЯ 2019 Г. № 1874»

Внесены изменения в Постановление Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2019 г. № 1874 «Об утверждении Правил ведения государственного реестра транспортных средств»

Предусмотрено, что сведения из реестра транспортных средств в форме бумажной выписки предоставляются за плату. Расширенная выписка стоит 100 рублей, а выписка по владельцу и сокращенная выписка – 400 рублей. Электронная сокращенная выписка стоит 200 рублей. Электронную расширенную выписку и электронную выписку по владельцу можно получить бесплатно.

Бесплатно информация предоставляется через СМЭВ судам, прокуратуре, полиции, судебным приставам, налоговым и таможенным органам, правоохранительным органам иностранных государств и международным полицейским организациям.

Оплатить выписку можно через Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций) и на сайте МВД России.

Постановление вступило в силу с 1 января 2026 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ОТ 27 НОЯБРЯ 2025 Г. № 1899

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

Дополнен перечень полномочий, осуществляемых Минтранс России

Министерство в числе прочего принимает акт, устанавливающий перечень информации о проезде транспортного средства по платной автомобильной дороге



или платному участку автомобильной дороги и требования к ней, по согласованию с Минцифры России и оператором Государственной информационной системы о государственных и муниципальных платежах.

Кроме того, министерство принимает акт, устанавливающий порядок проведения диагностики (оценки технического состояния) автомобильных дорог, а также порядок подготовки отчета по ее результатам и требования к структуре и содержанию данного отчета.

Постановление вступает в силу с 1 сентября 2026 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ОТ 26 НОЯБРЯ 2025 Г. № 1886

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 30 ДЕКАБРЯ 2022 Г. № 2552»

Автомобильный пункт пропуска «Сагарчин» включен в перечень пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, которые используются при осуществлении международных автомобильных перевозок отдельных видов древесины и продукции ее переработки

Согласно Постановлению Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2022 г. № 2552 перевозка лесоматериалов, классифицируемых в позициях 4403 (за рядом исключений), 4404, 4406, 4407 ТН ВЭД ЕАЭС, грузовым автомобильным транспортом осуществляется через определенные пункты пропуска в следующих случаях: перевозка осуществляется за пределы территории Российской Федерации в государства – члены ЕАЭС, а также в третьи страны через территорию государств – членов ЕАЭС; лесоматериалы следуют из государства – члена ЕАЭС в другое государство – член Союза через территорию Российской Федерации; лесоматериалы следуют из государства – члена ЕАЭС за пределы таможенной территории Союза через территорию Российской Федерации.

Постановление вступило в силу с 26 ноября 2025 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ОТ 28 НОЯБРЯ 2025 Г. № 1945

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Скорректированы правила резервирования даты и времени прибытия грузового транспортного средства к пункту контроля. Новые нормы направлены на обеспечение своевременной отмены (переноса) резервирования слотов для их резервирования другими перевозчиками

В частности, уточнены требования к обустройству участков автомобильных дорог на подъездах к пунктам пропуска через государственную границу Российской Федерации, скорректирован порядок резервирования даты и времени прибытия грузового транспортного средства к



пункту контроля, дополнен перечень сведений, указываемых в заявке на резервирование, уточнены основания одностороннего переноса срока резервирования оператором, уточнен порядок взаимодействия с российскими перевозчиками, иностранными перевозчиками при определении даты и времени прибытия грузовых транспортных средств, используемых для осуществления международных автомобильных перевозок.

Постановление вступило в силу с 1 марта 2026 г., за исключением отдельных положений, вступающих в силу с 1 сентября 2026 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 5 ДЕКАБРЯ 2025 Г. № 1995

«ОБ УСТАНОВЛЕНИИ НА 2026 ГОД ДОПУСТИМОЙ ДОЛИ ИНОСТРАННЫХ РАБОТНИКОВ, ИСПОЛЪЗУЕМЫХ ХОЗЯЙСТВУЮЩИМИ СУБЪЕКТАМИ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМИ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТДЕЛЬНЫЕ ВИДЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ»

На 2026 г. по большинству видов экономической деятельности снижена допустимая доля иностранных работников, используемых хозяйствующими субъектами на территории Российской Федерации

Для отдельных территорий установлены собственные лимиты численности иностранных работников по видам экономической деятельности, в том числе:

- деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта (код 49.3) – в размере 24 % общей численности работников, используемых указанными хозяйствующими субъектами (подпункт «м» пункта 1, распространяется на хозяйствующие субъекты, осуществляющие деятельность на территории Российской Федерации, за исключением:
 - территорий Краснодарского края, Красноярского края, Амурской области, Калужской области, Новосибирской области, Тверской области и Тульской области;
 - хозяйствующих субъектов, осуществляющих на территориях Удмуртской Республики, Оренбургской области и Еврейской автономной области деятельность сухопутного пассажирского транспорта: перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении (код 49.31);
 - хозяйствующих субъектов, осуществляющих на территории Ульяновской области деятельность в сфере регулярных перевозок пассажиров автобусами в городском и пригородном сообщении (код 49.31.21);
 - хозяйствующих субъектов, осуществляющих на территории Ульяновской области деятельность в сфере регулярных перевозок пассажиров троллейбусами в городском и пригородном сообщении (код 49.31.22);
 - хозяйствующих субъектов, осуществляющих на территории Ульяновской области деятельность в сфере регулярных перевозок пассажиров трамваями в городском и пригородном сообщении (код 49.31.23);
 - хозяйствующих субъектов, осуществляющих на территориях Удмуртской Республики, Оренбургской области, Свердловской области, Ульяновской области и Еврейской

автономной области деятельность легкового такси и арендованных легковых автомобилей с водителем (код 49.32);

– хозяйствующих субъектов, осуществляющих на территориях Орловской области и Ульяновской области деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта, не включенную в другие группировки (код 49.39);

– деятельность автомобильного грузового транспорта (код 49.41) – в размере 24 % общей численности работников, используемых указанными хозяйствующими субъектами (подпункт «н» пункта 1, распространяется на хозяйствующие субъекты, осуществляющие деятельность на территории Российской Федерации, за исключением территорий Удмуртской Республики, Краснодарского края, Красноярского края, Новосибирской области и Тверской области).

Хозяйствующим субъектам до 1 января 2026 г. необходимо было привести численность используемых иностранных работников в соответствие с новыми требованиями.

Постановление вступило в силу с 20 декабря 2025 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 12 ДЕКАБРЯ 2025 Г. № 2020

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 1 ИЮНЯ 2024 Г. № 754»

Уточнен порядок размещения стационарных, передвижных или мобильных средств фиксации нарушений ПДД

Внесены изменения в Правила размещения стационарных средств фиксации, передвижных средств фиксации или мобильных средств фиксации, а также в типовые формы соглашений, утвержденные Постановлением Правительства Российской Федерации от 01 июня 2024 г. № 754.

В частности, требование, в соответствии с которым при фиксации нарушений ПДД не допускается создание помех другим участникам дорожного движения, распространено на все средства фиксации.

Постановление вступило в силу с 21 декабря 2025 г.

РАСПОРЯЖЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 11 ДЕКАБРЯ 2025 Г. № 3722-Р

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПЕРЕЧЕНЬ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ЧЕРЕЗ КОТОРЫЕ ИНОСТРАННЫЕ ГРАЖДАНЕ ОСУЩЕСТВЛЯЮТ ВЪЕЗД В РОССИЙСКУЮ ФЕДЕРАЦИЮ И ВЫЕЗД ИЗ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ОСНОВАНИИ ЕДИНОЙ ЭЛЕКТРОННОЙ ВИЗЫ, УТВЕРЖДЕННЫЙ РАСПОРЯЖЕНИЕМ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 23 ОКТЯБРЯ 2020 Г. № 2741-Р»

Автомобильный пункт пропуска «Забайкальск» включен в перечень пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, через которые иностранные граждане осуществляют въезд в Российскую Федерацию и выезд из Российской Федерации на основании единой электронной визы

Перечень включает в себя автомобильные, воздушные, железнодорожные, морские, пешеходные, смешанные и речные пункты пропуска от Калининграда до Владивостока.

Распоряжение вступило в силу с 11 декабря 2025 г.

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ ОТ 18 НОЯБРЯ 2025 Г. № 401

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРИЛОЖЕНИЯ № 1, № 2 И № 3 К ПРИКАЗУ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 21 АВГУСТА 2020 Г. № 320» ЗАРЕГИСТРИРОВАН 20 НОЯБРЯ 2025 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 84229

Изменения касаются оптимизации процесса допуска сервисных центров (мастерских) к деятельности по монтажу, проверке, техобслуживанию и ремонту контрольных устройств, устанавливаемых на транспорте

Обновлены также правила допуска сервисных центров (мастерских) к указанной деятельности и правила ведения реестра допущенных сервисных центров (мастерских).

В связи с этим Минтранс России скорректировал требования к таким сервисным центрам (мастерским), порядок их допуска к соответствующей деятельности, а также правила ведения реестра допущенных сервисных центров (мастерских).

Поправки внесены с целью приведения требований и правил в соответствие с Федеральным законом от 31 июля 2025 г. № 304-ФЗ «О внесении изменений



в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Приказ вступил в силу с 1 марта 2026 г.

ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ ОТ 19 ДЕКАБРЯ 2025 Г. № 448

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ В ПРИЛОЖЕНИЕ К ТИПОВЫМ ТРЕБОВАНИЯМ К ОБОРУДОВАНИЮ И ТЕХНИЧЕСКОМУ ОСНАЩЕНИЮ ЗДАНИЙ, ПОМЕЩЕНИЙ И СООРУЖЕНИЙ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО КОНТРОЛЯ, ОСУЩЕСТВЛЯЕМОГО В ПУНКТАХ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, УТВЕРЖДЕННЫМ ПРИКАЗОМ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 8 СЕНТЯБРЯ 2008 Г. № 142» ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 06 ФЕВРАЛЯ 2026 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 85260

Актуализированы типовые требования к оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации транспортного контроля, осуществляемого в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации

Характеристики весовой системы с поосным взвешиванием приведены в соответствие с перечнем измерений, относящихся к сфере государственного регулирования обеспечения единства измерений, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2020 г. № 1847.

Приказ вступил в силу с 17 февраля 2026 г.

ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ ОТ 14 НОЯБРЯ 2025 Г. № 393

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРИЛОЖЕНИЯ № 1 И № 2 К ПРИКАЗУ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 25 АВГУСТА 2020 Г. № 326» ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 20 НОЯБРЯ 2025 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 84228

Актуализирован Порядок проведения официального утверждения типа контрольного устройства (его компонентов), регистрационных листков, карточек (карт), используемых в цифровых контрольных устройствах, устанавливаемых на транспортных средствах

Указанный Порядок, а также Порядок ведения реестра выданных официальных утверждений типа контрольного устройства (его компонентов), регистрационных листков, карточек (карт), используемых в цифровых контрольных устройствах, устанавливаемых на транспортных средствах, приведены в соответствие с Федеральным законом от 31 июля 2025 г. № 304-ФЗ «О внесении изменений



в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Приказ вступил в силу с 1 марта 2026 г.

**ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ
ОТ 30 ОКТЯБРЯ 2025 Г. № 366**

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ В ПУНКТ 2 ПРИКАЗА МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 28 ДЕКАБРЯ 2023 Г. № 444 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ВЫДАЧИ РАЗРЕШЕНИЙ НА ВЫВОЗ ЗА ПРЕДЕЛЫ ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИХ ЧАСТЕЙ И КОМПЛЕКТУЮЩИХ ПО ПЕРЕЧНЮ СОГЛАСНО ПРИЛОЖЕНИЮ № 2 К ПОСТАНОВЛЕНИЮ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 9 МАРТА 2022 Г. № 312 «О ВВЕДЕНИИ НА ВРЕМЕННОЙ ОСНОВЕ РАЗРЕШИТЕЛЬНОГО ПОРЯДКА ВЫВОЗА ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ТОВАРОВ ЗА ПРЕДЕЛЫ ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 05 ДЕКАБРЯ 2025 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 84470

До 31 декабря 2027 г. включительно продлен срок действия порядка выдачи разрешений на вывоз за пределы территории Российской Федерации отдельных видов транспортных средств, их частей и комплектующих

Порядок регулирует процедуру выдачи Минтрансом России указанных разрешений.

Разрешительный порядок вывоза отдельных видов товаров до 31 декабря 2027 г. включительно был продлен Постановлением Правительства Российской Федерации от 2 октября 2025 г. № 1516 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации».

Приказ вступил в силу с 19 декабря 2025 г.

**ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ
ОТ 28 НОЯБРЯ 2025 Г. № 417**

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПЕРЕЧЕНЬ ИНДИКАТОРОВ РИСКА НАРУШЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ (НАДЗОРА) НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ, ГОРОДСКОМ НАЗЕМНОМ ЭЛЕКТРИЧЕСКОМ ТРАНСПОРТЕ И В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ, УТВЕРЖДЕННЫЙ ПРИКАЗОМ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 22 ИЮНЯ 2023 Г. № 229» ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 13 ЯНВАРЯ 2026 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 84918

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

Таким индикатором является в числе прочего поступление в Ространснадзор (его территориальный орган) от соискателя лицензии заявления о предоставлении лицензии на осуществление деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами при условии наличия у Ространснадзора (его территориального органа) информации о том, что работник соискателя лицензии, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения, осуществляет деятельность у трех и более контролируемых лиц.

Приказ вступил в силу с 25 января 2026 г.

**ПРИКАЗ МИНФИНА РОССИИ
ОТ 23 ОКТЯБРЯ 2025 Г. № 152Н**

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ПРОВЕДЕНИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ В ФОРМЕ ТАМОЖЕННОГО ДОСМОТРА С ПРИМЕНЕНИЕМ МЕР, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ПРОВЕДЕНИЕ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ» ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 02 ФЕВРАЛЯ 2026 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 85190

Установлен порядок проведения таможенного контроля в форме таможенного досмотра с применением мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля

Определены в числе прочего правила взаимодействия между таможенным органом и декларантом, перевозчиком, лицами, обладающими полномочиями в отношении товаров, иными заинтересованными лицами, а также их представителями при проведении таможенного досмотра.

Приказ вступает в силу с 3 августа 2026 г.

**ИНФОРМАЦИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ
ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ**

**ПИСЬМО ФТС РОССИИ
ОТ 25 НОЯБРЯ 2025 Г. № 01-23/72893**

**«ОБ УКАЗЕ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ № 778»**

Уточнены особенности ввоза в Российскую Федерацию автотранспортом товаров из Республики Казахстан, получателями которых являются российские юрлица, без документов, подтверждающих статус товаров как товаров ЕАЭС, без маркировки или нанесения необходимой информации

Сообщается, что в соответствии с подпунктом «д» пункта 3 Указа Президента Российской Федерации от 24 октября 2025 г. № 778 (далее – Указ) до 27 декабря 2025 г. осуществляется таможенное декларирование товаров, ввезенных до 10 декабря 2025 г.

Сведения о маркировке или информации, нанесенных в соответствии с требованиями права ЕАЭС или законодательства Российской Федерации, согласно положениям Решения Комиссии Таможенного союза от 20 мая 2010 г. № 257 подлежат указанию в декларации на товары.

В связи с этим в целях своевременного исполнения обязанности по таможенному декларированию товаров получателем товаров к указанной дате (27 декабря 2025 г.) должно быть обеспечено нанесение маркировки или информации в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации.

Получатели товаров обеспечивают маркировку или нанесение информации в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации на товары, размещенные на складах временного хранения (товары, находящиеся на временном хранении).

По вопросу ввоза товаров без нанесенной информации на русском языке отмечается, что с учетом пункта 1 Указа ввоз в Российскую Федерацию товаров допускается без маркировки и нанесения информации, предусмотренных требованиями права ЕАЭС и законодательства Российской Федерации.



ИНФОРМАЦИЯ ФТС РОССИИ

**«ПЕРЕЧЕНЬ НАИБОЛЕЕ ЧАСТО
ВСТРЕЧАЮЩИХСЯ ОШИБОК, ДОПУСКАЕМЫХ
ПЕРЕВОЗЧИКАМИ ПРИ ТАМОЖЕННОМ
ОФОРМЛЕНИИ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ И ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ В НИХ
ТОВАРОВ»**

ФТС России обобщены наиболее часто встречающиеся ошибки, допускаемые перевозчиками при таможенном оформлении грузовых транспортных средств и перемещаемых в них товаров

Рассмотрены ошибки и нарушения, совершаемые при осуществлении таможенного контроля, а также при осуществлении карантинного фитосанитарного, ветеринарного и транспортного контролей.

**ПЕРЕЧЕНЬ НОРМАТИВНЫХ ПРАВОВЫХ
АКТОВ (ИХ ОТДЕЛЬНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ),
СОДЕРЖАЩИХ ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ
ТРЕБОВАНИЯ, ОЦЕНКА СОБЛЮДЕНИЯ
КОТОРЫХ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ В РАМКАХ
ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
УСЛУГИ «КАТЕГОРИРОВАНИЕ ОБЪЕКТОВ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
В УСТАНОВЛЕННОЙ СФЕРЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ;
ВЕДЕНИЕ РЕЕСТРА ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ, ВКЛЮЧАЯ КАТЕГОРИРОВАННЫЕ
ОБЪЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ», ПОДЛЕЖАЩИХ
РАЗМЕЩЕНИЮ НА ОФИЦИАЛЬНОМ САЙТЕ
РОСАВТОДОРА В ИНФОРМАЦИОННО-
ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННОЙ СЕТИ ИНТЕРНЕТ
В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ
ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 22 ОКТЯБРЯ 2020 № 1722**

**УТВЕРЖДЕН РОСАВТОДОРОМ
11 НОЯБРЯ 2025 Г.**

В перечне приведены, в числе прочего, гиперссылка на текст нормативного правового акта на официальном интернет-портале правовой информации (www.pravo.gov.ru), реквизиты структурных единиц нормативного правового акта, содержащих обязательные требования.



ИНФОРМАЦИЯ ФНС РОССИИ

«ФНС РАЗЪЯСНИЛА, КАК ПЕРЕЙТИ НА ЭЛЕКТРОННЫЕ ПЕРЕВОЗОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ»

ФНС России сообщает, что с 1 сентября 2026 г. участники перевозок вне зависимости от сферы деятельности будут обязаны перейти на электронные перевозочные документы

Использование бумажных документов будет допускаться в отдельных случаях, перечень которых определит Минтранс России.

Сообщается о возможности перехода на использование электронных перевозочных документов уже сейчас, что позволит протестировать технологию и подготовиться к новому порядку.

Приведен алгоритм действий для такого перехода.

ПИСЬМО МВД РОССИИ

ОТ 13 ЯНВАРЯ 2026 Г. № 1/59

«О НАПРАВЛЕНИИ ИНФОРМАЦИИ»

МВД России представило информацию о получении выписок из госреестра транспортных средств

В частности, ведомство разработало вид сведений «Универсальный вид сведений о транспортных средствах», позволяющий получать расширенные выписки посредством СМЭВ на безвозмездной основе.

Также отмечается, что предоставление выписки на бумажном носителе осуществляется после подтверждения оплаты начисленного платежа по факту формирования выписки.

АКТЫ БАНКА РОССИИ

УКАЗАНИЕ БАНКА РОССИИ

ОТ 9 ОКТЯБРЯ 2025 Г. № 7204-У

«О СТРАХОВЫХ ТАРИФАХ ПО ОБЯЗАТЕЛЬНОМУ СТРАХОВАНИЮ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ» ЗАРЕГИСТРИРОВАНО МИНЮСТОМ РОССИИ 14 НОЯБРЯ 2025 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 84176

С 9 декабря 2025 г. расширился тарифный коридор по ОСАГО

Тарифный коридор расширился в обе стороны для всех видов транспорта.

Также обновлены значения территориального коэффициента (КТ).

Указание вступило в силу с 1 января 2026 г.

Со дня вступления в силу настоящего Указания утратило силу аналогичное Указание Банка России от 8 декабря 2021 г. № 6007-У.

АКТЫ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ, ВЫШЕГО ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВЕТА СОЮЗНОГО ГОСУДАРСТВА

РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

ОТ 24 ДЕКАБРЯ 2025 Г. № 139

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

Определен порядок совершения таможенных операций, связанных с установлением, изменением и соблюдением маршрута перевозки товаров, установленного в отношении товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита и перевозимых (транспортируемых) по таможенной территории ЕАЭС автомобильным транспортом

Положения настоящего порядка не применяются в отношении тяжелых и (или) крупногабаритных транспортных средств, движение которых по автомобильным дорогам предусматривает наличие специального разрешения и согласование их маршрута в соответствии с законодательством государств – членов Союза в сфере транспорта.

Решение вступает в силу с 1 июля 2026 г.

РЕШЕНИЕ СОВЕТА ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

ОТ 5 ДЕКАБРЯ 2025 Г. № 121

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА «О БЕЗОПАСНОСТИ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ» (ТР ТС 018/2011)»

Дополнен понятийный аппарат технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)

Установлено, что к единичному транспортному средству относится, в том числе, транспортное средство, приобретенное физическим лицом в качестве товаров электронной торговли, а также ввозимое юридическим лицом или физическим лицом, зарегистрированным в качестве индивидуального предпринимателя, ранее участвовавшее в дорожном движении в государствах, не являющихся членами ЕАЭС, при условии, что с момента изготовления транспортного средства прошло более трех лет, в том числе предназначенное для реализации физическим лицам в качестве товара электронной торговли.

Решение вступает в силу с даты вступления в силу Протокола о внесении изменений в Договор о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11 апреля 2017 г., подписанного 25 декабря 2023 г.

РАСПОРЯЖЕНИЕ СОВЕТА ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

ОТ 19 НОЯБРЯ 2025 Г. № 41

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В РАСПОРЯЖЕНИЕ СОВЕТА ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 2 ИЮНЯ 2025 Г. № 19»

Скорректирован срок проведения эксперимента по применению навигационных пломб в отношении товаров ЕАЭС при их перевозках автомобильным транспортом с территории Армении на территорию России через территории государств, не являющихся членами ЕАЭС, и обратно

Согласно внесенным изменениям, проведение эксперимента планируется в период с 1 июня по 30 ноября 2026 г.

Также предусматривается, что применение навигационных пломб в рамках эксперимента осуществляется при наличии письменного согласия государств, не являющихся членами ЕАЭС, через территории которых осуществляется перемещение товаров между территориями Республики Армения и Российской Федерации.

Решение вступило в силу с 19 ноября 2025 г.

РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

ОТ 27 ЯНВАРЯ 2026 № 12

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ РЕШЕНИЯ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ»

Внесены изменения в некоторые решения Коллегии Евразийской экономической комиссии, регулирующие вопросы осуществления контроля за перемещением товаров по территориям государств – членов ЕАЭС с применением навигационных пломб

В частности, уточнен порядок взаимодействия (в том числе информационного) между национальными операторами и контролирующими органами одного государства – члена ЕАЭС, установлен порядок действий уполномоченного оператора в случае удаленного размыкания элемента пломбирования, уточнен порядок взаимодействия в случае замены навигационной пломбы.

Решение вступило в силу с 1 марта 2026 г. и распространяется на правоотношения, возникшие с 11 февраля 2026 г.



РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

ОТ 27 ЯНВАРЯ 2026 № 13

«ОБ УСЛОВИЯХ ОТСЛЕЖИВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК ПО ТЕРРИТОРИЯМ ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА»

Уточнен порядок применения навигационных пломб

Установлено, что в отношении перевозок подлежащих отслеживанию товаров, осуществляемых через территории государств, не являющихся членами ЕАЭС, навигационные пломбы для отслеживания перевозок объектов отслеживания на территориях третьих сторон применяются при условии, что это предусмотрено международным договором Союза с третьей стороной и (или) международными договорами государств-членов с соответствующей третьей стороной, через территорию которой будут осуществляться такие перевозки.

Решение вступило в силу с 1 марта 2026 г. и распространяется на правоотношения, возникшие с 11 февраля 2026 г.

ДЕКРЕТ ВЫШЕГО ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВЕТА СОЮЗНОГО ГОСУДАРСТВА

ОТ 23 ЯНВАРЯ 2026 Г. № 3

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ДЕКРЕТ ВЫШЕГО ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВЕТА СОЮЗНОГО ГОСУДАРСТВА «ОБ ОТДЕЛЬНЫХ МЕРАХ ПО ПРОТИВОДЕЙСТВИЮ НЕЗАКОННОМУ ИМПОРТУ ТОВАРОВ НА ТЕРРИТОРИЮ СОЮЗНОГО ГОСУДАРСТВА»

Внесены изменения в Декрет Высшего Государственного Совета Союзного государства «Об отдельных мерах по противодействию незаконному импорту товаров на территорию Союзного государства»

В частности: ФНС России, Ространснадзор и Росалкогольтабакконтроль исключены из перечня федеральных органов исполнительной власти, обеспечивающих применение навигационных пломб в отношении автомобильных перевозок ряда товаров; определено, что контролирующими органами в соответствии с настоящим Декретом в Республике Беларусь и Российской Федерации являются таможенные органы; решения о наложении и активации (деактивации и снятии) навигационных пломб принимаются контролирующими органами.

Предусмотрено, что нормы настоящего Декрета не отменяют необходимость применения навигационных пломб в соответствии с нормами действующего законодательства государств – участников Договора о создании Союзного государства.

Подпункт «д» пункта 1 Декрета вступил в силу с 23 января 2026 г.

Подпункты «а» – «г» пункта 1 Декрета вступили в силу с 1 февраля 2026 г.



АКТЫ ВЕРХОВНОГО СУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, СУДА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПЛЕНУМА ВЕРХОВНОГО СУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 23 ДЕКАБРЯ 2025 Г. № 38

**«ОБ ОТДЕЛЬНЫХ ВОПРОСАХ,
ВОЗНИКАЮЩИХ У СУДОВ
ПРИ РАССМОТРЕНИИ ДЕЛ ОБ
АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ,
ВЫРАЖАЮЩИХСЯ В УКЛОНЕНИИ ОТ
ИСПОЛНЕНИЯ НАКАЗАНИЯ В ВИДЕ
АДМИНИСТРАТИВНОГО ШТРАФА»**

Даны разъяснения по вопросам, возникающим у судов при рассмотрении дел об административных правонарушениях, выражающихся в неуплате административного штрафа в установленный срок

В частности, рассмотрены: порядок исчисления срока уплаты административного штрафа, порядок предоставления отсрочки (рассрочки) исполнения решения арбитражного суда, обстоятельства, свидетельствующие об отсутствии вины лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 20.25 КоАП РФ, порядок определения территориальной подсудности указанной категории дел, порядок установления факта надлежащего извещения лица о составлении в отношении его протокола об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 20.25 КоАП РФ, и порядок правильности его составления, основания прекращения производства по делу в случае выявления судом неправильного исчисления должностным лицом, составившим протокол об административном правонарушении, срока уплаты административного штрафа, порядок исчисления размера административного штрафа.



Учебно-оздоровительный комплекс «Олимп»

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

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

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

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

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

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

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

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

Дополнительная информация на сайте www.hotelolimp.ru

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

Телефоны:

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

Факс:

8-40153-33-153

E-mail: info@hotelolimp.ru

УЧЕБНО-КОНСУЛЬТАЦИОННЫЕ ЦЕНТРЫ АСМАП

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

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Москва

«Академия АСМАП»
105120, г. Москва, Большая Поляновская пер., д. 14
(495) 917-80-12, (915) 021-27-77, ukc@asmap.ru
<http://www.academyasmap.ru>

Тверь

«Академия АСМАП»
170008, г. Тверь, пр. Победы, д. 42
(АНО ДПО «Автошкола «Учебный комбинат»)
(495) 917-80-12, (915) 021-27-77, ukc@asmap.ru
<http://www.academyasmap.ru>

Брянск

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

Смоленск

«Академия АСМАП»
214032, г. Смоленск, ул. Лавочкина, д. 105 (ООО «Транзит-С»)
(910) 788-91-62, (495) 917-80-12, (915) 021-27-77, ukc@asmap.ru
<http://www.academyasmap.ru>

Липецк

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

Старый Оскол

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

Белгород

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

СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Санкт-Петербург

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

Великий Новгород

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

Псков

«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»
180007, г. Псков, Ольгинская набережная, д. 9а, пом. 18
(ЧУ ДПО «Учебный центр «ЗНАНИЯ»)
(8112) 29-60-20, (4832) 75-08-53, znanie.pskov@bk.ru,
znanie.pskov@yandex.ru, briansktsentr.asmap2010@yandex.ru
<http://ukc-asmap32.ru>

Калининград

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

Светлогорск

«Академия АСМАП»
238560, Калининградская обл., г. Светлогорск,
Калининградский проспект, д. 72в (УОК «Олимп»)
(495) 917-80-12, (915) 021-27-77, ukc@asmap.ru
<https://academyasmap.ru/>

ПРИВОЛЖСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Нижегород

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

Киров

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

Челябинск

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

Набережные Челны

«Набережночелнинский учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
423812, Республика Татарстан, г. Набережные Челны,
пр. Сююмбике, д. 16 офис 3-01
(8552) 205-705, (902) 719-24-03
<https://chelny-ukc.academyasmap.ru>

Казань

«Набережночелнинский учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
420054, Республика Татарстан, г. Казань,
ул. Нуретдана Назарбаева, д. 60
(8552) 205-705, (902) 719-24-03
<https://chelny-ukc.academyasmap.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, <https://ukc-asmap.pf/>

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, <https://ukc-asmap.pf/>

Тольятти

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

Уфа

«Академия АСМАП»
450059, Республика Башкортостан, г. Уфа, ул. Рихарда Зорге,
д. 15, корп. 1, оф. 102 (АНО ДПО «ТрансСейфети»)
(495) 917-80-12, (915) 021-22-77, ukc@asmap.ru
<https://academyasmap.ru/>

Уфа

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

Оренбург

«Академия АСМАП»
460048, г. Оренбург, пр. Автоматики, д. 8
(ООО «Драйв Мастер»)
(901) 095-08-88, (495) 917-80-12, (915) 021-27-77
83532570888@mail.ru, <http://www.academyasmap.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, (918) 544-45-71, (915) 021-27-77
ukc@asmap.ru, <http://www.academyasmap.ru>

Республика Крым

«Академия АСМАП»
295011, Республика Крым, Симферопольский район,
пгт. Аэрофлотский, ул. Мальченко, д. 17 (ООО «Крымавто»)
(495) 917-80-12, ukc@asmap.ru,
<http://www.academyasmap.ru>

Краснодар

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
350009, г. Краснодар, Прикубанский внутригородской округ,
ул. им. Александра Покрышкина, д. 2/2 (ООО «АвтоПрофи»)
(8452) 20-92-46, (927) 223-61-41, 127-51-55, 277-16-17,
(988) 243-11-31, asmap-saratov@mail.ru, <https://ukc-asmap.pf/>

Краснодар

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

Волгоград

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

Сочи

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

Луганск

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
291047, Луганская Народная Республика, г. Луганск,
ул. Оборонная, д. 101К
(929) 774-30-00, (927) 127-51-55, 124-74-64, 277-16-17, 124-74-64
asmap-saratov@mail.ru, <http://www.ukc-asmap.pf>

СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Черкесск

«Академия АСМАП»
369009, Карачаево-Черкесская Республика, г. Черкесск,
ул. Октябрьская, д. 16 (Учебный комбинат «Знание»)
(495) 917-80-12, (915) 021-27-77
ukc@asmap.ru, <http://www.academyasmap.ru>

Махачкала

«Академия АСМАП»
367027, Республика Дагестан, г. Махачкала,
пр. А. Акушинского, д. 13, лит. К
(Махачкалинский филиал МАДИ)
(915) 021-27-77, (495) 917-80-12, (988) 420-34-33
<https://academyasmap.ru/>, ukc@asmap.ru

Республика Северная Осетия – Алания

«Академия АСМАП»
362021, Республика Северная Осетия – Алания,
г. Владикавказ, ул. Пожарская, д. 45 (ФГАОУ ДПО «Северо-Осетинский центр профессиональной подготовки и повышения квалификации кадров Федерального дорожного агентства»)
(495) 917-80-12, (915) 021-27-77, (988) 876-36-15, ukc@asmap.ru
<http://www.academyasmap.ru>

УРАЛЬСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Екатеринбург

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

Тюмень

«Уральский учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
(ООО «Авто-700»)
625019, г. Тюмень, ул. Республики, д. 206а, стр. 8
(3452) 27-30-30, (912) 254-64-07, 2546407@mail.ru,
avt700@inbox.ru, <https://ekb-ukc.academyasmap.ru>

Челябинск

«Уральский учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
(АНО ДПО «Учебный центр «Перспектива»)
454084, г. Челябинск, пр. Победы, д. 160
(351) 700-01-60, (912) 254-64-07
2546407@mail.ru, info@perspektiv74.ru
www.ekb-ukc.academyasmap.ru

СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Омск

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

Новосибирск

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

Барнаул

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Улан-Удэ

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
670013, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ,
ул. Жерелева, д. 8а, стр. 10
(3012) 379-93-47, ukc.asmap.uu@gmail.com
<http://uu-ukc.academyasmap.ru>

Чита

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

Благовещенск

«Академия АСМАП»
675016, Амурская область, г. Благовещенск,
ул. Островского, д. 65 (ООО «Учебно-курсовой комбинат Бурягэстрой»)
(495) 917-80-12, (915) 021-27-77, ukc@asmap.ru
<http://chita-ukc.academyasmap.ru>

Владивосток

«Академия АСМАП»
690018, Приморский край, г. Владивосток,
ул. Волховская, д. 25 (Приморский учебно-курсовой комбинат
автомобильного транспорта)
(495) 917-80-12, (423) 236-14-89, (915) 021-27-77
ukc@asmap.ru, 2361489@mail.ru
<http://www.academyasmap.ru>

Хабаровск

«Академия АСМАП»
680009, Хабаровский край, г. Хабаровск, ул. Пугачева, д. 10
(ООО «Центр автомобильного образования»)
(909) 823-40-01, 622-00-00 (доб. 146), (495) 917-80-12
ukc@asmap.ru, <http://www.academyasmap.ru>