

МАП 5

164/2022

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls



2023

С Новым годом!

Уважаемые коллеги!
Сердечно поздравляем вас с Новым годом
и светлым праздником Рождества Христова!

*Для каждого из нас это особые праздники,
наполненные теплом и добротой. Подводя
итоги уходящего года, запечатлев в памяти все
его радости и печали, мы с удовлетворением
вспоминаем о достигнутых целях,
реализованных идеях.*

*Пусть 2023 год станет успешным,
созидательным и стабильным, наполнит жизнь
яркими событиями и добрыми делами.
Желаем всем крепкого здоровья, счастья
и исполнения самых заветных желаний!*

Президент АСМАП

Е. С. Москвичев

Генеральный директор АСМАП

А. Н. Курушин



СОДЕРЖАНИЕ

ПОЗДРАВЛЯЕМ! <i>Автор: А. Новичкова</i>	2	ТАМОЖНЯ Таможенный транзит: особенности оформления <i>Авторы: Д. Цуриков, Е. Бисерова</i>	28
ЮБИЛЕЙ Дело на всю жизнь <i>Поздравляем с 70-летием руководителя представительства АСМАП в ЦФО А. С. Ларионова!</i> <i>Автор: А. Викторов</i>	8	РЕМЗОНА Проверь электротягу тягача <i>Автор: А. Шилов</i>	30
ПАМЯТЬ Вековая дорога <i>Чуйскому тракту посвящается...</i> <i>Автор: А. Новичкова</i>	10	ЧЕЛОВЕК И БИЗНЕС Директор ООО «Эр-Транс» Э. Н. Бутримов: «АСМАП помогает перевозчикам не словом, а делом» <i>Автор: Е. Шилова</i>	35
ТАМОЖНЯ Точно в срок <i>Автор: Е. Иванов</i>	14	Вижу цель – не вижу препятствий <i>Автор: Г. Шпрейер</i>	38
ОБУЧЕНИЕ Режим труда и отдыха: разъяснения <i>Автор: А. Микишин</i>	18	ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ Всегда в тонусе <i>Авторы: И. Черняков, С. Ремизов, А. Егоров</i>	42
ПОРТРЕТ ФИРМЫ Время новых возможностей <i>Автор: И. Черняков</i>	22	ЗДОРОВЬЕ Позвоночник и матрас <i>Автор: В. Степанов</i>	44
ОБУЧЕНИЕ Дистанционное обучение <i>Работа Академии АСМАП после снятия COVID-ограничений</i> <i>Автор: А. Микишин</i>	25	РЕМЗОНА Ремонт топливной аппаратуры: дешевле и быстрее <i>Автор: А. Шилов</i>	47
СТРАХОВАНИЕ ДТП за рубежом: советы водителям <i>Автор: А. Назина</i>	26	НА ДОСУГЕ В свободное время <i>Автор: А. Новичкова</i>	52
		НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА Обзор законодательства <i>Автор: Юридическое управление АСМАП</i>	54

МАП

«Международные автомобильные перевозки»
№ 5, 2022 год

Регистрационное свидетельство № 015455

Учредитель и издатель –
Ассоциация международных
автомобильных перевозчиков
(АСМАП)

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

Корректор: Татьяна БАТАШЕВА

Дизайн и верстка: Татьяна КОРЕЦ

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

Телефон: (495) 622-00-00
Факс: (495) 622-00-03
<http://www.asmap.ru>
www.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 28.11.2022 г.

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

Поздравляем!



Е. А. Мурникова

Сердечно поздравляем руководителей организаций – членов АСМАП и работников Ассоциации, отметивших юбилей в октябре – декабре уходящего года.



Т. А. Богданова

В первую очередь традиционно поздравляем наших прекрасных дам:

Екатерину Алексеевну Мурникову,
директора ООО «Мантиса» (Псковская область);
Людмилу Владимировну Байракову,
директора ООО «Байра Транс» (г. Смоленск);
Татьяну Александровну Богданову,
юрисконсульта филиала АСМАП
по Северо-Западному федеральному округу.



В. Д. Зайцев

Долгих и счастливых лет жизни желаем
отметившему 75-летие
Виктору Денисовичу Зайцеву,
индивидуальному предпринимателю (г. Брянск).



А. С. Ларионов

Бодрости духа и крепкого здоровья по случаю 70-летия
желаем

Александру Сергеевичу Ларионову,
руководителю представительства АСМАП
в Центральном федеральном округе;
Александру Леонидовичу Ефимову,
ветерану Ассоциации (в 1995 – 2014 гг. работал
в Дальневосточном представительстве АСМАП).



В. В. Титов

От всей души поздравляем с 65-летием и желаем
удачи во всем

Василию Васильевичу Титову,
генеральному директору ООО «Регион-Транс»
(Волгоградская область);
Андрею Евгеньевичу Гусеву,
генеральному директору ООО «ТРАНСФОРВАРД»
(г. Санкт-Петербург);



А. Е. Гусев

Николаю Витальевичу Ананьеву,
директору ООО «Совтрансавто-Смоленск»;
Владимиру Александровичу Редькину,
генеральному директору
ООО «ВНЕШАВТОТРАНС-БРЯНСК ПЛЮС»,
ООО «ЕвроТранс-Брянск» и ООО «ТрансЛайн-Брянск»;
Николаю Алексеевичу Агафонову,
генеральному директору ЗАО «ПОЛИНОМ»
(г. Санкт-Петербург);
Владимиру Николаевичу Потехину,
директору ООО «ТИР-Транс» (г. Тверь);
Михаилу Семеновичу Гурвичу,
генеральному директору ООО «АМД Транспорт»
(г. Санкт-Петербург).

С наилучшими пожеланиями поздравляем с 60-летием
Василия Васильевича Толочку,
генерального директора ООО «Скай» (г. Уссурийск);
Виктора Станиславовича Вильбика,
директора ООО «Гермес Авто» (г. Смоленск).

Всего самого доброго в честь 55-летия желаем
Александру Николаевичу Хитренко,
директору ООО «Автоколонна 1273» (г. Уссурийск);
Роману Юрьевичу Рулеву,
генеральному директору ООО «Лика-транс»
(Калининградская область);
Евгению Германовичу Окуневу,
руководителю филиала АСМАП
по Приволжскому федеральному округу;
Эдуарду Николаевичу Ульянову,
генеральному директору ООО «ФЕНИКС»
(г. Санкт-Петербург);

Виктору Станиславовичу Половинко,
директору ООО «Вилтранс» (Смоленская область);
Борису Борисовичу Карпухину,
директору ООО «ПТЛГ» (г. Псков);
Борису Николаевичу Климась,
директору ЗАО «ФЕСТИНА-РУС» (г. Москва);



Н. В. Ананьев



В. Н. Потехина



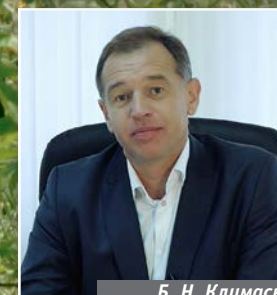
Е. Г. Окунев



Э. Н. Ульянов



В. С. Половинко



Б. Н. Климась



С. Л. Лободенко

Сергею Леонидовичу Лободенко,
директору ООО «Система» (г. Санкт-Петербург);
Алексею Алексеевичу Проничеву,
генеральному директору ЗАО «АДС» (г. Санкт-Петербург).

Самые теплые поздравления – в адрес отметивших 50-летие

Сергея Николаевича Клейменова,
индивидуального предпринимателя (г. Старый Оскол);
Дмитрия Аликовича Чеботаева,
заместителя генерального директора ООО «ЕС Транс»

(Московская область);

Михаила Анатольевича Королькова,
директора ООО «МК ТРАНС» (г. Брянск);

Максима Илиевича Илиева,
генерального директора ООО «Паритет-98»
(Московская область).



С. Н. Клейменов

В далеком 1992 году, 30 лет назад,
началась история предприятий

ООО «Алвис» (г. Брянск,
генеральный директор – Николай Михайлович Штанов);
АО «Совавто-С.Петербург» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Артур Вячеславович Лазарян);
ООО «Фирма ИОХАН» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Юрий Михайлович Петров);
ООО «Экспромт-Сервис» (г. Смоленск,
директор – Олег Александрович Панов).



Д. А. Чеботаев

Минуло четверть века со дня образования
АО «АВТО-ХОЛДИНГ» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Андрей Владимирович Федосик);
ООО «Беркут» (Приморский край,
генеральный директор – Александр Владимирович Машкин);

АО «БОР и К» (г. Брянск,
генеральный директор – Борис Альбертович Рыскин);

ООО «Витрансавто» (г. Калининград,
директор – Видас Римвидас Аугайтис);

ООО «Диалог народов-1» (г. Владивосток,
директор – Евгения Михайловна Белянина);

ООО «Ивеком» (г. Калининград,
генеральный директор – Сергей Андреевич Ушаков);

ООО «Микс-Сервис» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Ирина Ивановна Григорьева);

ООО «НПП Колизей» (г. Калининград,
директор – Роман Вячеславович Лапин);

ООО «Ренессанс-Транс» (г. Новочеркасск,
директор – Григорий Борисович Харибин);



М. А. Корольков

ООО «Ростовтрансавтосервис» (г. Ростов-на-Дону,
директор – Алексей Григорьевич Чумаков);
ООО «Стикс» (г. Калининград,
директор – Александр Валерьевич Колесников);
ООО «ТИР-ТРАНС» (г. Тверь,
директор – Владимир Николаевич Потехин);
ООО «Фирма «Биплан» (г. Нижний Новгород,
директор – Анатолий Геннадьевич Балыкин);
ИП Шелемба Иван Иванович (г. Выборг);
ООО «Юникорн-Нева Компани Лимитед»
(г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Александр Дмитриевич Федорчук).

Два десятилетия назад были организованы:

ООО «Азимут» (г. Брянск,
генеральный директор – Олег Викторович Денисов);

ООО «Альянс» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Юрий Геннадьевич Егоров);

ООО «Витязь» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Виталий Владимирович Гладенков);

ООО «ГринТранс» (г. Смоленск,
директор – Алексей Николаевич Боровой);

ООО «Днепртрансавто» (Смоленская область,
директор – Александр Васильевич Борисенков);

ООО «Еврофракт» (г. Смоленск,
генеральный директор – Сергей Алексеевич Михайлов);

ООО «Крафт»

(г. Смоленск, директор – Юрий Николаевич Туркин);

ООО «К.Транзит» (Смоленская область,
директор – Виктория Викторовна Сазонова);

ООО «L-ТЕХНОТРАНС» (Республика Дагестан,
генеральный директор –

Магомедсултан Нурмагомедович Джалилов);

ИП Нуриева Эльвира Фаритовна (Республика Татарстан);

ООО «Примтрансавто» (Приморский край,
и. о. директора – Сергей Владимирович Вишневский);

ООО «Ратина-Рус» (г. Белгород,

директор – Николай Стефанович Понедельченко);

ООО «САМСОН-92» (Республика Дагестан,
генеральный директор – Гамзатхан Нариманович Каиров);

ООО «Севтранс» (г. Смоленск,
генеральный директор – Вера Александровна Устинова);

ООО «ТехноВиза» (г. Тольятти,
генеральный директор – Евгения Алексеевна Шабалина);

ООО «ТОСНАШ» (Республика Дагестан,
генеральный директор – Арсен Магомедкамилович Гаджиев);

ООО «Транзит-П» (Смоленская область,
директор – Владимир Климентьевич Болотников);
ООО «ТРАНСПОРТ-ЗАПАД» (Калининградская область,
генеральный директор – Томас Хиллебранд);
ООО «Транспорт» (Брянская область,
директор – Леонид Николаевич Высоцкий);
ООО «Фаер»
(г. Смоленск, директор – Елена Валерьевна Козлова);
ООО «ЭР ТЕРМО» (г. Екатеринбург,
директор – Елена Богдановна Царевская);
ООО «ЮМАКС» (Брянская область,
генеральный директор – Юрий Алексеевич Мурашкевич).

15 лет назад были зарегистрированы:
ООО «Аваком» (Пермский край,
директор – Сергей Сергеевич Рассохин);
ООО «Альфа Транс Экспедиция» (Смоленская область,
генеральный директор – Сергей Александрович Подшиблов);
ООО «АНТ-ЛОГИСТИК» (Смоленская область,
генеральный директор – Максим Алексеевич Карловский);
ООО «БизнесТрансСервис» (г. Грозный,
генеральный директор – Лечи Шабанович Ахмадов);
ООО «Брандт Лоджистикс» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Александр Евгеньевич Шубин);
ИП Герасимов Александр Сергеевич (г. Санкт-Петербург);
ООО «Геста-Транс» (Республика Дагестан,
генеральный директор – Арсен Гаджимуратович Мирзабеков);
ООО «Европа-Брянск»
(директор – Марина Вячеславовна Корниенко);
ООО «ЕвроТур» (г. Смоленск,
генеральный директор – Алексей Алексеевич Шпиньков);
ООО «Инара» (г. Смоленск,
директор – Вячеслав Григорьевич Синеца);
ОО «КМ-Транс» (Брянская область,
директор – Александр Николаевич Коршунов);
ООО «Лион-транс» (г. Пермь,
директор – Сергей Валентинович Осинковский);
ИП Магомедов Загидин Нисрединович
(Республика Дагестан);
ООО «Неста» (Смоленская область,
директор – Сергей Васильевич Каток);
ООО «Новгородская Транспортная Компания»
(г. Великий Новгород,
генеральный директор – Александр Иванович Смирнов);
ООО «НордЭкс Экспресс» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Владимир Александрович Дедков);
ООО «ПОПОВ И Компания» (Республика Дагестан,
директор – Магомед-Мурад Изамутдинович Шихшабеков);

ООО «Ривер» (Смоленская область,
директор – Сергей Васильевич Каток);
ООО «РусТрансАвто» (Смоленская область,
генеральный директор – Андрей Юрьевич Лебедев);
ООО «СТД» (Смоленская область,
директор – Сергей Александрович Буй);
ООО «ТК ЮГ-05» (Республика Дагестан,
генеральный директор –
Магомедакрамин Магомедович Гаджиев);
ООО «ТЛС Авто» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Сергей Михайлович Юзов);
ООО «ТрансАвто» (г. Смоленск,
директор – Юлия Анатольевна Семенова);
ООО «Транспортные технологии» (Новгородская область,
директор – Виктор Викторович Кудрявцев);
ООО «ТрансХолдинг» (г. Брянск,
директор – Иван Васильевич Путренков);
ООО «ТЭК Вест Транс» (г. Псков,
директор – Валентин Сергеевич Смирнов);
ООО «ЮНАС-АВТО» (Ростовская область,
директор – Алексей Владиславович Синицин).

10 лет назад были основаны:
ООО «АЙС ТРАНС» (г. Смоленск,
генеральный директор – Оксана Петровна Айсина);
ООО «Восток Интур» (г. Владивосток,
генеральный директор – Инна Михайловна Мухина);
ООО «ДелюксТранс» (г. Смоленск,
директор – Валерий Павлович Севрук);
ООО «НордТранс» (г. Петрозаводск,
директор – Марина Каландаровна Расулова);
ООО «Прайм Вэйс» (Брянская область,
генеральный директор – Игорь Владимирович Быковский);
ООО «РИКАВТО» (г. Брянск,
генеральный директор – Николай Романович Изотов);
ООО «РТИ ТРАНС» (Смоленская область,
генеральный директор – Иван Вячеславович Каракулов);
ООО ТК «Сайма Плюс» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Андрей Сергеевич Шагойко);
ООО «Сириус» (г. Уссурийск,
директор – Лариса Витальевна Федоренко);
ООО «Транспортная компания «Семьсот дорог»
(г. Набережные Челны,
директор – Андрей Сергеевич Семиволков).

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

Дело на всю ЖИЗНЬ

Поздравляем с 70-летием руководителя представительства АСМАП в ЦФО А. С. Ларионова!

27 октября 1952 г. в далекой Монголии в семье советских служащих родился будущий генеральный директор ООО «ЛарТранс», член Правления АСМАП, член Регионального совета Ассоциации в Центральном федеральном округе и в последующем руководитель представительства АСМАП в ЦФО Александр Сергеевич Ларионов.

Алексей ВИКТОРОВ

Казалось бы, полученное образование в Московском техникуме речного транспорта, работа помощником капитана механика теплохода Московского района гидросооружений, прохождение срочной службы в рядах Военно-Морского флота и других организациях, не связанных с автомобильным транспортом, могли бы сформировать у молодого специалиста желание работать на водном транспорте. Однако Александр Сергеевич выбрал профессию на оставшуюся жизнь, связав свою судьбу именно с транспортом автомобильным. В 25 лет он стал мастером бюро по разработке и испытанию новых дизельных двигателей для грузового автомобиля завода ЗИЛ. Затем работал начальником ОТК Аткинской автобазы УАТ объединения «Северо-восток Золото» в Магаданской области.

А в декабре этого года исполняется 40 лет с того момента, как Александр Сергеевич трудится непосредственно в сфере международных автомобильных перевозок грузов. Он начинал работать мастером, старшим мастером, начальником автотранспортных мастерских АТП международных перевозок «Совавто-Москва».

За годы, проведенные в системе «Совтрансавто», он смог профессионально подойти к изучению конструктивных особенностей различного импортного подвижного состава (как тягачей, так и полупри-



цепов). В этой организации работали высококлассные специалисты по ремонту и обслуживанию автомобилей, лучшие из лучших водители-международники.

Ценные знания и навыки, полученные Александром Сергеевичем, сыграли положительную роль в его дальнейшей судьбе. В то время, когда в стране стали создаваться различные совместные предприятия, он принимает решение попробовать свои силы в таком СП в качестве водителя-международника, где и проработал около пяти лет. Накопив достаточный опыт осуществления рейсов в международном сообщении, их организации, А. С. Ларионов

принимает еще одно очень важное решение – создать собственную автотранспортную компанию. Безусловно, на это повлияла и его супруга Светлана Николаевна, которая и по настоящее время поддерживает идеи и начинания своего мужа, оказывает практическую помощь, в том числе и по финансовым вопросам.

Изначально, в 1996 г., юбиляр начинал работать на международном рынке автотранспортных услуг на приобретенном автопоезде импортного производства в составе тягача «Мерседес-Бенц» и полуприцепа «Кроне». Спустя три года в Москве он зарегистрировал компанию «ЛарТранс», основной деятельностью

которой стала перевозка в международном автомобильном сообщении. В 2001 г. ООО «ЛарТранс» было принято в действительные члены АСМАП. В настоящее время автопарк компании состоит из современных тягачей и тентовых полуприцепов, соответствующих требованиям экологического стандарта Евро-5. На предприятии работают высококлассные специалисты, которые эффективно организуют перевозки. Несмотря на трудности, что, впрочем, бывает на любой работе, в организации сложился здоровый, компетентный, дружный коллектив единомышленников, который с большим уважением относился к Александру Сергеевичу. Большой авторитет среди российских международных автоперевозчиков подтверждается его избранием в 2013 г. членом Правления Ассоциации, а также председателем Регионального совета АСМАП в Центральном федеральном округе.

ООО «ЛарТранс» регулярно принимает участие в различных мероприятиях, проводимых Ассоциацией. Особенно запомнилось работникам организации выступление команды предприятия на региональном этапе Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи» в 2017 г. в Смоленске. И хотя призовых мест она не заняла, но показала себя достойно.

В общественной жизни Ассоциации А. С. Ларионов проявляет свою активную позицию, планомерно отстаивая интересы российских международных автомобильных перевозчиков на различных встречах, форумах.

В 2017 г. Александр Сергеевич был назначен руководителем представительства Ассоциации в ЦФО. Сегодня это особо важная должность. Ведь в связи с имеющимися внешними проблемами он активно участвует в деятельности АСМАП по разработке и реализации мер поддержки российских автоперевозчиков в условиях санкционного давления на Российскую Федерацию.

В настоящее время руководимое А. С. Ларионовым представительство насчитывает около 600 действительных членов Ассоциации из различных областей ЦФО и Москвы. Такое количество предприятий на-



На заводе «Тонар»

кладывает особую ответственность на сотрудников офисов в Москве, Брянске, Смоленске, а также по Республике Беларусь. Они активно занимаются вопросами организации и проведения для перевозчиков – членов АСМАП Центрального региона различных мероприятий (обучения, семинаров, конференций, конкурсов, выставок подвижного состава с посещением заводов-производителей различной техники, комплектующих). Но основная нагрузка ложится на плечи руководителя представительства.

В 2019 г. в соответствии с решением руководства Ассоциации подразделению было поручено обеспечить техническую подготовку XII Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи», посвященного 45-летию Ассоциации. Мероприятие проходило на автодроме ADM RACEWAY в Раменском районе Московской области. В соревновании от ЦФО приняли участие 13 водителей. По отзывам присутствующих, оно прошло на высоком уровне.

Несмотря на все сложности, связанные с пандемией коронавирусной инфекции и санкциями ЕС, все запланированные совещания, конференции и тематические выставки для перевозчиков были проведены в Брянске, Смоленске и Москве, организована поездка на завод по производству российских полуприцепов «Тонар», расположенный в Московской области.

За вклад в развитие международных автомобильных перевозок юбиляр поощрен ведомственными наградами Министерства транспорта Российской Федерации: Благодарностью министра транспорта, Почетной грамотой и нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России». Кроме того, он награжден Почетной грамотой, Знаком отличия и Золотым значком АСМАП, медалью «Профессионал России», знаком отличия второй степени Союза транспортников России. Ему объявлена благодарность главного государственного инспектора безопасности дорожного движения РФ. Александр Сергеевич удостоен награды Международного союза водителей автотранспорта высшего звена. А. С. Ларионову присвоено звание «Ветеран труда».

Несмотря на большую занятость, он находит время для активного отдыха, в частности для путешествий с супругой. Многие годы юбиляр серьезно увлекается шахматами и старается уделить этому занятию все свободное время. Он регулярно участвует в шахматных турнирах, проводимых в районах Московской области, на которых неоднократно становился призером и победителем.

Администрация АСМАП сердечно поздравляет Александра Сергеевича с 70-летием и желает ему крепкого здоровья, высокой работоспособности на долгие годы, благополучия и дальнейших успехов! 🍀

Вековая дорога

Чуйскому тракту посвящается...

Наступающий 2023 год ознаменуется важным для всех российских международных автоперевозчиков событием – 60-летием с момента осуществления первых рейсов за пределы Советского Союза – в ряд европейских стран. Этой теме посвятим цикл исторических материалов, которые будут публиковаться в журнале «МАП» на протяжении всего года.

Становление международных автоперевозок в нашей стране неразрывно связано с одной из важнейших внешнеторговых магистралей государства – Чуйским трактом. Протоптаные когда-то тропы столетие назад получили статус автомобильной дороги международного значения, связывающей СССР и Монгольскую Народную Республику. Свою важность эта живописная трасса протяженностью около 1 тыс. км, проходящая от Новосибирска до Монголии, сохраняет и сегодня.

Александра НОВИЧКОВА

По сути, столетие является формальной датой. История появления дороги корнями уходит в далекое прошлое. В 1986 г. газета «Бийский рабочий» так описывает события, предшествующие ее появлению: «Создателем горных проходов был не человек, а дикие копытные животные, за многие тысячи лет до появления первобытного охотника пробившие кратчайшие пути своих миграций через горные хребты Центрального и Южного Алтая.

Первым перевалом, который освоили люди для проникновения в степные районы Горного Алтая, был Ташантинский. Произошло это примерно в третьем тысячелетии до нашей эры и было прямо связано со строительством Северной дороги Великого шелкового пути. Именно по ней в глубокой древности завозились на Алтай различные товары из Тибета, Китая и Передней Азии.

Но если Ташантинский был воротами из Центральной Азии в районы Южного Алтая, то перевал

Чике-Таман стал такими же воротами для районов Центрального и Северного Алтая. Во время расширения вьючной тропы в начале 80-х годов прошлого века найдена бронзовая втулка от колеса древней колесницы, использовавшейся для перевозки грузов в те далекие годы. И в 1925 г., когда началось изыскание нового перехода через перевал Чике-Таман, в отдельных местах еще встречали следы старого пути. Древняя дорога, несколько перестроенная в начале нынешнего века, имела на протяжении шести с половиной километров 34 крутых и опасных поворота».

Первые сведения о Чуйской тропе относятся к 1788 г. Главную роль в ее освоении сыграло строительство Бикатунской крепости. Это позволило завязывать торговые связи, которые с вхождением алтайцев в состав России в 1756 г. начинают бурно развиваться. А с появлением русских сел за казачьей линией создаются особенно благоприятные условия для завоза товаров и обмена их на пушнину, шерсть и т. д. Но перевозить грузы в горы на большие расстояния по опасной тропе было довольно сложно без перевалочных пунктов, поэтому начинается строительство перевалочных баз, которые в будущем превратятся в села.

Первый такой пункт устраивает купец Шебалин. Его заимка, построенная в исключительно удачном месте, постепенно расширяясь, становилась крупным селом Шебалино. Позднее появляются перевалки в Топучей, Онгудае и Кош-Агаче. Первопроходцами были купцы Токарев и братья Хабаровы. В 1870 г. купцы Бодунов, Гилев, Смирнов и Котельников пересекают границу с Монголией, а спустя некоторое время и границу с Китаем, где открывают свою торговлю.

Но необходимо было построить дорогу для проезда на повозке и устранить так называемые гиблые места. В начале второй половины XIX века силами крестьян близ-



лежащих сел появилась дорога от Бийска до Шебалино.

В 80-х годах XIX века по всей линии Чуйского тракта проводились первые изыскательные работы с целью капитального устройства Чуйского тракта. Их возглавил инженер Брецинский. Для строительства тракта официальным представителем был назначен барнаульский исправник Ф. Лучшев.

В 1901 г. началось строительство участка дороги от Шебалино до Кош-Агача. Для этого на Алтай были командированы два офицера и тридцать нижних чинов из шестой московской саперной бригады. Всего на строительстве было занято около 200 человек, включая местных жителей. В 1903 г. работа была завершена, и стартовало регулярное движение колесных повозок на всем протяжении тракта. Год спустя построена и начала действовать телеграфная линия между Бийском и Кош-Агачем.

Бурное развитие промышленности заставляет вновь обратить внимание на Чуйский тракт теперь уже в плане капитального строительства для движения автомобилей. В 1913 г. на Алтай прибыла экспедиция с целью составления проекта строительства Чуйского тракта под руководством техника путей сообщений В. Я. Шишкова.

Бийская газета «Алтай» в 1913 г. сообщала читателям: «Нынешним летом предполагается командировать для обследования Чуйского тракта особую партию от министерства путей сообщения, на что ассигновано 15 тыс. рублей. Во главе партии, по всем вероятностям, станет старший техник Томского округа путей сообщения В. Я. Шишков, производивший исследования бассейнов рек Би и Нижней Тунгуски на севере Сибири. Работы второй группы на-



чались постановкой полевого пикета на левом берегу Бии у пристани бийского городского перевоза. Работы первой группы начались от Кош-Агача».

Проект предусматривал три варианта. Один из них – на всем протяжении правого берега Катуня с целью миновать все паромные переправы. Другой вариант – это ныне существующий тракт с небольшими изменениями. И третий – от Бийска сразу на левый берег Катуня и через села Смоленское, Алтайское до села Черга, от которого по трассе до Монголии.

Координируя работу групп, В. Я. Шишков был вынужден часто проезжать по Чуйскому тракту. В те времена это было не только очень тяжелым, но и опасным делом. Однажды осенью, переправляясь через реку Катунь, он чуть не утонул. Шишков и техники его партии прекрасно понимали важность своей работы и отдавали ей все знания и опыт.

Экспедиция блестяще справилась с поставленной задачей. В 1916 г. проект был закончен и сдан к исполнению.

К строительству Чуйского тракта приступили в 1922 г., и в 1935 г. он был сдан в эксплуатацию. Но первые семь рейсов на автомобилях, принадлежавших Госторгу и акционерному обществу «Шерсть», были совершены уже в 1925 г. Одновременно со сдачей Чуйского тракта был сдан в эксплуатацию уникальный мост через реку Катунь у села



Иня. Так называемый двухкабельный подвесной мост явился первым подобным сооружением в истории мирового мостостроения. Автором проекта стал студент Ленинградского института, впоследствии инженер путей сообщения Сергей Афанасьевич Цаплин. На заключительном этапе строительства тракта с 1933 г. главным инженером Управления дороги Бийск – Кош-Агач был Анатолий

Исидорович Микрюков, отличавшийся большим знанием дела и добрым отношением к подчиненным. Он трагически погиб в январе 1938 г. в автокатастрофе на Чуйском тракте.

Таковы вкратце исторические вехи этой легендарной дороги.

За время строительства тракта произведено свыше 2 500 тыс. куб. м земляных и скальных работ, построено 1 300 погонных метров мостов,

330 км проезжей части, проложено 250 труб.

Состоявшийся в 1934 г. автопробег на Чуйском тракте показал, что маршрут от Бийска до Кош-Агача можно преодолеть за 22 часа, в обратном направлении – за 19 часов.

В январе 2023 г. исполняется 90 лет с момента создания Бийской автобазы Управления Чуйского тракта, о которой расскажем в следующем номере журнала «МАП». ➔





Точно в срок

В своей деятельности перевозчики нередко сталкиваются с длительными простоями транспортных средств (как в пунктах пропуска, так и в местах доставки, связанных с таможенным оформлением). К сожалению, не все помнят, что сроки совершения таможенных операций при международной перевозке грузов регламентированы на законодательном уровне. В то же время правовая грамотность транспортных компаний в данном вопросе позволяет обеспечивать конструктивный диалог с сотрудниками таможни в каждой конкретной ситуации, связанной с таможенным оформлением товаров и подвижного состава, а при необходимости – обжаловать их действия (бездействие).

Евгений ИВАНОВ,
руководитель группы
Департамента МДП
и таможенных систем АСМАП
(ivanovei@asmmap.ru)

Остановимся на основных моментах, связанных со сроками совершения таможенных операций при осуществлении международной автомобильной перевозки грузов.

Таможенные операции можно разделить на два основных блока:

- таможенные операции в пункте пропуска;
- таможенные операции в месте доставки (таможне назначения).

Таможенные операции в пункте пропуска

Все таможенные операции в пункте пропуска начинаются с момента прибытия транспортного средства с товарами непосредственно в пункт пропуска.

В течение одного часа перевозчик обязан уведомить таможенный орган о прибытии в пункт пропуска, представив документы и сведения, установленные статьей 89 Таможенного кодекса ЕАЭС (ТК ЕАЭС), а таможенный орган обязан в течение десяти минут зарегистрировать их представление. В Российской Федерации регистрация

осуществляется путем указания сотрудником таможни в накладной СМР регистрационного номера следующей структуры: АААААААА/ДДММГГ/ОООО-ООО/ППП (АААААААА – код таможенного органа, ДДММГГ – дата сообщения о прибытии, ООООООО – номер по журналу регистрации, ППП – порядковый номер накладной). Ре-

гистрационный номер должен быть заверен подписью и оттиском личной номерной печати сотрудника таможни.

После того как перевозчик уведомил таможенный орган о прибытии, он обязан в течение трех часов поместить товары на временное хранение (СВХ) либо под таможенную процедуру. В большинстве случаев в пункте пропуска това-



ры помещаются под таможенную процедуру таможенного транзита. Поэтому перевозчику необходимо в упомянутый срок представить транзитную декларацию (уникальный идентификационный номер электронной транзитной декларации) с финансовой гарантией (поручительством) либо книжку МДП.

Таможенный орган обязан в течение одного часа зарегистрировать транзитную декларацию (книжку МДП) и (при отсутствии признаков нарушения таможенного законодательства) поместить товары под процедуру таможенного транзита в течение четырех часов с момента ее регистрации. Таким образом, общее время совершения таможенных операций сотрудником таможенного органа в пункте пропуска не должно превышать пяти часов.

В то же время необходимо учитывать положения Таможенного кодекса ЕАЭС, в соответствии с которыми при необходимости применения отдельных форм таможенного контроля срок помещения товаров под данную таможенную процедуру может быть продлен на один рабочий день, а при необходимости проведения таможенного досмотра – на пять рабочих дней.

Сроки проведения таможенного досмотра в пункте пропуска установлены только при помещении товаров под процедуру таможенного транзита (т. е. с момента регистрации транзитной декларации) и не определены на предшествующем этапе – регистрации прибытия транспортного средства в пункт пропуска. В связи с этим АСМАП в рамках проводимой в настоящее время работы по изменению в ТК ЕАЭС внесла конкретные предложения по регламентации данных сроков. Предложения концептуально были поддержаны ФТС России.

Последовательность совершения таможенных операций в автомобильном пункте пропуска приведена на предыдущей странице.

Таможенные операции в местах доставки

Таможенные операции в местах доставки товаров начинаются с момента размещения транспортного средства с товарами в зоне таможенного контроля (ЗТК) таможенного органа назначения.

В течение трех часов с момента размещения транспортного средства в ЗТК перевозчик обязан уведомить об этом таможенный орган, предоставив транзитную декларацию (уникальный идентификационный номер электронной транзитной декларации) либо книжку МДП, а также транспортные, коммерческие и иные документы. С учетом того, что подвижной состав может размещаться в ЗТК в любое время суток, а внутренние таможенные органы работают, как правило, в дневное время, в случае прибытия транспортного средства в ночное время упомянутые документы должны быть представлены в течение трех часов с момента начала работы таможенного органа. Таможенный орган обязан зарегистрировать их принятие в течение одного часа и выдать перевозчику письменное подтверждение о прибытии транспортного средства. Оно оформляется только в Российской Федерации. В иных государствах – членах ЕАЭС регистрация прибытия транспортного средства в место доставки осуществляется в соответствии с национальным законодательством.

С этого момента исчисляются все сроки совершения таможенных операций в месте доставки:

- в случае отсутствия признаков нарушения таможенного законодательства процедура таможенного транзита завершается в течение четырех часов;

- импортер обязан в течение восьми часов совершить действия по таможенному декларированию или помещению товаров на СВХ (в случае несовершения указанных действий импортером таможенный

орган при завершении процедуры транзита обязан письменно уведомить об этом перевозчика);

- перевозчик при неосуществлении импортером указанных выше действий обязан в течение одного рабочего дня разместить товары на СВХ.

При принятии решения о проведении таможенного досмотра срок завершения процедуры таможенного транзита может быть продлен на один рабочий день, а по решению начальника таможенного поста – на срок до шести рабочих дней.

Следует отметить, что при нарушении сроков совершения таможенных операций в пункте пропуска перевозчик может быть привлечен к административной ответственности в соответствии с главой 16 КоАП России. В месте доставки за аналогичное правонарушение к административной ответственности должен привлекаться прежде всего импортер, а лишь в исключительных случаях перевозчик, если он в установленный срок не разместил товары на СВХ.

Однако нарушение сроков совершения таможенных операций сотрудниками таможни может являться поводом для ведомственного контроля. Данный вопрос решается самостоятельно таможенным органом.

Кроме того, для участников ВЭД главой 51 Федерального закона от 3 августа 2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» предусмотрен отработанный механизм обжалования решений, действий (бездействия) таможенных органов и их должностных лиц.

При обжаловании таких действий (бездействия) необходимо учитывать, что в соответствии с положениями пункта 11 статьи 310 ТК ЕАЭС при проведении таможенного контроля не допускается причинение неправомерного вреда перевозчику и иным лицам, чьи интересы

затрагиваются решениями, действиями (бездействием) таможенных органов или их должностных лиц при проведении таможенного контроля, а также товарам и транспортным средствам.

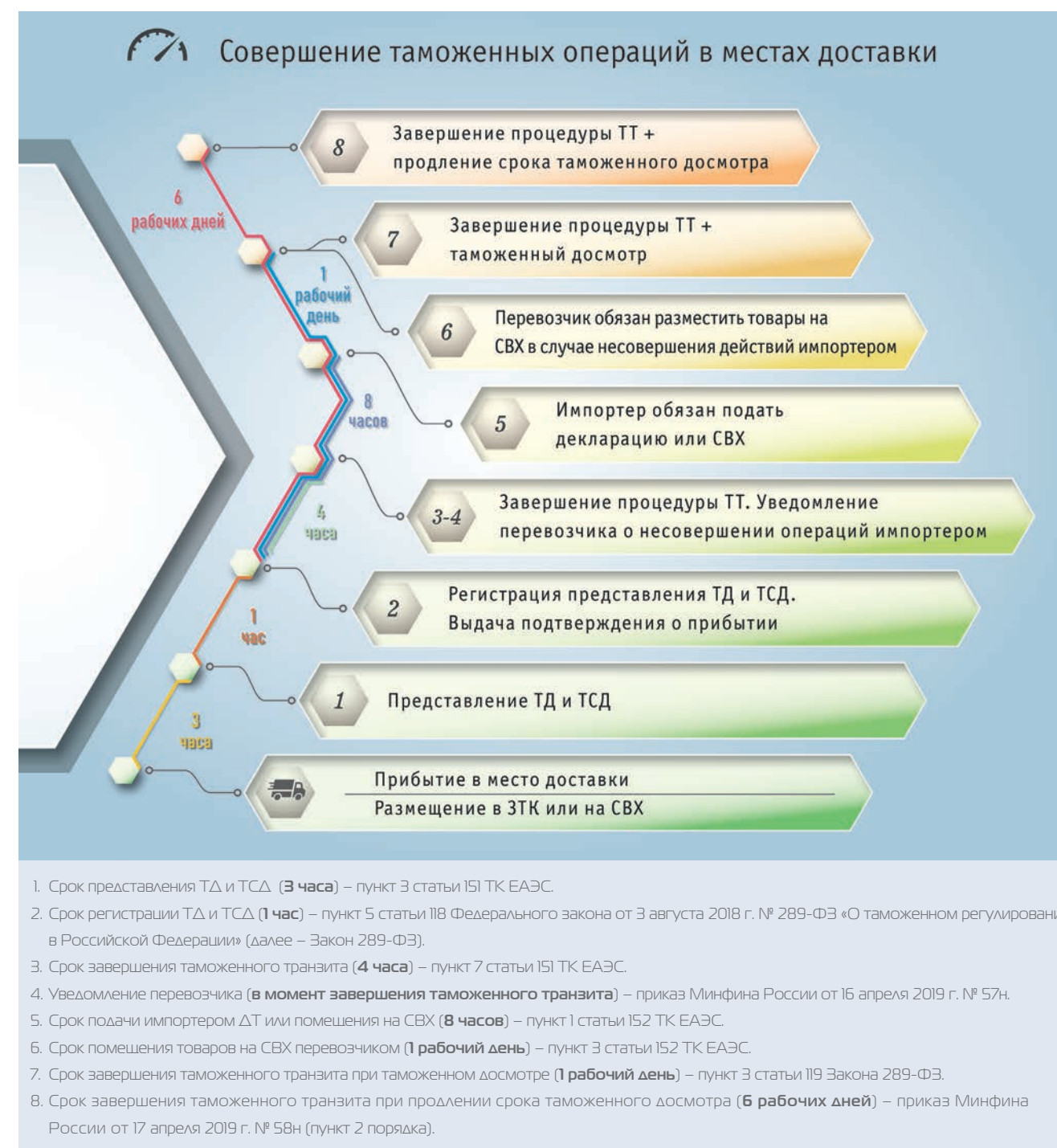
На основании статьи 352 ТК ЕАЭС убытки, причиненные ли-

цам неправомерными решениями, действиями (бездействием) таможенных органов, подлежат возмещению в соответствии с законодательством государств – членов ЕАЭС, а должностные лица должны нести дисциплинарную, административную, уголовную и иную ответственность в соответствии

с законодательством этих государств.

Наглядная информация о сроках совершения таможенных операций в местах доставки приведена ниже.

Надеемся, что данная информация поможет перевозчикам во взаимоотношениях с таможенными органами. ➔





Режим труда и отдыха: разъяснения

Как известно, при выполнении автоперевозки водитель обязан соблюдать режим труда и отдыха (РТО). При осуществлении международного рейса порядок регламентируется Европейским соглашением, касающимся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). Доставки внутри страны регулируются Приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 424 от 16 октября 2020 г. Рассмотрим основные положения в РТО водителя, акцентировав особое внимание на терминах и определениях, которые зачастую трактуются водителями по-своему, что порой приводит к нарушению РТО.

Алексей МИКИШИН,
заведующий учебной частью Академии АСМАП
(mikishin@asmap.ru)

В перечне документов, нормирующих режим труда и отдыха водителя, также содержатся Правила дорожного движения, утвержденные Постановлением Правительства Российской Федерации № 1090 от

23 октября 1993 г. Однако это имеет отношение к частным лицам, имеющим в собственности грузовые автомобили максимальной массой более 3,5 т и автобусы. В этом документе в 2019 г. появилась глава 26 «Нормы времени управления транспортным средством и отдыха». Ее текст начинается с фразы: «Все физические лица, эксплуатирующие транспортные средства категорий N2, N3, M2, M3, обязаны соблю-

дать...». В нашем случае, когда за рулем транспортного средства находится наемный работник, данная статья не применяется.

Когда в 2020 г. Министерством транспорта Российской Федерации был издан приказ № 424, нашим перевозчикам стало удобнее соблюдать данные нормы, так как время работы, отдыха, перерывы стали скоординированными, как и в ЕСТР.

Итак, рассмотрим основные положения документа.

Неделя – это время от 00:00 часов понедельника до 24:00 воскресенья.

Отдых – любой непрерывный период, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем.

Перерыв – любой период, в течение которого водитель не может управлять транспортным средством или выполнять любую другую работу и который используется исключительно для восстановления сил.

Ежедневный период отдыха – ежедневный период, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем и который охватывает нормальный ежедневный период отдыха и сокращенный ежедневный период отдыха:

– **нормальный ежедневный период отдыха** – любой период отдыха продолжительностью не менее **11 часов**. В качестве альтернативного варианта он может быть разбит на два периода, первый из которых должен быть непрерывным продолжительностью не менее **3 часов**, а второй – непрерывным продолжительностью не менее **9 часов**;

– **сокращенный ежедневный период отдыха** – любой период отдыха продолжительностью по крайней мере **9 часов**, но менее **11 часов**.

Еженедельный период отдыха – еженедельный период, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем и который охватывает нормальный еженедельный период отдыха и сокращенный еженедельный период отдыха:

– **нормальный еженедельный период отдыха** – любой период отдыха продолжительностью не менее **45 часов**;

– **сокращенный еженедельный период отдыха** – любой период отдыха продолжительностью менее **45 часов**, который может быть сокращен при условии соблюдения положений, изложенных в статье 8 (6) соглашения, минимум до 24 последовательных часов.


Другая работа – любая трудовая деятельность, кроме управления транспортным средством, включая работу на того же самого или иного работодателя, в транспортном секторе или вне его. Этот термин не охватывает время ожидания и время, не используемое для управления и проведенное в движущемся транспортном средстве, на пароме или в поезде.


Транспортные средства N2, N3, M2, M3 оборудуются контрольными устройствами для записи в автоматическом или полуавтоматическом (некоррек-

тируемом) режиме различных видов деятельности водителя или экипажа.

Конструкция контрольного устройства должна быть таковой, чтобы период управления всегда регистрировался автоматически и чтобы в случае необходимости можно было отдельно зарегистрировать другие периоды времени при помощи прибора включения, например:

(I) под знаком  – **продолжительность управления**;


(II) под знаком  – **все другие периоды работы**;

(III) под знаком  – **другие периоды нахождения на рабочем месте**, а именно:

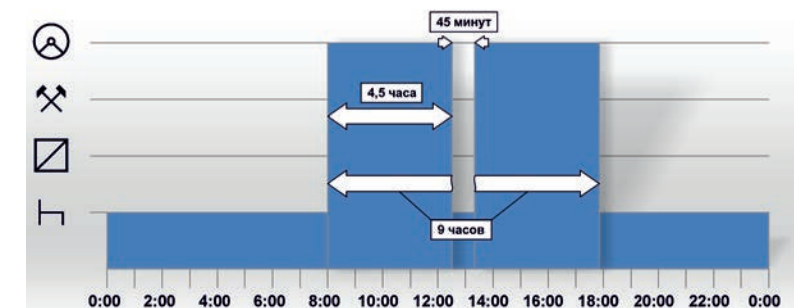
– время ожидания, т. е. период, в течение которого водители не обязаны оставаться на своих рабочих местах, иначе как для реагирования на возможные сигналы к началу или возобновлению вождения либо к выполнению другой работы;

– время, проведенное рядом с водителем во время движения транспортного средства;

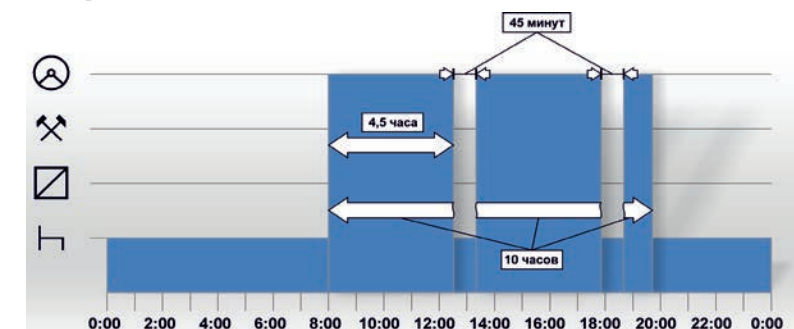
– время, проведенное на спальном месте во время движения транспортного средства;

(IV) под знаком  – **перерывы в работе и периоды ежедневного отдыха**.

Продолжительность управления составляет:



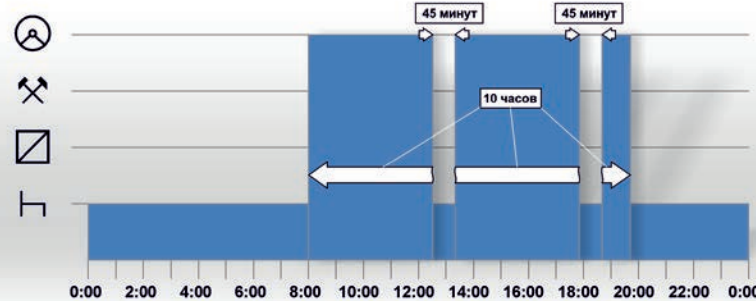
Ежедневная продолжительность управления – общая суммарная продолжительность управления между окончанием одного ежедневного периода отдыха и началом следующего или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха – не должна превышать девяти часов.



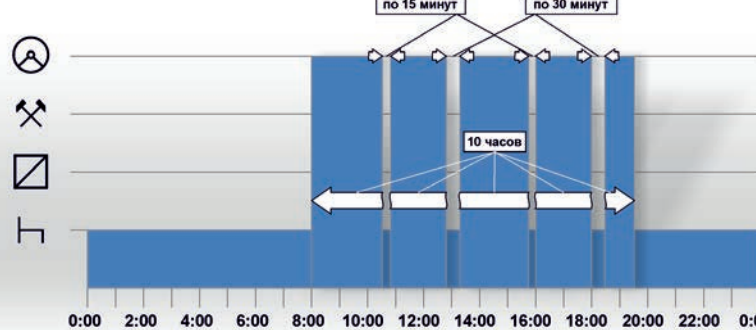


Продолжительность управления может быть увеличена дважды в течение любой одной недели до десяти часов.

Еженедельная продолжительность управления не должна превышать 56 часов. Общая суммарная продолжительность управления в течение любых двух последовательных недель не должна превышать 90 часов. На каждый максимальный непрерывный период управления транспортным средством должен приходиться перерыв не менее 45 минут.



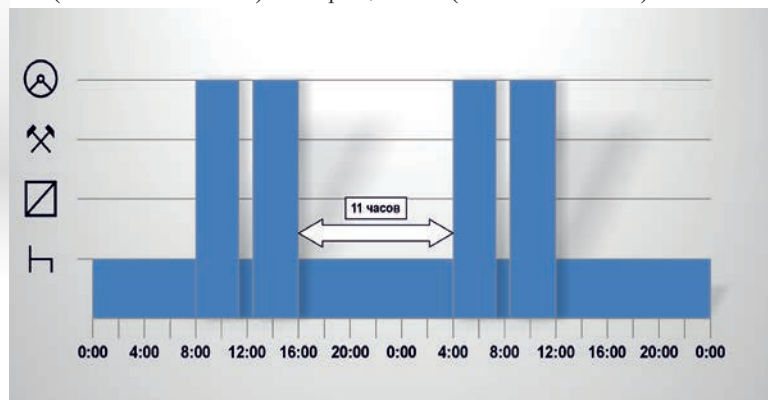
Перерыв в 45 минут допускается разбивать на два интервала (15 и 30 минут). Последний принимается не позднее окончания 4,5 часов периода управления.



Время ожидания и время, не используемое для управления и проведенное в движущемся транспортном средстве, на пароме или в поезде, не рассматривается в качестве «другой работы», определенной в статье 1q

настоящего соглашения, и должно квалифицироваться как «перерыв» (i, ст. 7).

Что касается отдыха, то он может быть нормальный (не менее 11 часов) и сокращенный (не менее 9 часов).



В течение каждых 24 часов водитель должен использовать новый ежедневный период отдыха продолжительностью не менее 11 часов, который может быть сокращен до 9 часов непрерывного отдыха не более трех раз между любыми двумя еженедельными периодами отдыха.

Еженедельный отдых также может быть нормальным (не менее 45 часов) и сокращенным (до 24 часов). Два сокращенных еженедельных отдыха не могут идти две недели друг за другом, подряд. Один из возможных вариантов принятия компенсации сокращенного еженедельного отдыха представлен на схеме, расположенной на следующей странице вверху.

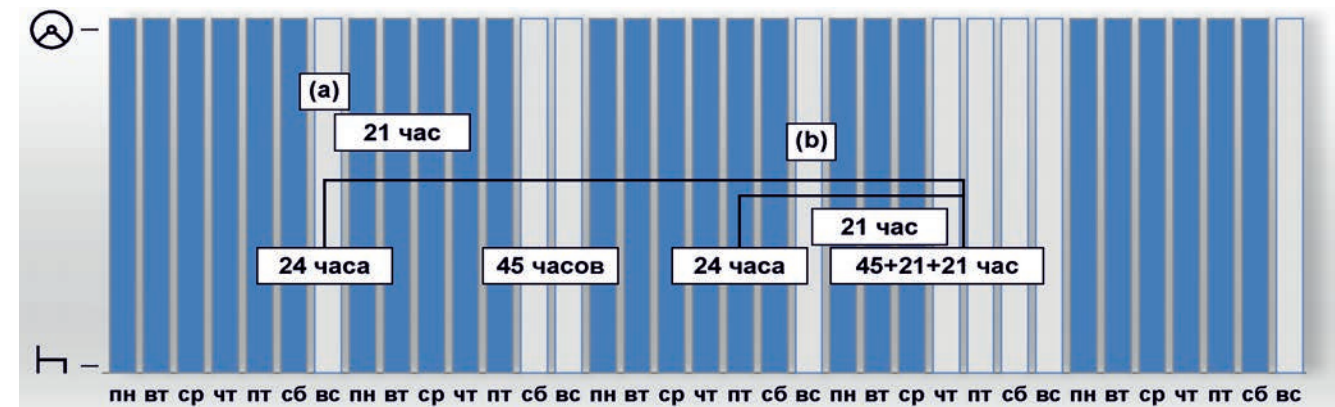
Любое сокращение продолжительности еженедельного отдыха должно быть компенсировано эквивалентным временем отдыха, если оно используется целиком до конца третьей недели, которая следует за данной неделей (ЕСТР, ст. 8). График, расположенный на следующей странице в центре, иллюстрирует обязательность компенсации недостатка отдыха до окончания третьей недели для случая (a) и возможность компенсации недостатка отдыха для случая (b).

Любой отдых, который используется в качестве компенсации за сокращение еженедельного периода отдыха, должен присоединяться к другому периоду отдыха продолжительностью не менее 9 часов.

Схема работы в экипаже представлена на следующей странице внизу.

Если в течение каждых 30 часов транспортным средством управляли по крайней мере два водителя, каждый из них должен иметь период отдыха продолжительностью не менее 9 последовательных часов.

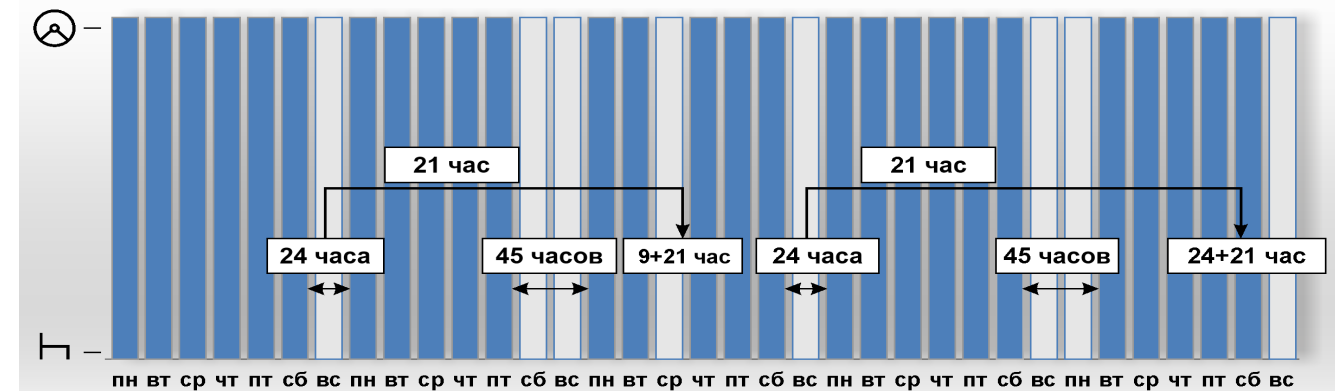
Для того чтобы не ставить под угрозу безопасность дорожного движения и достичь удобного места стоянки, водитель может отходить от положений настоящего соглашения в той мере, в которой это необходимо для обеспечения безопасности находящихся в транспортном средстве лиц, транспортного средства или груза. Водитель должен указать характер и причину отхода от этих положений в регистрационном листке или на



распечатке контрольного устройства (или в своей ведомости) не позднее чем в момент прибытия в подходящее место стоянки. Отступление от правил относится к моменту, когда время управления транспортным средством у водителя закончилось, а стоянки нет или на ней нет свободного места.

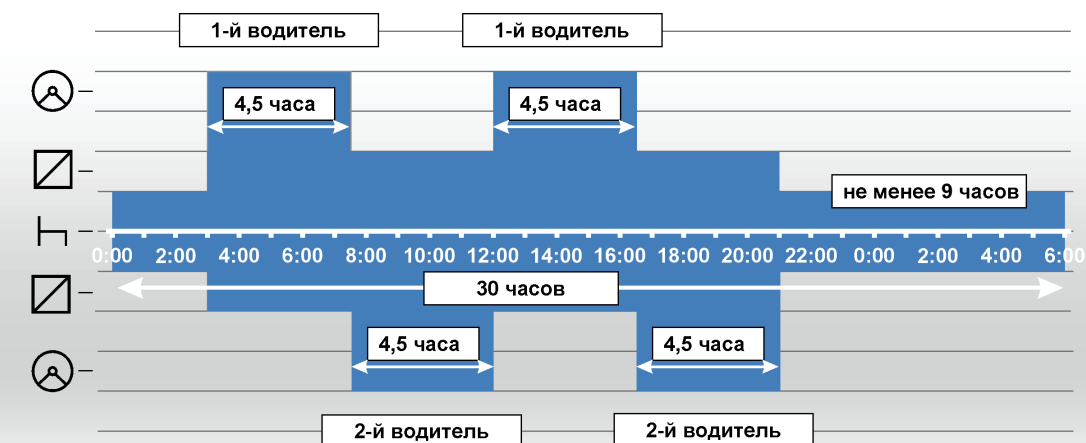
Сейчас наша страна находится под жесткими санкциями экономического и политического характера. Многие отечественные перевозчики столкнулись с проблемой

В данной ситуации 4 августа 2022 г. Минтранс издал Распоряжение № АК-198-р «Об утверждении официального разъяснения обязательных требований, установленных пунктами 2, 4, 16 и 18 Порядка выдачи карточек (карт), используемых в цифровых контрольных устройствах, установленных на транспортных средствах, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 октября 2020 г. № 435». Его смысл заключается в том, что водителям, выполняющим



невозможности изготовления карты водителя для цифровых контрольных устройств стандарта ЕСТР в связи с отсутствием комплектующих, микросхем и т. д.

внутрироссийские перевозки на транспортных средствах, имеющих допуск к МАП, предписывается использовать распечатку согласно ЕСТР. 🚫





Время новых возможностей

Илья ЧЕРНЯКОВ

С наступлением непростых времен для российских международных перевозчиков многие из них перестраивают свою работу и направления деятельности, адаптируясь под современные условия. Среди них компания «ВнешТрансПорт» из Санкт-Петербурга, которая осуществляет как международные перевозки, так и экспедирование.

Директор по развитию организации Роман Каплун сохраняет рабочий запал, с оптимизмом смотрит в будущее и считает, что кризис – это время новых возможностей.

– Роман, расскажите немного о вашем предприятии и своей работе.

– Являясь директором по развитию ООО «ВнешТрансПорт», я нахожусь в прямом подчинении генерального директора компании, в штате которой около 40 сотрудников. У меня довольно-таки широкий круг обязанностей, в том числе развитие собственного парка автомобилей, состоящего из тягачей марки MAN. Организация больше ориентирована на экспедирование с привлечением стороннего транспорта. До санкционных событий работали на скандинавском направлении – Швеция, Норвегия, Финляндия.

– Как давно вы работаете в компании?

– Два года. В 2000 г., будучи студентом четвертого курса автомобильно-дорожного института, я пришел

на практику в «Совавто-С.Петербург», где и получил свой первый трудовой опыт. Уже более двадцати лет тружусь в транспортной сфере (перевозки, экспедирование).

– Многие руководители наших транспортных компаний являются выходцами из «Совавто».

– Соглашусь и добавлю, что «Совавто» – это кузница кадров! У нас очень теплые отношения, до недавнего времени плотно сотрудничали с предприятием на скандинавском направлении. «Совавто», как и многие другие перевозчики, через нас заказывали паромы, так как мы представляли сервис Finnlines. Это одно из многих направлений, которое я развивал, и оно было очень успешным, но, к сожалению, потеряло актуальность в настоящее время.

– Какие направления ваша фирма осваивает сегодня?

– Пробовали практически все, что можно. Остановились на Казахстане и поставках в Калининград, возможно, временно. Нашли новых заказчиков, которые поставляют товары из Ленинградской области в Калининград, а мы эти грузы туда возим. Перевозки по России для нас сейчас не очень актуальны. Ставки сильно упали, что привело к весьма низкой рентабельности. Мы пока так работать не готовы. На наш взгляд, ответственные грузоотправители ценят надежность, а не низкую ставку.

– С какими трудностями приходится сталкиваться сейчас, в этот непростой период?

– Многого поменялось. Нарботанные десятилетиями навыки и опыт сейчас, к сожалению, неактуальны. Надеюсь, что это временно. Приходится адаптироваться под новые реалии, прорабатывать другие маршруты, в чем-то рисковать. Например, отправлять машину в Грузию, Турцию, куда мы никогда не ездили, экспедировать транспорт по новым, неизведанным направлениям. Риски связаны с тем, что эти регионы не до конца изучены нами и сложно просчитать затраты, которые могут возникнуть в пути. Но кризис – время возможностей, поэтому стараемся еще больше работать и не унывать.

– А как обстоят дела с обслуживанием транспорта?

– Предприятие следит за подвижным составом. Автопоезда у нас, в принципе, в хорошем состоянии. Заключено много договоров с сервисами. Да, конечно, цены на какие-то запчасти выросли (особенно на шины и расходники), но они есть, и наш автопарк не простаивает. Скажем так, используем хорошие аналоги. Например, в июне у нас была делегация турецких производителей автокомпонентов, которые приезжали в Санкт-Петербург. Обсуждали с ними поставки из Турции. Многие компании покидают российский рынок, но свято место пусто не бывает, как говорится. На их место придут новые.

– Какова кадровая ситуация в компании?

– Часть сотрудников сейчас в отпусках. Приняли решение пока несколько машин поставить на прикол. Надо немного переждать, месяц, может, два, пока не стабилизируются ставки на внутрироссийских перевозках. Сейчас ставки из Санкт-Петербурга на Москву упали в полтора раза, но это ведь не может продолжаться бесконечно, и рано или поздно они придут в более адекватное состояние.

Мы, конечно, ждем ответных мер России к перевозчикам недружественных стран, которые беспрепят-



Роман Каплун

ственно работают у нас в стране. Выступаем за «белорусский вариант». Но, как показала практика (на цепочке с финнами), распределение стоимости фрахта 75 % на 25 %, где только 25 % забирает, к сожалению, наш перевозчик, общая стоимость выросла в три раза.

Наша компания, как экспедитор, нанимает не только отечественных, но и иностранных перевозчиков. Например, как мы работаем с прибалтами: груз везется из Германии до Прибалтики, там его забирает местная машина и довозит до Питера, а уже дальше мы грузим наш транспорт и везем глубоко России. Таким образом, мы более честно делим стоимость фрахта между всеми участниками. И, кстати, иностранные перевозчики не очень-то и хотят ехать далеко вглубь, им проще доехать до Питера или Москвы, выгрузиться, взять экспорт и поехать обратно.

– То есть вы сейчас в основном работаете с прибалтами?

– Мы сотрудничаем с теми, кто продолжил с нами работать. Почему бы и нет? Как я уже говорил, маршрут через Прибалтику для нас сейчас более приемлем. Переценка в Беларуси тоже имеет место быть, но местные компании хотят полностью выполнять всю перевозку. Я не могу в этой ситуации никак пристроить свой транспорт, а только экспедировать. Мы пытались забрать своими машинами груз из Беларуси, но не получилось. Они поедут куда угодно по России. Тем более что белорус-

ские перевозчики (не все, конечно, но многие) имеют компании как в России, так и в Прибалтике, поэтому неплохо обеспечивают себя работой и делятся ею не всегда охотно.

Сейчас и наши перевозчики тоже покупают, кто может, подвижной состав в Прибалтике и подключают его в работу под себя на цепочку. Бизнес подстраивается, несмотря на санкции. Много различных ограничений на нас наложено, в том числе и по переводам за границу. Не так-то просто сейчас купить и оформить российскому юридическому лицу транспорт за границей.

Но грузы надо возить. В данное время они дифференцируются на санкционные и несанкционные. Понятно, что сейчас идет борьба среди перевозчиков прежде всего за несанкционные товары. Санкционные на Казахстан, Узбекистан в основном везутся.

Если смотреть наперед, то, по моему мнению, перспективы всегда есть, даже в такие сложные времена. Невозможно полностью изолировать нашу большую страну, поэтому перевозки в том или ином виде будут осуществляться. Так что без работы не останемся! Многие осваивают Турцию и Грузию. Там сейчас стало попроще, особенно в плане простоев на границе, так что люди уже не так пессимистично настроены.

– Кстати, некоторые руководители сами выезжали в южном направлении для понимания, как все там устроено.

– И это правильно. Потребность в транспорте на этом направлении увеличится, а для того, чтобы все правильно оформить с точки зрения законодательства этих стран и узнать все подводные камни, директора сами едут туда. Я тоже знаю некоторых руководителей, которые выезжали в Турцию, Узбекистан, Армению. Еще я слышал идею перерегистрировать транспорт (поставить на армянский или казахстанский учет), но мы для себя такого варианта не рассматриваем.

– Это тоже не просто.

– Согласен. И местные органы власти, которые регулируют сферу транспорта, не будут в восторге от того, что у них резко увеличится подвижной состав. Да и транспортные компании тоже: зачем им лишняя конкуренция? Сейчас еще сняли запрет по перецепке/перегрузке на Казахстан, поэтому можно рассматривать работу в этом направлении.

– Ваша компания уже была раньше действительным членом АСМАП.

– Да, все верно. Мы давно уже были приняты в действительные члены Ассоциации. Но после того, как книжки МДП стали практически неактуальны по известным причинам, компания вышла из членства в АСМАП. Одно из первых моих решений, когда стал работать в организации, – возобновить его, потому как все-таки членский взнос небольшой, а пользы много, особенно для маленьких компаний.

– Какие плюсы, по вашему мнению, дает членство в АСМАП?

– Бесплатная юридическая поддержка и консультации специалистов Ассоциации, получение оперативной информации. Мы заинтересованы в надежности перевозчиков, а членство в АСМАП – это один из таких показателей. Кроме того, мы получаем визовую поддержку. Словом, в Ассоциации нам всегда помогут и подскажут, если возникнут проблемные ситуации и вопросы. Мы со своей стороны тоже готовы помогать российским перевозчикам с работой, так что обращайтесь к нам, будем рады сотрудничать! 🚚



Коллектив ООО «ВнешТрансПорт»

Дистанционное обучение

Работа Академии АСМАП после снятия COVID-ограничений

С 2020 года образовательные организации были вынуждены работать в условиях ограничений, связанных с распространением коронавирусной инфекции. В связи с этим повсеместно применялись дистанционные технологии обучения.

Однако нет худа без добра: приобретенный опыт пригодился. Стало понятно, что и без всяких ограничений в некоторых ситуациях электронное образование и дистанционные технологии могут быть очень полезны (в составе смешанного обучения) для отдельных категорий наших слушателей, например находящихся в командировках.

Алексей МИКИШИН,
заведующий учебной частью
Академии АСМАП
(mikishin@asmapr.ru)

Согласно статье 28 Федерального закона от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации», образовательная организация самостоятельна в осуществлении образовательной, научной, финансово-экономической деятельности, разработке и принятии локальных нормативных актов. Руководствуясь данным положением, Академия АСМАП имеет возможность самостоятельно принимать решение, какой вариант дистанционных технологий и к каким программам применять без потери качества.

В период с 28 марта по 8 апреля текущего года прошло обучение по курсу «Квалификационная подготовка по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении». Оно проводилось в смешанном формате. Была выпущена первая группа после снятия COVID-ограничений в г. Москве. Несмотря на это Академия АСМАП предложила слушателям альтернативу, большая часть из них выбрала дистан-

ционное обучение в формате «Агентство автомобильного транспорта».

Академия АСМАП помогает ассоциациям других государств подготовить их национальным образовательным организациям квалифицированных преподавателей для обучения своих специалистов в области международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов, а также водителей-международников по программе IRU CPCDI.

Так, в рамках сотрудничества с Международным союзом автомобильного транспорта (IRU) преподаватели Академии провели дистанционное обучение коллег из Ассоциации AIRCA (Республика Армения) по курсу «Водитель, осуществляющий перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении». Армянские коллеги прослушали курс лекций от наших ведущих преподавателей, им также были показаны презентации, способствующие улучшению восприятия информации. По результатам обучения они продемонстрировали свои приобретенные знания и правильность освоения ими предоставленных сведений по темам. Кроме того, они самостоятельно разработали презентации на основании конвенций, к которым присоединилась Республика Армения, и национального законодательства в области автомобильных перевозок пассажиров и грузов. Впоследствии это будет использоваться в образовательном процессе на территории их государства.

Конечно, пока рано говорить об окончании пандемии. COVID-19 заставил многие обучающие организации стать более гибкими и принимать дополнительные меры, чтобы подготовка проходила спокойно, доступно и понятно для слушателей. Академия АСМАП шагает в ногу со временем. После снятия ограничений образовательная организация продолжает предоставлять слушателям возможность выбора удобной формы обучения – в очном или дистанционном формате. 🚚

ДТП за рубежом: СОВЕТЫ ВОДИТЕЛЯМ

В предыдущих номерах журнала «МАП» (№ 6, 2019 г.; № 3 и № 5, 2020 г.; № 2 и № 6, 2021 г.) мы уже разбирали различные ошибки, допускаемые перевозчиками при заключении договоров страхования, а также при выборе страховой компании для заключения договора по тому или иному виду страхования. Сегодня мы поговорим о том, каких ошибок необходимо избежать при наступлении страхового события, произошедшего на территории иностранного государства.

Анна НАЗИНА,
заместитель генерального директора
по услугам – начальник отдела услуг
ООО «АСМАП-Сервис»
(anazina@asmap-service.ru)

Перед рейсом

Начнем с того, что для успешного урегулирования страхового события за пределами России необходимо совершить ряд действий еще перед рейсом.

Во-первых, водитель должен проверить наличие страховых полисов, без которых невозможен выезд за границу. Это полис страхования ответственности владельцев транспортных средств по системе «Зеленая карта» (ЗК) и полис медицинского страхования выезжающих за границу/страхования путешественников (СВЗР).

Если у вас заключены договоры КАСКО с территориальным расширением страхового покрытия за границей Российской Федерации и договор страхования ответственности перевозчика/экспедитора СМР, то сами полисы брать с собой не нужно, но выписать номер договора и телефон для связи со страховой компанией будет весьма целесообразно.

Основная ошибка любого страхователя заключается в том, что зачастую он не до конца понимает всю важность наличия страхового полиса, а также не знает хотя бы основные пункты правил, на которые будет ссылаться тот или иной договор страхования.

Перед рейсом надо обязательно ознакомиться с теми разделами правил, которые посвящены страховым рискам, исключениям из страхового покрытия, описанию действий, которые необходимо совершить при наступлении события, имеющего признаки страхового. И, разумеется, в любых правилах будет закреплено обязательное и своевременное уведомление страховой компании об обстоятельствах, влияющих на изменение степени риска.

В случае ДТП

При наступлении ДТП у перевозчика могут сработать сразу все вы-

шперечисленные договоры страхования. Виновник произошедшей аварии должен передать пострадавшей стороне копию полиса «Зеленая карта», которую уместно сделать заранее. Если же виновником является третья сторона, то есть именно вам придется затем обращаться за возмещением в страховую компанию, то очень важно получить на руки все документы компетентных органов и копию полиса виновника.

Ряд неверных действий, которые допускают водители, почти всегда приводит к тому, что в дальнейшем получить страховое возмещение невозможно, а затраты на восстановление транспортного средства полностью ложатся на перевозчика. Так, не стоит подписывать документы (на неродном языке), значение которых вам непонятно. Не следует принимать постановления, протокол и прочие документы, оформленные неразборчиво или карандашом.

Если в ДТП пострадало не только транспортное средство, но и груз, или хотя бы есть предположение, что это могло произойти (и при наличии действующего полиса страхования ответственности перевозчика), необходимо предпринять все разумные меры для устранения обстоятельств, повлекших повреждение или утрату груза, и обеспечить его сохранность. Во всех случаях нарушения средств таможенной идентификации, а также при необходимости вскрытия опломбированного грузового отсека транспортного средства или перегрузки контейнера водитель обязан:

- сообщить об обстоятельствах в ближайший таможенный орган, указав местонахождение товаров;
- по требованию таможенного органа обеспечить перевозку груза в место, указанное таможенным органом;
- при вскрытии таможенными органами опломбированного грузового отсека транспортного средства потребовать проведения таможенного досмотра. При повреждении упаковки груза, его смещении или нарушении крепежных устройств и

механизмов, угрожающих его безопасности, водитель обязан связаться с организацией и действовать в соответствии с инструкциями.

Все эти меры продиктованы не только здравым смыслом, но и требованиями страховой компании, указанными в соответствующих правилах страхования. Ошибочно считать, что можно и нужно оставить все как есть, поскольку страховщик всегда сможет сослаться на бездействие водителя.

Если же в результате ДТП был причинен вред здоровью или водитель почувствовал себя плохо, получил травму, необходимо также стараться не совершать ошибок. Во-первых, следует незамедлительно обратиться в ассистанскую и страховую компании и описать свое самочувствие, не забывая о том, что лечение хронических, а также ряда заболеваний, описанных в правилах, оплачиваться не будет. Именно поэтому надо заблаговременно изучить исключения из страхового покрытия, подготовиться к разговору с доктором (например, заранее записать стандартные фразы на английском языке), особенно важно – проверить наличие ковидных рисков. Далее, в том случае, если лечебное учреждение готово производить медицинские манипуляции с дальнейшей оплатой и выдает на руки выписку и счета, нужно обязательно проверить, что указанный диагноз верен и лечение действительно было оказано, по возможности перевести документ (это в любом случае потребует сделать в дальнейшем для получения выплаты) и проверить указанные в нем данные.

Итак, самые распространенные ошибки, которые совершают водители, как правило, возникают в результате их недостаточной или несвоевременной информированности по тому или иному вопросу. Изучение правил страхования и дальнейшие действия в соответствии с этими правилами – залог получения страховой выплаты, при условии что событие является страховым. ➔

Таможенный транзит: особенности оформления

С 2015 года в России идет внедрение декларирования процедуры таможенного транзита в электронной форме. Несмотря на то, что в настоящее время уже более 99 % деклараций подаются в таможенные органы с помощью специальных программ электронного документооборота, до сих пор этот процесс окончательно не отлажен.

Дмитрий ЦУРИКОВ,
заместитель генерального директора,
Евгения БИСЕРОВА,
руководитель группы декларирования
ООО «АСТ» (ast@asttransit.ru)

Несмотря на то, что в нашей стране, как и в других государствах ЕАЭС, действует единое таможенное законодательство, на разных российских автомобильных пунктах пропуска (МАПП) имеются свои негласные требования к таможенному оформлению. Если условно разделить МАППы на направления (северо-западное, юго-западное, южное, юго-восточное, восточное), то на каждом из них можно найти таможенные пункты пропуска, которые работают как отдельное «государство в государстве» и устанавливают собственные правила оформления таможенных процедур. Кто-то выдвигает собственные требования к заполнению полей в электронной транзитной декларации (ЭТД), формированию описи документов, а некоторые даже изобретают уникальные формы обязательных к подаче документов. Есть, например, посты, требующие

обязательной подачи электронного предварительного информирования (ЭПИ), совершенно игнорируя тот факт, что уникальный идентификационный номер (УИН) ЭТД может быть использован и как номер ЭПИ. На разных направлениях даже требуется подача разных типов транзитных деклараций. Так, на постах восточного направления преимущественно необходимо предоставление предварительной транзитной декларации (ПТД), а на западных – ЭПИ и ЭТД. Аналогично дело обстоит с особенностями внедрения на таможенных постах обязательной авторегистрации, а в некоторых случаях даже автовывоска ЭТД. Зачастую создается впечатление, что пункты пропуска, на которых такое внедрение произошло, работают автономно, устанавливая собственные правила авторегистрации/автовывоска.

С чем связаны такие различия в работе МАПП – сказать сложно. По некоторым сведениям, в настоящее время происходит переход на новый программный продукт, а на таможенных постах до сих пор установлены разные версии про-

граммного обеспечения. Возможно, не до конца проведено обучение сотрудников или имеет место раскоординация действий региональных таможенных управлений. Как бы то ни было, но на данный момент при оформлении таможенной процедуры таможенного транзита специалистам ООО «АСТ» приходится подстраиваться под каждый пост индивидуально.

Отдельно остановимся на тех особенностях таможенного оформления, которые появились в связи с внедрением с 29 сентября 2022 г. на западных направлениях процедур перегрузка/перечепка. По сути, стандартная процедура таможенного транзита разделилась на две части – оформление транзита иностранным перевозчиком от пункта пропуска до таможенного поста на СВХ из утвержденного списка и оформление транзита российским перевозчиком от СВХ до внутреннего таможенного поста. Однако и тут появились свои нюансы. Например, от МАПП «Бурачки» до отделений Себежского таможенного поста на терминалах ООО «РОСТЭК-НТБ» и ООО «Рус-сервис Терминал» иностранные перевозчики двигаются по заявлению о перегрузке/перечепке под таможенным наблюдением, без оформления таможенного транзита и поручительства. Последующий российский перевозчик открывает процедуру таможенного транзита на Себежском посту, но при этом таможенные органы иногда

требуют оформить поручительство с МАПП «Бурачки». На особом положении также МАППы «Торфяновка», «Брусничное» и «Светогорск». На них разрешается осуществлять перечепку без выезда с зоны поста. При этом для иностранного перевозчика требуется только оформление ЭПИ, а для последующего российского – уже комплекса ЭТД и поручительство. Кстати, в такой ситуации при заказе российским перевозчиком комплекса услуг компания «АСТ» оформляет ЭПИ для иностранного перевозчика бесплатно.

Рассматривая особенности таможенного оформления на различных таможенных постах, нельзя не упомянуть о МАПП «Верхний Ларс». Практически с начала года постоянная очередь грузового автотранспорта на данном переходе превышает несколько десятков километров. При этом множество перевозчиков предпочитает оформлять транзит непосредственно у местных таможенных брокеров. Возможно, это связано с тем, что грузинским и армянским транспортным компаниям, представители которых не всегда хорошо знают русский язык, легче оформлять документы при личном общении. Тем более что особенностью поста является то, что электронные транзитные декларации в Республику Армению действуют не более четырех часов после авторегистрации, в связи с чем некоторые перевозчики вынуждены обращаться и заказывать их перевыпуск по несколько раз. Учитывая данную особенность, наша компания открыла



офис, удобно расположенный непосредственно на дороге, ведущей на МАПП «Верхний Ларс», рядом с пунктом технического контроля. Таким образом, сейчас мы можем помочь не только перевозчикам, удаленно присылающим электронные документы, но и тем, кто по каким-либо причинам предпочитает живое общение с нашими представителями.

Новшеством сентября на МАПП «Верхний Ларс» стало внедрение таможенной службой электронной очереди. Надо отметить, что мера эта очень здравая и своевременная. Однако создается впечатление, что очередь сейчас только увеличилась: некоторые перевозчики, следующие из Грузии, уже при въезде получают талон на выезд, успевают доехать до Москвы, разгрузиться, загрузиться и на обратной дороге еще постоять в

очереди. Остается надеяться, что в начале 2023 г., после завершения модернизации МАПП «Верхний Ларс», проблемы с очередями будут решены.

В данной статье мы рассмотрели только несколько самых ярких примеров специфики оформления таможенного транзита. Как видите, для того чтобы оформить данную процедуру, недостаточно разбираться в таможенном законодательстве, знать базу ТН ВЭД и иметь навыки работы в специальной таможенной программе. Необходимо также уметь грамотно обрабатывать документы, ориентироваться в экономической географии, при этом учитывая индивидуальные особенности каждого поста, а иногда и инспектора.

Приятно констатировать, что специалисты ООО «АСТ» в полной мере обладают требуемыми навыками и умениями, что уже многие годы позволяет нам круглосуточно оказывать клиентам услуги с неизменно высоким профессионализмом и безупречным качеством. ➔



Контакты ООО «АСТ»:

Телефоны: +7 495 6220004;

8 (800) 2340431.

Сайт: www.asttransit.ru.



Проверь электропроводку тягача

Перетирание изоляции силовых кабелей электропроводки приводит к возникновению короткого замыкания и может привести к возгоранию транспортного средства. У ряда тягачей шанс сгореть выше, чем у других. Покажем это на примере модели DAF XF.

Андрей ШИЛОВ
Фото автора

В технический центр «Грузовик Сервис» для проведения регламентного технического обслуживания и мелкого ремонта пришел седельный тягач DAF XF. Машина, вернувшаяся из очередного рейса вечером, была поставлена на площадку ожидания, а ее водитель, сдав ключи от транспортного средства дежурному механику, ушел на выходной. Утром, в начале смены, работающие в боксе СТО механики увидели, что из-под кабины тягача идет дым. Сотруд-

ники действовали четко, слаженно, оперативно. Откинули кабину и, применив углекислотные огнетушители большой емкости, быстро сбили пламя, локализовали и потушили возгорание. Благодаря им и наличию всех необходимых (и исправных) средств пожаротушения транспортное средство удалось спасти.

Разумеется, случившееся на территории сервисного центра чрезвычайное происшествие потребовало проведения расследования и выявления причин возгорания, для того чтобы сделать соответствующие выводы и предотвратить повторение

ситуации на других (однотипных) транспортных средствах. Для этого седельный тягач был отбуксирован в бокс ремонтной зоны, где специалисты приступили к поиску источника возникновения огня и оценке причиненного пожаром ущерба.

Очаг возгорания был локализован в жгуте электропроводки, а причиной было названо короткое замыкание силовых кабелей, идущих к стартеру, генератору, а также провода массы. Все они находились в едином жгуте, под общей оплеткой. Демонтаж ее остатков на обгоревшем участке подтвердил основную версию возникновения пожара – короткое замыкание произошло вследствие перетирания изоляции проводов. Важно отметить, что данный процесс растянут во времени и, что особенно неприятно, скрыт от глаз под общей оплеткой жгута. Даже при внешне целой электропроводке короткое замыкание и возгорание может случиться на любой машине с большой наработкой. Речь идет о транспортных средствах, одометры которых отсчитали более миллиона километров. Следовательно, именно к таким должно быть проявлено максимальное внимание со стороны электриков автопарков.

Перечень повреждений и стоимость ремонта

Прежде чем приводить список деталей, потребовавших замены, и указывать стоимость ремонта транспортного средства, сделаем акцент на том, что при нынешнем уровне цен на запасные части проводить ремонт тягача с применением новых комплектующих было бы очень расточительным мероприятием. Особенно если учитывать возраст (более десяти лет) и пробег тягача (более 1,3 млн км). А ведь подобные машины в большом количестве стоят на балансе перевозчиков из разных регионов России. И в ближайшее время они вынужденно будут находиться в эксплуатации, так как их попросту практически нечем заменить. Поставки новых тягачей европейского производства сокращены (небольшой объем идет через



Пол в кабине обгорел. Для предотвращения его коррозионного разрушения потребовалось восстановление лакокрасочного покрытия



Оплавленные пластиковые бачки радиатора автоматически приговаривают его к списанию в утиль, даже если узел не потерял герметичность



Тушить возгорание мешала тепло-шумовая защита, выполненная в виде короба. Так как оперативно демонтировать ее не представлялось возможным, ею пришлось пожертвовать



Соединительные манжеты – универсальные элементы. Подобрать их из наличия, ориентируясь по длине и диаметру оригинальной детали, несложно



Огонь не пощадил и расширительный бачок. Его также приобрели на разборке за 2 тыс. рублей



Виновник возникновения короткого замыкания и пожара – жгут проводов с перетертой изоляцией

дружественные страны), приостановлены или вовсе не производятся. Это же в определенной мере относится и к поставкам запасных частей.

Чтобы оптимизировать затраты транспортной компании и в максимально короткий срок вернуть транспортное средство на линию, механики СТО согласовали с владельцем машины использование для ремонта бывших в эксплуатации деталей. Сегодня такой подход к выбору и покупке запасных частей становится особенно актуальным применительно к машинам прошлых поколений, имеющим большие пробеги. На тягачи возрастом 8 – 12 лет новые запасные части в наличии есть только у крупных торговых компаний, которые имеют собственные склады. А их стоимость неоправданно высока.

Важно отметить, что применение подержанных запчастей требует от механиков, которые их выбирают, высокой квалификации, так как каждая деталь должна быть проверена на предмет дефектов. Некоторые затруднения при покупке деталей могут возникнуть из-за их отсутствия в ближайших торговых точках (авторазборках). Так, за такими комплектующими, как радиаторы и топливные трубки, необходимыми для ремонта героя нашей статьи – седельного тягача DAF XF, пришлось отправлять машину в соседний город (360 км в одну сторону). Благо у сервисного центра есть свой легкий фургон, который специально используется для таких целей. Но даже с учетом затрат на топливо, оплату труда водителя, амортизацию машины покупка б/у деталей обошлась значительно дешевле новых.

Поврежденных элементов конструкции тягача, благодаря оперативным действиям сотрудников СТО по тушению пожара, оказалось немного. Один из них пришлось разрушить сознательно. Так, тушить огонь мешала тепло-шумовая защита, выполненная в виде короба. Так как оперативно демонтировать ее не представлялось возможным, данным конструктивным элементом пришлось пожертвовать. Забегая впе-

ред, скажем, что при ремонте тягача механики установили подержанную деталь. Установкой короба пренебрегать нельзя, поскольку он не только эффективно снижает уровень шума, генерируемого силовым агрегатом, но и положительно влияет на условия труда водителя. Кроме того, тепло-шумовая защита уменьшает загрязнение мотора, что важно с точки зрения его безотказной работы. Замена также подлежали: радиатор системы охлаждения с расширительным бачком, вентилятор, приводная муфта, ремень. Были приобретены и топливные трубки. Их взяли полным комплектом. Само собой разумеется, под замену пошел и жгут проводов, который стал причиной возгорания. Его перед установкой на машину электрик внимательно осмотрел (по сути – перебрал) на предмет повреждения изоляции проводов, а также заменил внешнюю оплетку. Также были заменены оплавившиеся магистрали пневматической системы.

Итоговые затраты на запасные части составили примерно 140 тыс. рублей. Слесарные работы по их замене обошлись в 103 тыс. рублей. Такая сумма относительно невелика, так как объем работ был весьма внушительным. Только переборка жгута электропроводки и замена магистралей пневматической системы отняли немало времени. Не забудем и то, что много сил было потрачено на восстановление кабины, которая также пострадала при пожаре, пусть и частично. Чтобы гарантировать ее защиту от коррозии, места, подвергшиеся воздействию температуры и открытого огня, были зачищены и окрашены современными лакокрасочными материалами. Прибавим сюда трудозатраты на демонтаж/монтаж ряда деталей обивки кабины и установленных на ней элементов. Стоит ли говорить о том, что при приобретении новых деталей стоимость восстановления машины была бы значительно большей. ❏



То, что не пострадали элементы системы питания, – большая удача. В противном случае стоимость ремонта тягача могла бы утроиться



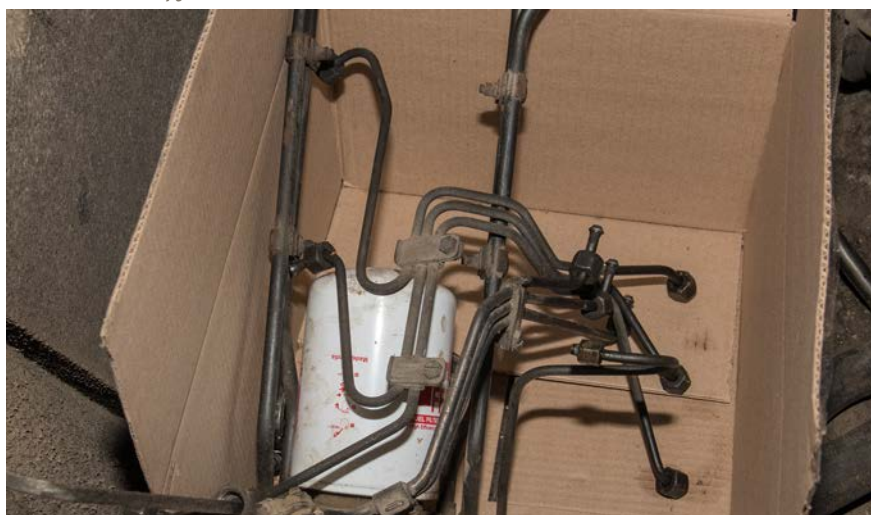
Муфта вентилятора также пострадала в огне. Ее покупка на разборке обошлась в 8 тыс. рублей



В едином жгуте находятся кабели, идущие к стартеру, генератору, а также провод массы



Хорошо, что дизель в целом не пострадал от огня. Сегодня покупка б/у силового агрегата в хорошем техническом состоянии на седельный тягач DAF XF обошлась бы в 500 – 600 тыс. рублей



Замене подлежали и топливные трубки. Новые детали найти крайне затруднительно. Их не держат на складах магазинов. Стоят они дорого. Срок заказа большой. Единственный выход из ситуации – найти б/у детали в хорошем состоянии

МНЕНИЕ

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

– После происшествия мы изучили информацию о подобных случаях возгорания тягачей DAF XF и пришли к выводу, что у данной модели они носят не единичный характер. Это, в частности, подтвердил и сотрудник компании, которая специализируется на разборке моделей DAF, где мы приобретаем б/у запасные части для ремонта седельного тягача. Следовательно, машины с пробегами более миллиона километров находятся в группе риска. Чтобы снизить вероятность возникновения короткого замыкания, воспламенения электропроводки, пожара в моторном отсеке, мы рекомендуем установить выключатель массы.

Относительно ситуации с запасными частями для европейских тягачей могу сказать следующее. Их стоимость, к сожалению, заметно не снизилась даже на фоне поставок из дружественных стран. По этой причине для удешевления цены ремонта машин я предлагаю нашим клиентам по возможности использовать бывшие в эксплуатации комплектующие, которые находятся в хорошем состоянии и имеют приличный остаточный ресурс.

Что касается расходных материалов и, в частности, моторных масел, то по ним ситуация стабилизировалась. На рынке появились новые игроки. Но в целом цены на смазочные материалы выросли. Если раньше затраты на масло для обслуживания мотора магистрального седельного тягача составляли 17 – 18 тыс. рублей, то сегодня клиент платит 25 – 30 тыс. Радует, что дефицита по маслам нет. При необходимости можно заказать и достаточно оперативно приобрести продукт с нужным уровнем качества, допусками, вязкостью.

Если разумно подбирать расходные материалы, ориентируясь не на их бренд, а на соотношение цена/качество, то стоимость стандартного технического обслуживания седельного тягача с применением неоригинальных (но качественных!) фильтров и масел соответствующего уровня эксплуатационных свойств составит примерно 40 тыс. рублей.

МНЕНИЕ

ЭДУАРД РЫБИН, ЭЛЕКТРИК СЕРВИСНОГО ЦЕНТРА «ГРУЗОВИК СЕРВИС»:

– В едином жгуте, проложенном с правой стороны ДВС (по ходу движения автомобиля), находятся кабели, идущие к стартеру, генератору, а также провод массы. Такое техническое решение на седельном тягаче DAF XF является достаточно спорным, особенно с учетом того, что у рассматриваемого нами автомобиля, впрочем, как и у многих других импортных тягачей, отсутствует выключатель массы. Поскольку у машин с большими пробегами возможно перетирание силовых проводов и короткое замыкание, мы настоятельно рекомендуем нашим клиентам устанавливать выключатель массы, который не предусмотрен архитектурой электропроводки. Стоит это совсем недорого. Также настоятельно рекомендую на тягачах DAF XF с пробегами более миллиона километров проводить периодический осмотр жгута с силовыми проводами на предмет перетирания изоляции, в том числе об оплетку. При своевременном обнаружении дефектов изоляции ремонт жгута обойдется в относительно небольшие деньги и позволит избежать возгорания или полной утраты автомобиля.



Директор ООО «Эр-Транс» Э. Н. Бутримов: «АСМАП помогает перевозчикам не словом, а делом»

Компания «Эр-Транс» – один из самых надежных и проверенных международных автоперевозчиков Ростовской области. Автопарк предприятия под руководством основателя Эдуарда Бутримова за годы существования неоднократно менял свою численность. Но фирма всегда бесперебойно выполняла свои обязательства перед контрагентами. В 2009 году ООО «Эр-Транс» стало одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» в категории от 1 до 10 транспортных средств. Мы пообщались с Эдуардом Николаевичем и узнали о том, как организация переживает нынешние непростые времена и как преодолевала предыдущие кризисные моменты.

Евгения ШИЛОВА

– Эдуард Николаевич, вы не раз проходили испытания, связанные с нестабильностью экономики. Расскажите, есть какой-то аспект, кроме финансового, который объ-

ясняет, что одни перевозчики закрываются в кризис, а другие работают?

– Человек должен понимать внутренние процессы бизнеса, а лучше всего быть из этой сферы. Международные перевозки – это живой орга-

низм, который постоянно меняется, и руку надо всегда держать на пульсе. Что такое перевозки по России? Заключил, условно, контракт на маршрут Москва – Ростов и пошел работать конвейер. Туда, сюда. По накатанным рельсам, как электрич-



Э. Н. Бутримов

ка, машины ходят. Успеваешь только распределять финансы, счета делать, отчеты формировать. Тут, наверное, и коммерсант из другой отрасли справится. Кто-то приходит из других бизнесов, думая, что международные перевозки – легкие, быстрые деньги. Эти люди не понимают процессов, не видят экономику бизнеса. Спросят у кого-то знакомого, какие ставки, и думают, что доход будет огромным. Сначала, может, так и бывает... До первого ремонта, до первого простоя... Там уже и свое докладывать приходилось. Особенно много подобных коммерсантов пытались попасть в международники в нулевые годы. Но очень мало кто остался, столкнувшись с реалиями этого бизнеса. А есть действительно транспортники, которые к этому делу шли всегда, тя-

готели. Здесь уже совсем другое дело. Вот они и выживают.

– **А вы из этой сферы вышли?**

– Я начинал простым водителем в «Совтрансавто-Ростов». Но я шел к этой работе с детства. В пятом классе у меня уже жизнь была расписана до тридцати пяти лет. Все было распланировано. Я оканчиваю восемь классов школы, вступаю в комсомол, поступаю в автотранспортный техникум, где открывается категория С. После иду в армию, где открываю категорию Е. Затем становлюсь кандидатом в члены партии, вступаю в нее и устраиваюсь работать в «Совтрансавто», становлюсь «софником», как тогда называли труженников предприятия.

– **И как с планом? Удалось реализовать то, что придумали?**

– На самом деле, да. Все, кроме партии, прошло именно по тому сценарию, который я придумал в детстве. Я увидел эту огромную желтую машину и понял, что буду ее водителем. Дальше начал думать, как реализовать мечту. Так и получилось. После окончания техникума и до призыва у меня было немного времени. На этот промежуток устроился в «Совтрансавто» учеником слесаря, но все же на предприятие мечты! В армию ушел уже оттуда. Из армии вернулся сюда же. Начал работать водителем в хозяйственной службе, так называемой хозяйке. Она занималась, грубо говоря, обеспечением, доставкой запчастей со складов, расположенных по всему Союзу, на нашу базу. И там трудился около трех лет. Только после этого, в 1993 г., пересел вторым водителем на международное направление.

– **В какую страну вы совершили свой первый рейс? На иностранной машине?**

– Первый рейс был на МАЗе. Ехали с очень опытным водителем в Италию. Это был полный шок для меня, я такого в жизни не видел. Дороги, сервис, еда, напитки, одежда... Да, все поражало. Даже в странах соцлагеря, не говоря уже о некоммунистической Европе. Потом дорос до самостоятельных рейсов и с удовольствием работал много лет.

В начале двухтысячных время менялось, захотелось чего-то другого. И я пошел на работу в филиал АСМАП по ЮФО, к Олегу Александровичу Татарченко. Там научился очень многому. Один из самых главных навыков – это умение «видеть документ». Я понял, как выбирать и определять самое важное, наиболее существенное в сложных нормативных актах и постановлениях. Там же узнал «официальную», бумажную работу международных перевозок.

– **А как вы стали хозяином собственного предприятия, занимающегося международными перевозками?**

– Работа в Ассоциации была хорошей и интересной, но хотелось создать свое предприятие. Подумал, все рассчитал (вы же понимаете, что

я люблю долгосрочное планирование) и реализовал. Так взял первые три машины в Германии, это были MAN. Но довольно скоро перешел на Mercedes. MAN производит хорошие машины, но в середине двухтысячных очень сложно было их обслуживать. Не было большого количества представительств, у которых в наличии находились все запчасти. Mercedes на тот момент был все-таки более раскручен, и ремонт его проходил намного быстрее. Ведь чем дольше у тебя простаивает машина, тем больше денег ты теряешь.

– **На каких направлениях в основном осуществляет перевозки «Эр-Транс»?**

– Я работал по разным маршрутам. Говорю же, что международные перевозки – бизнес живой, подвижный. Мы зависим от огромного количества факторов, в том числе от внешних и внутрисполитических решений не только нашего государства, но и других стран, экономических кризисов, курсов валют и еще нескольких десятков обстоятельств. Поэтому сначала мы работали с Италией, потом с Финляндией, Грузией, Турцией... На момент начала пандемии основным направлением работы «Эр-Транс» была Турция. Приходилось сталкиваться с многочисленными трудностями, большими простоями на границе, которые обуславливали нарушение сроков в контрактах, плюс водители выматывались, нервное напряжение было на пределе. Но в какой-то момент вопросы утряслись, работа возобновилась.

– **АСМАП оказала какую-то помощь предприятиям в тот нелегкий период?**

– Безусловно. И не только в тот момент, Ассоциация делает это постоянно. АСМАП действительно очень помогает перевозчикам. И не словом, а делом. Мы всегда знаем, что за нас Ассоциация стоит горой. Именно АСМАП взаимодействует с Министерством транспорта, с таможней, пограничниками. Наши права отстаивают на самом высоком уровне. Любая отрасль должна регулироваться какой-то организацией, которая будет представлять интересы боль-

шинства. Представьте себе, если бы не было АСМАП в российских международных автомобильных перевозках? Как бы руководители предприятий решали проблемы? Такой беспорядок был бы, что большинство перевозчиков за территорию РФ выехать бы не смогли (смеется).

– **Вы начинали в «Совтрансавто». Всегда принято было считать, что это элита среди водителей. На сегодняшний день вам встречаются молодые водители такого же класса, как «софики»?**

– Очень жаль, но нет. Расскажу историю, которую я запомнил на всю жизнь, она очень показательная, про водительское мастерство, водителей старой школы, водителей с большой буквы. Несколько наших машин попало в Италию. То ли на выходные, то ли на праздники. А там в праздники или выходные никто не работает. В общем, на стоянке нам нужно было ждать несколько дней. Мы от «головы» одной машины отцепили прицеп, чтобы съездить в магазин. Вернулись, сели за столик, обедаем. Тут слышим грохот. Оказывается, фиксаторы прицепа с грузом леса не выдержали и подломились. Мы, конечно, в шоке, но что бы сделал европеец? Позвонил бы в сервис и ждал ремонтников. Мы же с мужиками засучили рукава и начали ремонт самостоятельно. Поднимали прицеп больше чем половину дня. А когда подогнали «голову» и закрепили уже прицеп, все водители-иностранцы, которые были на стоянке, обступили нас и начали аплодировать! Это был знак восхищения российскими водителями. Сейчас таких практически нет, только старая школа.

– **Какую роль играет водитель в сложной цепочке международных автоперевозок?**

– Я убежден, что в любом деле кадры решают все, но в сфере международных автоперевозок это особенно ярко проявляется. Ты можешь заключить контракт, выстроить логистику, организовать погрузку, но водитель, грубо говоря, на передовой. Именно он попадает в сложные ситуации, проходит таможню, днями стоит в пробках. И от действий водителя

зависит все, твой бизнес в том числе. Поэтому подбор кадров – самое важное, что может быть в нашем деле.

Вот вам еще пример из жизни «Эр-Транс». Мы несколько лет возили декорации одного театра на гастроли по Европе. Как известно, с актерами едут еще и работники сцены, грузчики. Командировочные небольшие и хочется людям оставить максимум денег на покупки, поэтому они спрятали в декорациях алкоголь и какие-то консервы. Ничего не подозревающий водитель выезжает в рейс. И представьте, уже во Франции машину останавливает жандармерия, которая находит эту контрабанду! Все знают, что французские жандармы самые жесткие и договориться с ними невозможно. А в грузе контрабанда. Да это катастрофа просто! А наш водитель договорился с французами, рассказал ситуацию, что-то объяснил и гастролы состоялись. Не решил бы проблемы – сорвалось бы все. За таких людей и надо держаться, с ними не пропадешь.

– **Как обстоят дела с бизнесом у вас на сегодняшний день?**

– В нынешней ситуации я решил сделать небольшой перерыв. Непонятно, как будут ходить машины, какие будут пробки, какие простои. У нас в этом году был случай, что машина выехала в марте, а вернулась в начале июня! Люди чуть с ума не сошли в этих простоях. Я прикинул все и понял, что парк у «Эр-Транс» небольшой, он не в лизинге и не в кредите, лучше сделать перерыв и подождать, чем отправлять водителей в рейсы без конкретных сроков. Как только все немного устаканится, сразу же начну работать, но сейчас лучше переждать.

Несмотря ни на что, желаю всем коллегам не терять оптимизма, веры в лучшее. Сложные времена закончатся однозначно, иначе не бывает. Автомобильные перевозки будут всегда, без них невозможно функционирование государства, не работают нормально экономические процессы, а значит все наладится. Желаю всем терпения, выдержки, спокойствия. Пусть ваши родные и близкие будут здоровы! 🍀



Вижу цель – не вижу препятствий

Есть на Южном Урале транспортная компания индивидуального предпринимателя Д. Ю. Стецюка (г. Челябинск), которая уже не первый год перевозит грузы, выбрав не самое легкое направление перевозок – на Турцию. Именно оно в настоящее время стало одним из основных для формирования новых логистических грузопотоков между РФ и другими странами. О текущей ситуации мы поговорили с руководителем предприятия.

Георгий ШПРЕЙЕР

– **Дмитрий Юрьевич, расскажите, почему вы начали заниматься грузоперевозками?**

– Играл и доигрался. Дело в том, что в детстве я увлекался коллекци-

онными моделями КАМАЗов, а теперь, когда вырос, они просто стали большими и настоящими.

Мой папа – дальнобойщик с 30-летним стажем. Когда я учился в восьмом классе школы, он взял меня с собой в рейс в Краснодар. Для меня это были лучшие летние

каникулы. Особенно мне нравилось наблюдать за меняющимися видами из окна. Всегда мечтал путешествовать и делаю это с огромным удовольствием сейчас.

Я превзошел своего учителя (то есть отца) и стал руководителем собственной транспортной ком-

пании. Правда, раз в год люблю сам сесть за руль тягача и съездить в рейс. Для меня это как отпуск. Сменить офис на то, что я называю «ушел на удаленку», и тем самым изучить профессию изнутри: о чем думают мои водители, что нужно для комфортной работы, понять особенности и психологию.

– **С чего начинали, сразу с международных автоперевозок или внутрироссийских?**

– В 2012 г. мы с партнером приобрели несколько автоманипуляторов, работали они на стройках. Потом решили открыть второе направление – междугородние грузоперевозки. В конце того же года купили в кредит новый МАЗ-5440А5, который возил грузы с Урала в Москву. Со временем продали манипуляторы, взяли еще пару МАЗов с двигателями «Мерседес-Бенц».

– **Почему решили заниматься МАП?**

– Поскольку Челябинская область граничит с Казахстаном, туда

и решили сначала поехать. Из-за отсутствия нормальных дорог ставки в Казахстан были выше, чем на внутрироссийских перевозках. В первом же рейсе на границе нам благополучно выписали штраф за отсутствие допуска на осуществление международных перевозок. Наверное, это и стало началом. В 2015 г. я успешно отучился в Уральском учебно-консультационном центре АСМАП и затем получил допуск к осуществлению международных перевозок. Далее мы открыли новые направления – Узбекистан и Таджикистан. С 2019 г., как только в Турции отменили визы для водителей, мы переключились на это направление.

– **Каков подвижной состав вашей компании?**

– Сейчас автопарк предприятия состоит из шести автопоездов возрастом от пяти до десяти лет. Преобладают тягачи марки Mercedes-Benz и КАМАЗ-5490, так что можно сказать, что автопарк состоит почти из одних машин марки Mercedes-Benz. Считаю их хорошими рабочи-

ми лошадками, которые отличаются простотой и низкой стоимостью обслуживания. Это очень актуально для нас в Турции – доступность сервисов и магазинов запчастей по этой марке.

– **Почему решили вступить в члены АСМАП?**

– Мы поняли: чтобы грузиться обратно в Россию из Узбекистана, нужна книжка МДП. Так я познакомился с Ассоциацией, и в 2017 г. мы были приняты в члены АСМАП. Считаю, что это дает прямую пользу для собственного бизнеса, а также обеспечивает доверие к тебе со стороны партнеров и заказчиков перевозок грузов.

– **Какие направления грузоперевозок у вашей компании?**

– Мы ездим в Казахстан, Узбекистан, Киргизию, Таджикистан, Монголию, Китай (недолго), на Украину. Сейчас основными направлениями перевозок являются Армения, Грузия и Турция, иногда Узбекистан. Кроме того, мы планировали начать перевозки в Болгарию, Румынию, Грецию, но



в наши планы вмешались санкции, которые запретили российским перевозчикам работать на территории стран ЕС.

– Ваше предприятие – одно из немногих на Урале, которое уже не первый год осуществляет грузоперевозки в/из Турции. С какими сложностями сталкиваетесь при выполнении рейсов? Как закрытие границ ЕС для российских перевозчиков в апреле 2022 г. повлияло на перевозки на грузино-турецком направлении?

– На данном направлении всегда главной проблемой были и есть простои на границе РФ – Грузия на МАПП «Верхний Ларс». Мы стоим и туда и обратно, половину времени тратим на это. Водители неделю могут стоять на одном месте, от этого и проблемы с кадрами. Они рассуждают так: «Лучше уж я по России поезжу, дома чаще

буду». И они правы. Рейс на Турцию с Южного Урала (когда еще не попал в снежный или селевой плен на перевале) занимает минимум 21 день. А если случились задержки, связанные, скажем, с погодными условиями, то уже в два раза дольше. Ждем с нетерпением появления тоннеля.

Раньше после загрузки в Турции мы грузились на паром и уплывали в Одессу, а затем транзитом через Украину отправлялись домой, в Россию. Но после 24 февраля 2022 г. этот маршрут по понятным причинам закрылся. Позже запустили паромную линию Россия – Турция – Россия. Плата за место на пароме составляла от 2 200 до 3 000 долларов, а это очень дорого. Но сейчас и эта линия не работает. Необходимо срочно организовывать паромное сообщение между портами России и Турции. Это

единственный способ разгрузить сухопутную границу.

После закрытия границ стран ЕС для российских перевозчиков на южном направлении резко вырос поток грузовых автомобилей. Очередь на пунктах пропуска России с Азербайджаном и Грузией значительно увеличилась. Многие из тех, кто работал на европейском направлении, поехали в Турцию. При этом импорт из этой страны вырос, соответственно, увеличилась и стоимость фрахта, и у нас появилось больше заказов. Сейчас машина только выезжает из дома, а ее уже ждут в Турции для обратной загрузки. Главное – быстро туда доехать.

Еще один момент – это нестабильная валюта. Стоимость перевозки прописана в валюте по курсу на день оплаты. Автомобиль едет на дорогом топливе в Турции, стоимость которого доходила до 140 рублей за литр, а к моменту оплаты курс валюты опускался, и мы в итоге получали более низкую стоимость рейса в рублях и несли убытки.

– Если сравнить ситуацию с перевозками на турецком направлении в апреле – июне и в сентябре, есть какие-либо изменения?

– Рубль укрепился и экспорта стало мало. Сейчас мы испытываем проблему с загрузками по экспорту в ту сторону. Открыли три пункта пропуска между Турцией и Грузией после реконструкции, но все равно приходится стоять от одних до трех суток.

Наверное, одно из самых значимых изменений – появление электронной очереди на МАПП «Верхний Ларс» с российской стороны. Теперь вроде бы все едут по порядку. Раньше 20 машин-зерновозов пролетали с помощью «толкачей» и тут же их документы относились на оформление, через пару часов они уже пересекали границу, а все остальные автопоезда до накопителя так и не добирались, проводя в ожидании немало дней. Со стороны Грузии, к сожалению, проезд через границу нередко отнимает 15 дней и более. Грузинские власти

отдают приоритет транспортным средствам с экспортными товарами из Грузии. Они едут без очереди. Остальные вынуждены сутками стоять без движения.

– Как ваше предприятие пережило март – май 2022 г., когда были сложности с приобретением иностранной валюты и банковскими картами?

– Проблемы, как и у всех российских международных перевозчиков, – банковские карты Visa и MasterCard перестали работать на территории иностранных государств, и мы просто не могли заправиться и оплатить все расходы (страховки, транзит, стоянки и пр.) по Турции и Грузии. Водители в прямом смысле сидели без денег. Затем мы им сделали карты платежной системы «Мир», которая нас и спасала – снять валюту, заправиться, все по ней.

Потом карта «Мир» перестала работать в Турции, и теперь водителю приходится давать наличные деньги на расходы и суточные, как в 90-е годы.

В Грузии, например, надо заплатить около 20 000 рублей (в валюте). Если водителю дать наличные, то он их на границе поменяет по невыгодному курсу, умноженному на два. Выручали переводы «Золотой короной». Сейчас мы сделали банковские карты Казахстана, ими и расплачиваемся.

– Изменилась ли номенклатура перевозимых грузов на турецком направлении с апреля 2022 г.?

– Да, ассортимент только растет. Как пример, наш заказчик раньше покупал шнеки для бетонных заводов в Италии, а из-за санкций начал их приобретать в Турции. Правда, в первый раз с этим грузом мы стояли неделю в Турции, потому что валютные переводы шли очень плохо и долго, а товар без оплаты не отдавали.

– С какими проблемами сталкивается ваше предприятие в настоящее время?

– На сегодняшний день это проблема с кадрами. Я считаю, что грамотные кадры – это 80 % успеха. Если водитель толковый, то и

тягач будет исправно бегать десять лет, а если нет, то через три года надо продавать.

Средний возраст водителей на предприятии – около сорока лет. Из-за дефицита российских водителей вынуждены привлекать граждан Казахстана.

Уровень водительского мастерства, к сожалению, с каждым годом падает, и поэтому все сложнее найти водителей. На международном направлении особенно тяжело, потому что водитель долго не бывает дома, и в целом профессия становится все менее привлекательной. Молодежь не идет, возрастное поколение уже стареет.

– Есть ли задержка по оплате за выполненные рейсы?

– По-разному бывает, но в целом на международных перевозках платят в оговоренный срок, не так, как на внутрисоссийских, когда задерживают оплату в 50 % случаев.

– Что, по вашему мнению, необходимо в первую очередь сделать государству для поддержки и развития транспортных компаний сегодня, в том числе выполняющих грузоперевозки? Какие меры поддержки нужны?

– Нам необходимо обновлять автопарк, в идеале на новые или трех-пятилетние тягачи европейских производителей. В Казахстане я могу взять сейчас достойный тягач. Его стоимость там ниже, чем заплатить в России утилизационный сбор, а это 3,5 млн рублей за тягач старше трех лет и 1,2 млн рублей за полуприцеп.

Для сравнения: официальный дилер «Мерседес-Бенц» в Казахстане сейчас предлагает новый тягач за 86 000 евро, если покупатель сам забирает его в Европе, и 135 000 евро уже с учетом всех платежей, а это 8,3 млн рублей плюс утилизационный сбор в размере 800 000 рублей. Итого 9 млн рублей. Седельный тягач КАМАЗ-5490К5, который собирается в России, предлагают за 11 – 12 млн рублей. Он уступает «Мерседес-Бенц» и не

подходит для международных перевозок из-за сложностей в обслуживании. При этом тягач европейского производителя в РФ сейчас приобрести практически невозможно из-за их отсутствия и ухода многих производителей грузовой техники с российского рынка.

Может, стоит отменить утилизационный сбор или значительно его снизить в условиях санкций? Тогда мы сможем хоть как-то обновлять свой подвижной состав.

– Расскажите какой-нибудь интересный/забавный случай из вашей практики или от водителей вашего предприятия?

– Интересный случай произошел с моим водителем, который из Турции ехал первый раз в Россию транзитом через страны Евросоюза (Болгария, Румыния). Из-за неоплаченного штрафа (за скорость), про который он не знал, ему отказали во въезде на территорию Украины. Но нам повезло, после оплаты штрафа через три дня ему сняли запрет на въезд, и он благополучно поехал дальше.

Или другой пример. Этим летом в Грузии водитель неделю простоял в очереди, которая скопилась перед г. Тбилиси, и уже когда повернул на пункт пропуска «Верхний Ларс» и оставалась финишная прямая до накопителя, утром из-за дождей размывает нейтральную полосу и дорогу полностью закрывают. Тогда мы были вынуждены изменить маршрут и поехать через Азербайджан.

– Расскажите немного о себе, о ваших увлечениях, семье. Чем любите заниматься в свободное от работы время?

– Я бывший спортсмен, кандидат в мастера спорта по легкой атлетике, поэтому у меня девиз по жизни: «Вижу цель – не вижу препятствий». Увлекаюсь кайтсерфингом, езжу на мотоцикле.

Женат, дочке шесть лет. Свободное время стараюсь проводить с семьей, ведь в этом смысл жизни. 🚗





Всегда в тонусе

Водители организаций – членов АСМАП являются настоящими профессионалами своего дела, опытными, знающими все подводные камни этой непростой работы, всегда готовыми прийти на выручку коллеге. В рейсах с ними нередко случаются занимательные, а порой и поучительные истории, которыми они щедро делятся с нашими читателями.

Доверяй, но проверяй

Довольно неприятные события пережил один из водителей предприятия из Северо-Западного федерального округа. Он трудится как на международных, так и на внутренних рейсах.

Однажды на сервисе по поиску грузов и перевозчиков был найден довольно привлекательный рейс: нужно было отвезти доски по маршруту Клетня (Брянская область) – Калуга. Фирма заказчика, указанная на сайте, была надежная, проверенная.

Водитель выехал в Клетню, загрузился и поехал в Калугу на выгрузку согласно заявке. Позже увидел, что в накладной почему-то было указано место разгрузки – Смоленск. Приехал в Калугу, разгрузился, получил оплату за работу и поехал дальше по своим делам, на обратную загрузку. Этим же вечером ему поступает звонок из Смоленска:

– Где наша доска?

– Как где? Согласно заявке груз выгружен в Калуге и, более того, оплата за перевозку мною получена.

– Но, извините, вы должны были их привезти в Смоленск.

– Постойте, в заявке было указано, что разгрузка в Калуге. Я не мог ваш груз повезти в Смоленск.

Как оказалось, доски были украдены мошенниками. Они взломали личный кабинет предпринимателя на сервисе и заменили место доставки. Доверенность на отгрузку у них оказалась фальшивая. Заведено уголовное дело по факту мошенничества. Так что будьте бдительны и аккуратны, всегда проверяйте соответствие всех документов!

Подобная история произошла с водителем и в российской столице. Нашлась работа на перецепке в Москве. Первый рейс – перевозка сантехники из Владимирской области. Водитель привез загруженный полуприцеп, отцепил его на указанной стоянке. Второй рейс – в районе Очаково-Матвеевское. Забирал полуприцеп с польскими яблоками, вернулся обратно на ту же стоянку, отцепил и этот полуприцеп. Третий рейс был по

Московской области. Собирал кондитерский жир с местных фабрик, по окончании также привез полуприцеп все на ту же стоянку. Четвертый рейс осуществлен на рефрижераторе с загрузкой в Чехове на заводе Danone. После загрузки снова привез полуприцеп все в то же место. Тут же заказчик по имени Алеша обратился к водителю с просьбой: якобы сломалась машина под Бронницами, надо поехать сделать перецепку. Водитель приехал на место, позвонил указанному коллеге, но его телефон не отвечал. У Алеши – также недоступен.

– Возвращаясь я обратно на стоянку, – рассказывает водитель. – А рефрижератора с последнего рейса уже нет на месте. Вновь звоню Алеше – тишина.

Вечером приходит СМС: «Уважаемый Сергей, компания «Рога и Копыта» закрылась, в полицию вызывают – много не говорите». Я как порядочный гражданин сразу же обратился в полицию, где мне отказали, так как заявление о краже никто не подавал. А через день начались звонки: где моя сантехника, где наши яблоки? Я вернулся обратно в Москву, написал встречное заявление, съездил на стоянку, где, собственно, были отцеплены все полуприцепы, запросил записи с видеорекамера, на которых видно, что я эти полуприцепы не забирал.

В итоге этот предприимчивый Алеша украл четыре груженых полуприцепа. И в ходе разбирательства выяснилось, что он еще годом ранее таким же образом похитил два полуприцепа, груженых шоколадом.

Надежные методы

Стремление помочь коллеге по цеху всегда отличало настоящего водителя. Но порой некомпетентность отдельных личностей приводит в замешательство даже бывалых международных водителей. Рассказывает водитель предприятия из Дальневосточного федерального округа:

– Таких водителей я еще не встречал на дорогах. Возвращаясь из спортзала поздно вечером, я заехал в круглосуточный магазин. На улице слякоть, грязь. Людей почти нет, все домой скорей бегут с работы. В

магазине прямо на кассе ко мне обратился молодой человек лет двадцати.

– Извините, не могли бы вы мне помочь с машиной? Музыку забыл выключить, не заводится.

– Без проблем, сейчас только покупки оплачу и подойду.

Далее я вышел к машине, увидел этого парня и подъехал к его автомобилю. Открываю капот и вижу, что это «чудо» надевает плюсовую клемму на свой аккумулятор и тянется к моему.

– А минусовой не надо? – поинтересовался я.

– У меня только плюс на аккумуляторе сел, а минус нормальный, – уверенно произнес молодой водитель.

Я косо посмотрел на парня. Улыбнулся, после чего дал ему попробовать осуществить задуманное. Крутил, крутил, а машина не запускалась.

Через некоторое время я ему предложил все-таки подцепить вторую клемму. И, о чудо, запустилась!

А следующая ситуация возникла с водителем уже непосредственно в рейсе:

– Рано утром я проснулся от шума на стоянке. Помимо моей фуры, неподалеку была припаркована еще одна. Открыв шторку, я заметил молодого водителя, который пытался качать топливо насосом. Я вышел на улицу и крикнул ему:

– Чего, не заводится ласточка твоя?

– Мужик, помоги! Соляра застыла, как быть?

– Лампочки выкручивай, сейчас будем ими отогревать. Провода еще приготовь какие-нибудь, на аккумулятор кинем лампочку.

За несколько минут водитель организовал все то, что я потребовал. Мы открыли крышку топливного бака и окунули туда нагретую лампу. Соляра отогрелась, но не сразу.

– Вот это действительно лайфхак! Не знал я об этом способе. Спасибо, дружище!

Двигатель его запустился. На этом моменте мы попрощались. Порой старый дедовский способ может помочь водителям на дороге. Самое главное, знать правильные методы.

Потому что...

Заканчиваем нашу подборку на мажорной ноте. В последнее время много говорят (да и раньше так было) о негативном отношении к российским водителям на территории иностранных государств. Оно действительно неоднозначное, но бывают примеры доброго и человеческого подхода в случае попадания наших водителей в затруднительные ситуации. Одним из таких примеров поделился генеральный директор ООО «Сталена» (Калининградская область) Сергей Аркадьевич Гоз:

– Выполняли перевозку из Сербии в Калининград. На выезде из страны прямо на пограничном переходе у водителя закончилось рабочее время. Согласно режиму труда и отдыха дальше ехать было нельзя. Ему ничего не оставалось делать, как попросить у сотрудника пограничной службы сделать паузу на самом пограничном переходе. Тот в свою очередь засомневался (на пункте пропуска это делать категорически запрещено), потом обошел машину, увидел российские номера, улыбнулся и указал водителю место, куда можно поставить автопоезд на стоянку. Предложил воспользоваться туалетной комнатой и умывальником.

Тем временем рядом с нашим водителем оказалась машина с литовскими номерами. Ее водитель, пользуясь случаем и ситуацией, также попросился на стоянку на пограничном переходе. Однако сотрудник пограничной службы в вежливой форме попросил того покинуть зону пограничного контроля и осуществлять стоянку транспортного средства «у себя в Евросоюзе». На вопрос литовца, почему русскому водителю можно, а ему нельзя, сербский пограничник ответил фразой, которую можно перевести на русский язык как «потому что».

Наш водитель отдохнул положенное время и продолжил перевозку, с улыбкой и благодарностью вспоминая того сербского пограничника, который не побоялся нарушить инструкцию ради простого российского водителя. 🍷

Позвоночник и матрас

Всем известно, что треть жизни мы проводим в кровати и чаще всего во сне. Поэтому вполне обоснованным покажется такой взгляд на постель, при котором от нее требуется быть не только удобной и комфортной, но и полезной или хотя бы не вредной. Рынок кроватей и матрасов при этом отвечает на эти пожелания потребителей богатейшим ассортиментом, в котором иногда трудно разобраться даже хорошо образованным людям.

Виктор СТЕПАНОВ

Сон и здоровье

Научно доказано, что возможность нормально выспаться является важным фактором здорового состояния организма каждого человека. Таким образом, правильно подобранное спальное место оказывает благоприятное действие на нервную, сердечно-сосудистую, эндокринную и иммунную системы.

Есть сведения даже о том, что нездоровый и неполноценный сон вызывает потребление неправильной пищи. Имеется в виду, что люди, страдающие бессонницей, потребляют больше белка, холестерина и насыщенных жиров.

Недосыпание провоцирует возникновение депрессий не только у взрослых и молодых людей, но также и у детей. Причем на самых маленьких бессонница отражается наиболее серьезно, а именно: увеличивается вероятность возникновения синдрома дефицита внимания, а также развитие гиперактивности.

У людей, страдающих диабетом, из-за недосыпания возникает опасность обострения болезни. У тех же, кто спит менее пяти часов в сутки, на 40 % повышается вероятность возникновения сердечного приступа.

и наполненные водой. Последние также используются в качестве антипролежневых, поскольку наилучшим образом обеспечивают одинаковое под всеми частями человеческого тела давление и исключают образование пролежней.

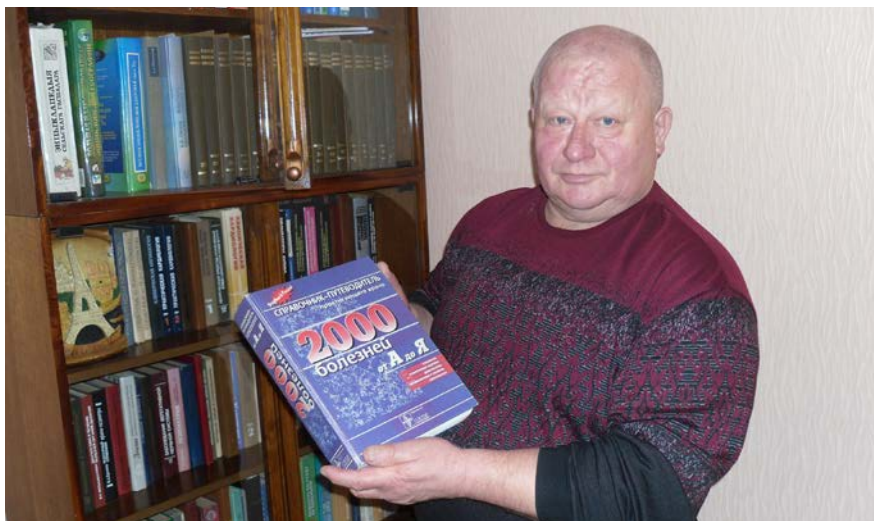
Как отмечают специалисты, в некоторых западноевропейских моделях водных матрасов даже вмонтированы компрессоры, которые подкачивают воду и таким образом поддерживают необходимое давление.

Очевидны, однако, основные недостатки таких матрасов, которые делают их малоприменимыми в условиях городских квартир. Это в первую очередь их уязвимость в отношении механических повреждений. Можно представить себе, например, последствия даже небольших разрывов оболочки матрасов, наполненных водой. При этом самую большую опасность для водных и воздушных матрасов, как отмечают специалисты, представляют домашние животные.

Воздух и вода

Самые важные сведения, полученные при исследовании темы, сводятся к тому, что на рынке присутствуют исключительно матрасы с ортопедическим эффектом, продавцы которых, как правило, всерьез на какое-либо медицинское значение их товаров и терапевтической эффект от них не претендуют.

Детальное изучение вопроса позволило сделать вывод, что больше всего названию «ортопедический» соответствуют матрасы надувные



Врач – мануальный терапевт А. М. Сафронов

Доски отменяются

Для начала следует отметить, что некогда обязательное правило жизни для всех, у кого диагностировали заболевания опорно-двигательного аппарата – спать на жесткой поверхности, по последним данным, неверно. Как утверждают врачи, неврологи и ортопеды, жесткость ложа полезна только в подростковом возрасте, пока формируется скелет. Для людей постарше врачи рекомендуют и матрасы помягче.

Насколько мягкие? Мы обратились с этим вопросом к уже хорошо знакомому читателям журнала «МАП» врачу – мануальному терапевту Александру Михайловичу Сафронову.

Для начала, по его словам, следует учитывать тот факт, что позвоночный столб каждого человека имеет специальные изгибы, которые призваны улучшать амортизацию, в частности при ходьбе, переноске тяжестей. Не менее важен отдых. Между нагрузками на позвоночник человеку нужно отлежаться. Он должен восстановить энергетический потенциал в мышцах, связках, нервах, дисках. Во всем том, что участвует в переносе тяжестей, а также при ходьбе, длительном сидении, езде на автомобиле.

Основную нагрузку в данном случае несут межпозвоночные диски. Если они исполняют свои функции хорошо, днем они гасят колебания, нагрузки, возникающие при всяком движении. На протяжении ночи позвоночник должен сохранять естественные изгибы, с тем чтобы позвонки могли получить все необходимые питательные вещества. При этом происходит замена части энергетических ионов, шлаки – «отработанный материал» – сменяются растворами необходимых позвоночнику питательных веществ. Через позвонки питаются и межпозвоночные диски, поддерживается их упругое состояние, позволяющее им выполнять свою амортизирующую функцию.

Если человек спит покойно и комфортно, это означает, что данным процессам ничего не мешает. Спокойный сон, напротив, свидетельствует о проблемах в позвоночнике. Какого-то определенно здорового

положения для сна нет: и на спине, и на боку, и на животе человек спит комфортно, если нет провисания части позвоночника.

Исключить провисание

По словам А. М. Сафронова, при определении мягкости постели следует учитывать, что она должна обеспечивать ровное положение тела в любой позе. Провисание позвоночника нарушает нормальный процесс его ночного питания. Именно если позвоночник в какой-то его части провисает, человек во сне подсознательно пытается изменить положение, сон его становится беспокойным. Поэтому постель должна быть достаточно мягкой, настолько, чтобы позволить погружение в постель выступающих частей тела («костных выступов с прилегающими тканями», по словам доктора) примерно на 3 – 4 см.

Наш респондент считает, что это погружение обеспечивается верхним мягким слоем современного матраса, под которым обычно находится более жесткий слой, состоящий либо из пружин, либо из цельного куска какого-то материала.

Казалось бы вполне естественным при намерении купить себе современный матрац с ортопедическим эффектом обращаться за рекомендациями к врачам, которые являются специалистами в этой области, тем более к тем, у которых они лечатся. И уже с этими рекомендациями приходиться к продавцам. Тем не менее похоже на то, что специалисты-медики, работающие в обычных поликлиниках, не совсем готовы выдавать такие рекомендации, либо их авторитет недостаточно высок в глазах пациентов.

Продавцы припоминают лишь единичные случаи, когда покупатели ссылаются на подобные рекомендации. И они варьируются от «пожестче» до «помягче», а в большинстве случаев врачи рекомендуют приобретать матрасы средней жесткости.

Непомерно много места в рассказах продавцов занимают материалы и технологии, применяющиеся при изготовлении товаров, которые используются при производстве так

называемых ортопедических матрасов. Практически повсеместным стало упоминание о применении технологий, разработанных агентством NASA.

Материалы

В этом отношении А. М. Сафронов обращает внимание на использование в современных матрасах химических веществ, имеющих свойство выделяться в окружающий воздух. Кроме того, очень часто продавцы говорят об использовании натурального латекса, хотя известно, что этот материал очень дорогой и чаще всего в изготовлении матрасов применяется его искусственный аналог.

Поскольку у простого покупателя нет возможности детально изучить матрац с этой точки зрения, по мнению доктора, оптимальным решением может быть замена матраца после года его эксплуатации. Тем более что уже по истечении этого срока появляются различные проявления износа: уплотняется материал, ломаются пружины, накапливается пыль, частички ороговевшей кожи, которыми питаются микроскопические клещи, чьи фекалии, в свою очередь, могут провоцировать развитие аллергии.

Испытание матраца в месте продажи

Общим для всех продавцов стал один маркетинговый ход – предложение прямо в магазине улечься на матрац и делать выбор на основании ощущаемого комфорта.

Чаще, конечно, такое испытание свойств матраца длится недолго. Хотя некоторые изобретательные продавцы не ограничивают покупателей, разрешают лежать на представленных образцах матрасов неограниченно долго, даже отводят для этого специальные помещения, где можно лежать не на виду у прогуливающейся по торговому центру публики.

В таком случае основным критерием качества матраца становится комфорт при его использовании. Но насколько такой комфорт может свидетельствовать о полезности матраца? Как отмечает А. М. Сафронов, чувство комфорта никому не объяс-

нишь, его можно только испытать, и оно очень индивидуально. Поэтому мануальный терапевт рекомендует не экономить время на предоставляемой продавцом возможности испытать матрас перед его покупкой.

Заболевания позвоночника и выбор матраса

Некоторые рекомендации по выбору матраса при заболеваниях позвоночника можно почерпнуть в распространенных производителях информационных материалах.

Одной из наиболее часто встречающихся проблем является сколиоз, который проявляется в деформации позвоночника с боковым искривлением в плоскости спины. Отмечается, что причины его возникновения недостаточно изучены, а предупредить его легче, чем лечить.

Для профилактики сколиоза рекомендуется приобретать жесткие или средней жесткости матрасы.

Если это заболевание уже диагностировано, следует обратить внимание как на беспружинные, так и на пружинные матрасы (на блоке независимых пружин) на основе латекса или вязкоэластичной пены, в которых слои жесткой латексированной кокосовой койры чередуются с мягкими наполнителями.

Радикулит связан с ущемлением или воспалением седалищного нерва

на уровне пояснично-крестцового отдела позвоночника. При радикулите рекомендуются матрасы средней жесткости и ортопедические подушки небольшой высоты. Важно, отмечают врачи, чтобы матрас повторял контуры тела и обеспечивал точечную подстройку под изгибы спины и шеи.

Наиболее оптимальным вариантом станет матрас на основе натурального латекса или на основе материалов с эффектом памяти (латекс или вязкоэластичная пена).

При наличии грыжи межпозвоночных дисков возникает выпячивание или выпадение фрагмента хрящевого соединения в позвоночный канал.

При этом заболевании производители, ссылаясь на мнение врачей, советуют обратить внимание на мягкие ортопедические матрасы. Можно использовать также так называемый ассиметричный матрас, имеющий разную степень жесткости сторон. Это позволяет спать на разных по твердости поверхностях, то есть при обострении заболевания можно перевернуть матрас на мягкую сторону.

Кроме того, рекомендуется приобретать матрас, изготовленный на основе натурального латекса с независимым пружинным блоком с увеличенным числом пружин на квадратный метр.

При остеохондрозе людям среднего возраста производители рекомендуют подбирать матрас средней жесткости, а пожилым – матрас помягче. Лучше всего подойдут матрасы, в конструкции которых чередуются слои упруго-жесткой латексированной кокосовой койры с мягкими наполнителями из латекса или качественного пенополиуретана.

Остеоартроз является дегенеративно-дистрофическим заболеванием суставов, причиной которого становится, как правило, поражение хрящевой ткани суставных поверхностей. При остеоартрозе рекомендуется спать на боку, в позе зародыша. Благодаря такому положению тела суставы позвоночника раскрываются, что в свою очередь уменьшает давление на пораженные артротом области.

Людям с таким недугом строго противопоказаны мягкие матрасы. Наиболее подходящим для человека с остеоартрозом станет матрас на основе кокосовой койры, жесткость которой будет смягчаться мягкостью вязкоэластичной пены с эффектом памяти. Как утверждают производители, ссылаясь на специалистов-медиков, матрас с таким наполнением будет способствовать полному расслаблению всех групп мышц, снимет напряжение с тканей, а также уменьшит болевой синдром. ➔



Ремонт топливной аппаратуры: дешевле и быстрее

На двигателях тягачей DAF, Volvo и Renault стоит топливная аппаратура компании Delphi, которая требует особого подхода к ее диагностике и ремонту. Вместе со специалистами сервисного центра Diesel-PRO раскрываем тайны мастеров топливного цеха, оцениваем доступность запасных частей и их текущую стоимость.

Андрей ШИЛОВ
Фото автора

Начнем с хороших новостей. Стоимость оригинальных запасных частей для агрегатов топливных систем компании Delphi (в зависимости от номенклатурной позиции) снизилась (!) на 5 – 10 % по отношению к уровню конца 2021 г. И все

это, разумеется, благодаря программе параллельного импорта, компаниям, которые специализируются на обслуживании, диагностике и ремонте топливных систем тягачей, а также независимым игрокам свободного рынка запасных частей.

Напомним, что с ремонтом агрегатов систем питания Delphi после ухода компании с российского рынка у специализированных ма-

стерских возникли некоторые проблемы, связанные с прекращением полноценной технической поддержки оригинального сервисного оборудования и нехваткой запасных частей, которые также поставлялись в Россию по официальным каналам.

К слову, сегодня техническую поддержку по сервисному оборудованию выполняют независимые игроки рынка – частные фирмы. Они отлич-

но справляются с данной задачей. О том, какие методы такие компании выбрали для работы с оригинальным программным обеспечением, заставив его функционировать должным образом, мы говорить не станем. Важно другое: наши ремонтники получили возможность, как и раньше, выполнять на оригинальном дилерском оборудовании весь перечень работ по диагностике, проверке, тестированию агрегатов, а также присвоению специальных кодов форсункам. А это значит, что тягачи и спецмашины, чьи моторы оснащены системами питания Delphi, не встанут к забору по причине их неисправности.

О том, что для диагностики и ремонта топливной аппаратуры Delphi требуется применять оригинальное сервисное оборудование, мы обмолвились не случайно. Дело в том, что за последние годы системы питания обросли большим количеством электронных компонентов, без корректной работы которых невозможно добиться правильного функционирования силового агрегата.

Доказательством тому служит топливная система распространенного в России грузовика DAF XF 105 с мотором Paccar. На машинах предыдущих поколений двигателя оснащались топливной системой, состоящей из классических PLD-секций с механической форсункой. Аналогичная система хорошо известна и по популярным у нас седельным тягачам Mercedes-Benz Actros. С ростом требований к чистоте выхлопа и снижению расхода топлива инженеры провели модернизацию системы питания, в ходе которой единичные насосные секции с механической форсункой (PLD-секции) были заменены на секции с работающим с ними в паре электромеханическим инжектором. Их у Delphi называют системой Smart. Управление ими и системой питания в целом полностью лежит на блоке управления двигателем, сигналы от которого поступают на электромеханические исполнительные механизмы насосов и форсунок по отдельным жгутам (шлейфам) электропроводки.

В классической системе питания с PLD-секциями между ходом плун-



«Смарт»-секция состоит из управляемых электроникой индивидуальной насосной секции и инжектора, которые соединены между собой короткой трубкой



Разрушение пружины спровоцировали ударные нагрузки. О том, что трещина развивалась длительное время, говорит коррозия на месте излома



Для диагностики, снятия параметров агрегатов топливных систем Delphi, а также присвоения кодов форсункам необходимо оригинальное дилерское оборудование – стенд Hartridge AVM2-PC. Его имеют ограниченное число мастерских, выполняющих ремонт агрегатов систем питания дизельных двигателей



Функционал стенда позволяет проводить все поверочно-диагностические операции, а также контролировать работу агрегатов на всех режимах в реальном времени. Стенды альтернативных производителей, которые используют многие независимые мастерские, не могут отображать необходимый перечень параметров для их контроля. Это приводит к тому, что перебранные по обходным технологиям форсунки имеют существенные отклонения и изначально проигрывают по ключевым характеристикам (в том числе надежности и ресурсу) агрегатам, отремонтированным по оригинальной технологии и проверенным на оригинальном оборудовании

жера топливного насоса и ходом иглы форсунки была прямая зависимость. Какую подачу топлива насос обеспечил – столько форсунка и впрыснула в цилиндр. У электронно-управляемой системы («смарт»-секции) подъем иглы и длительность открытия

канала, идущего к распылителю форсунки, происходит строго по сигналу блока управления двигателем. При этом на какой промежуток времени игла откроет канал и сколько раз это произойдет в единицу времени (многоступенчатый впрыск) знает



Стоимость оригинальных запасных частей для агрегатов топливных систем компании Delphi (в зависимости от номенклатурной позиции) снизилась на 5 – 10 %. Запчасти есть и на свободном рынке. По упаковке, в частности, можно судить о том, оригинальные или контрафактные запасные части используются при ремонте. Сегодня, когда на рынке присутствует большое количество поддельных запасных частей, важно знать, как выглядит оригинал. Пример оригинальной упаковки представлен на фото

только блок управления двигателем. Он определяет, какой из алгоритмов впрыска задействовать в той или иной ситуации, исходя из анализа многих данных, приходящих от различных датчиков.

Мало того, электроника постоянно корректирует работу насоса и форсунок, компенсируя связанные с их износом отклонения в работе агрегатов. Данный процесс называется адаптацией. Он растянут по времени. Иными словами, подстройка (адаптация) происходит постепенно и постоянно в процессе работы двигателя.

Возникает резонный вопрос: насколько широки возможности электроники в компенсации отклонений работы агрегатов от штатных показателей? Как показывает практика, блок управления двигателем может компенсировать даже значительные расхождения с эталоном. Например, у представленной на фотографии насосной секции при выявлении причин ухудшения работы мотора была обнаружена лопнувшая возвратная пружина. Несмотря на это электронный блок управления мотором скорректировал управляющий сигнал и внес в алгоритм работы насоса корректировку, позволившую двигателю сохранить работоспособность.

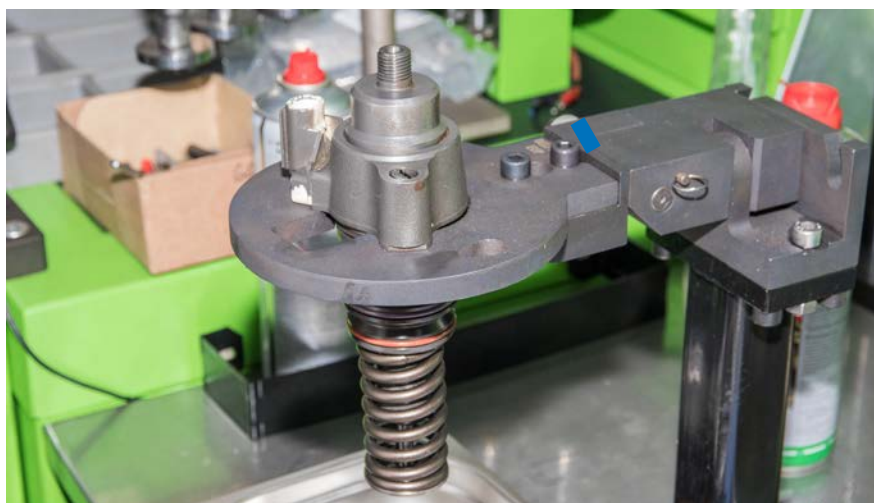
Кстати, а почему пружина лопнула? Как утверждают специалисты, это не связано с качеством материалов, применявшихся при изготовлении данного конструктивного элемента, или с отклонением в термической обработке деталей. Все гораздо прозаичнее – разрушение пружины связано с качеством моторного масла, которое использовал перевозчик для обслуживания мотора своего тягача. А какая зависимость между качеством моторного масла и поломкой пружины? Ведь пружина необходима только для того, чтобы выполнять обратный ход рабочего механизма насосной секции. Верно, но она вместе с толкателем насосной секции, контактирующим с кулачком распределительного вала, находится в специальном гнезде блока цилиндров и контактирует с моторным маслом. Из-за нарушения нормальных условий смазки (сра-

бывание смазочного материала) толкатель периодически заклинивало. В результате сжатая на рабочем ходе пружина не возвращала его в исходное положение, и при каждом последующем контакте толкателя с кулачком распределительного вала возникала ударная нагрузка, которая передавалась и пружине. В ее прутке появились микротрещины (читай – концентраторы напряжения), а циклическая нагрузка завершила дело: развитие микротрещины привело к разрушению упругого элемента. Забегая вперед, скажем, что при дефектовке деталей топливного насоса эксперты обнаружили характерные задиры на плунжере, что подтверждает теорию о его заклинивании.

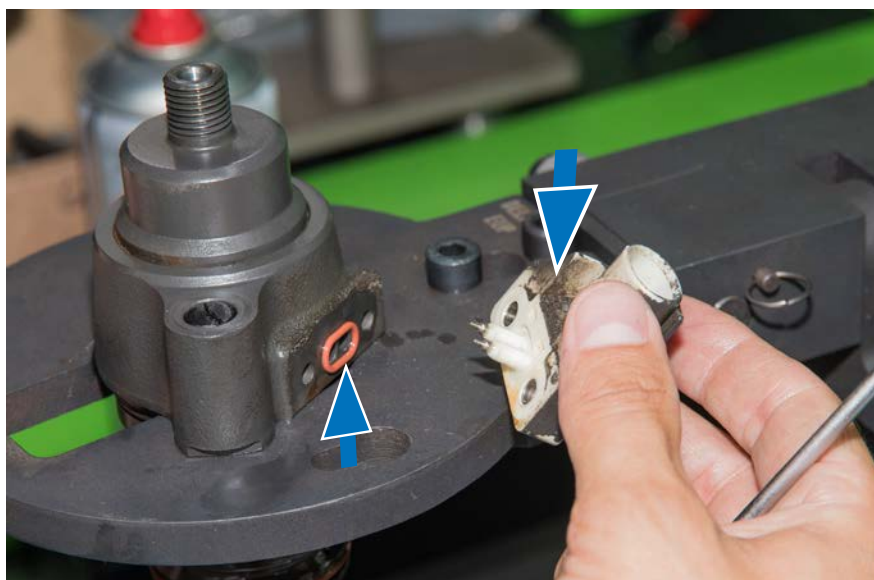
Еще раз подчеркнем, что даже с лопнувшей пружиной насосная секция сохранила частичную работоспособность и внезапного отказа мотора не произошло. Электроника до последнего компенсировала работу «смарт»-секции, но не смогла остановить процесс дальнейшего ухода параметров. Когда возможности корректировки были исчерпаны, дизель начал терять мощность, фиксировалась его нестабильная работа («плавали» обороты), а расход топлива заметно вырос. Это, собственно говоря, и стало причиной обращения в сервис.

Важно отметить, что диагностика агрегата с его полной разборкой не выявила никаких признаков работы машины на топливе несоответствующего качества. Уровни загрязнений, отложений и т. д. были в пределах нормы. Из этого следует, что именно моторное масло стало причиной выхода топливной аппаратуры из строя.

Теперь поговорим о том, в какую сумму обошелся ремонт топливной аппаратуры. Так как имел место быть факт продолжительной работы мотора на некачественном масле, что, как мы указали выше, стало причиной выхода одного из насосов системы питания, перевозчиком было принято решение произвести переборку всех шести пар «смарт»-секций. Ремонт под ключ (запасные части + работа) обошелся владельцу тягача DAF XF 105 в 330 000 рублей.



В специализированных, хорошо оснащенных мастерских переборка агрегатов топливного оборудования Delphi проводится с применением специальной оснастки. Этим гарантируется соблюдение оригинальной технологии ремонта и максимальный ресурс перебранных узлов. Отсутствие у мастеров оснастки приводит к повреждению деталей и их выбраковке, что увеличивает стоимость ремонта или делает его экономически нецелесообразным. Прежде чем отдать деньги за ремонт топливного оборудования удостоверьтесь, что работы будут выполнены с использованием необходимой для этого оснастки



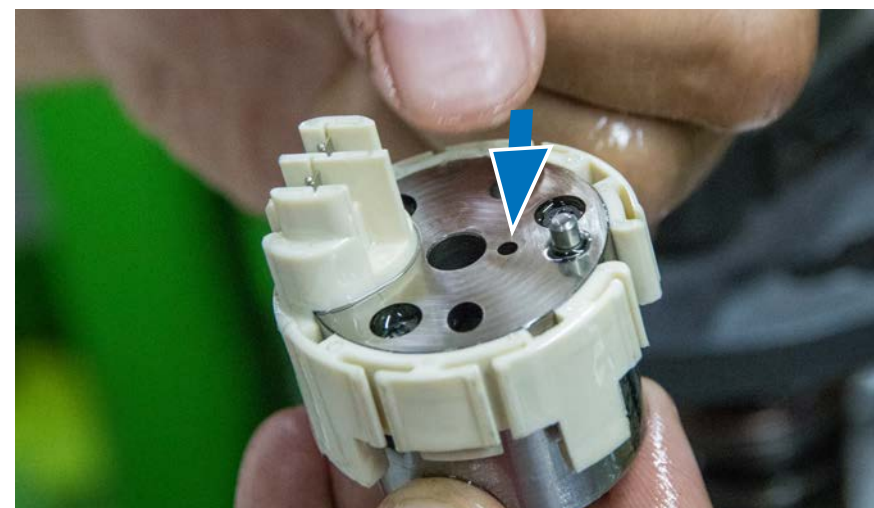
Особое внимание при разборке/сборке электронно-управляемых агрегатов систем питания уделяется электронным компонентам. Важно не допустить их повреждения. Уплотнительные элементы при сборке агрегата заменяются новыми, даже если их состоянию нет претензий

При этом все запасные части были исключительно оригинальными. Для сравнения: приобретение новых агрегатов обошлось бы практически в 1,2 млн рублей! Важно отметить, что перебранным в соответствии с заводской технологией форсункам присвоены оригинальные коды, которые необходимы для корректного формирования блока управления

двигателя подаваемых на них управляющих сигналов. Данная операция проводится только на оригинальном дилерском оборудовании Harttridge. Если такого нет в наличии, то адаптация форсунок при работе мотора занимает много времени (около 10 000 км с длительной работой на холостых оборотах), в которое ДВС работает с отклонениями от за-



Любые дефекты на поверхности прецизионной детали являются поводом списания ее в утиль



Мастер внимательно осматривает детали топливных агрегатов с целью обнаружения загрязнений, которые образуются при работе на топливе низкого качества. Особо внимательно осматриваются каналы. В нашем случае на стенках канала имеются отложения черного цвета



Ни одно повреждение поверхности не должно ускользнуть при проведении дефектовки деталей насосов и форсунок. Стрелкой показан характерный дефект

водских параметров. В частности, расход топлива может на 10 – 15 % превысить привычный для конкретного вида перевозок. А это весьма значительные дополнительные расходы, учитывая текущую стоимость дизельного топлива. Кроме того, неравномерная работа ДВС в период адаптации форсунок дополнительно нагружает детали двигателя, что приводит к их ускоренному износу. ❌

МНЕНИЕ

СТАНИСЛАВ ФОМИЧЕВ, ДИРЕКТОР ТЕХНИЧЕСКОГО ЦЕНТРА DIESEL-PRO:

– Сегодня мы наблюдаем, как налаживаются поставки запасных частей для ремонта агрегатов топливных систем, корректируется их стоимость. В частности, цена на некоторые номенклатурные позиции деталей топливных насосов и форсунок фирмы Delphi уже меньше, чем была на начало 2022 г. Это достигнуто благодаря тому, что стоимость устанавливает не представительство компании, как это было совсем недавно, а закон рыночной экономики. Как показывает практика и подтверждает статистика, владельцы тягачей, которые оснащены топливной аппаратурой Delphi, имеют возможность сегодня сократить расходы на запасные части на 5 – 10 % (в зависимости от номенклатурной позиции) от цен, которые были актуальными на начало 2022 г. Из этого следует, что после шести месяцев неопределенности в конце туннеля не просто появился свет, а наблюдаются реальные изменения в лучшую сторону. Мало того, благодаря параллельному импорту расширился и ассортимент завозенных запасных частей. В частности, стали доступны многие отдельные компоненты, например клапаны, пружины, кольца, проставки и т. д., которые ранее не поставлялись. А это в ряде случаев повышает качество восстановления, сокращает его время, минимизирует издержки владельцев коммерческого транспорта. Также отмечу, что запасные части для топливных систем уже завезены с большим запасом. Это позволит без потрясений пройти периоды, когда спрос на автокомпоненты в сборе достигает пиковых значений и возможно возникновение дефицита.

В свободное время



ПОЧИТАТЬ

АЛЕКСЕЙ ЖИВОЙ. «КОЛОВРАТ. СУДЬБА»

Жанр: Боевая фантастика

Год написания: 2022

Объем: 310 страниц

Описание: Обескровив дружину князя Юрия в сражении на реке Воронеж, полчища хана Батя стремительно продвигаются к Рязани. Вторжение началось. Уже рыщут передовые отряды татар по землям княжества. Осажден Пронск, горят Белгород с Ижеславлем. Вокруг самой Рязани все туже сжимается кольцо окружения.

В последний момент князь Юрий отправляет за помощью в Чернигов посольство во главе со своим братом Ингварем. С ним едет и боярин Коловрат с небольшой дружиной и тайным наказом. Слишком уж много подозрений вызывает Ингварь, сам желающий стать властителем княжества.

Нависшая над Рязанью угроза не пугает остальных князей Руси, занятых своими распрями. Все выжидают. И только Кондрат Зарубин, дух которого перенесся в тело Коловрата из двадцатого века, знает, что это начало татарского нашествия. Очень скоро вся Русь запольхает в огне. Воевода уверен – без подмоги Рязань обречена. Он уже предпринял много тайных шагов, чтобы город продержался дольше. И Рязань стоит под ударами полчищ Батя, словно ее защищают бессмертные. Случайно в руки к Коловрату попадает древняя тайна, способная изменить ход истории. Судьба Рязани теперь в его руках.

ДИК ФРЭНСИС. «РАССЛЕДОВАНИЕ»

Жанр: Современный детектив

Год написания: 2022

Объем: 230 страниц

Описание: Дик Фрэнсис – один из самых именитых английских авторов, писавших в жанре детектива. Его романы посвящены преимущественно миру скачек, полному азарта, здесь кипят нешуточные страсти вокруг великолепных лошадей и крупных ставок в тотализаторах, здесь есть чем поживиться мошенникам.

Для жокея-профессионала Келли Хьюза, короля стипль-чеза, остаться без лицензии – сущий кошмар. Поэтому Хьюз решает провести собственное расследование обстоятельств, приведших к столь неожиданному для него решению дисциплинарного комитета...

ДЖОН ГРИББИН, МЭРИ ГРИББИН. «ПРОИСХОЖДЕНИЕ ЭВОЛЮЦИИ. ИДЕЯ ЕСТЕСТВЕННОГО ОТБОРА ДО И ПОСЛЕ ДАРВИНА»

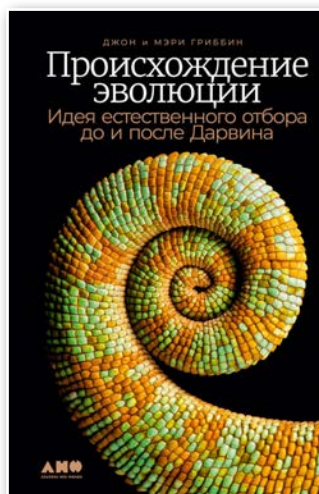
Жанр: Научно-популярная литература

Год написания: 2022

Объем: 310 страниц

Описание: Идея эволюции в разных своих версиях высказывалась начиная с Античности, и даже процесс естественного отбора, ключевой вклад Дарвина в объяснение происхождения видов, был смутно угадан несколькими предшественниками и современниками великого британца. Один же из этих современников, Альфред Рассел Уоллес, увидел его ничуть не менее ясно, чем сам Дарвин. С тех пор работа над пониманием механизмов эволюции тоже не останавливалась ни на минуту – об этом позаботились многие поколения генетиков и молекулярных биологов.

Но яблоки не перестали падать с деревьев, когда Эйнштейн усовершенствовал теорию Ньютона, а живые существа не перестанут эволюционировать, когда кто-то усовершенствует теорию Дарвина. Таким образом, эта книга на самом деле посвящена не происхождению эволюции, но истории наших представлений об эволюции, однако подобное название книги не было бы настолько броским.



ПОСМОТРЕТЬ

«АМАНАТ»

Жанр: Драма

Страна: Россия

Режиссеры: Антон Сиверс, Рауф Кубаев

Актерский состав: Амин Хуратов, Варвара Комарова, Арслан Мурзабеков

Продолжительность: 119 минут

Описание: Исторический блокбастер о Джамале, знатном заложнике Николая I, который, отучившись в Петербурге, стал преданным офицером Российской империи. В 1839 г. девятилетний Джамалутдин, сын имама Шамиля, стал одним из знатных заложников, переданных Николаю I. Юноша попадает в императорское кадетское училище, получает чин корнета и поступает на военную службу. Джамал влюбляется в сестру своего однокурсника Лизу, таким образом став конкурентом майора Мамонова, тоже претендующего на симпатию девушки. Тем временем Шамиль не теряет надежды вернуть сына.



«У САМОГО БЕЛОГО МОРЯ»

Жанр: Драма

Страна: Россия

Режиссер: Александр Зачиняев

Актерский состав: Борис Галкин, Никита Манец, Дмитрий Куличков

Описание: Фильм рассказывает историю о мальчике Сане, который является воспитанником дома-интерната на Крайнем Севере. Его отец утонул в Белом море, и однажды детская непримиримость и жажда справедливости приводят ребенка на маленький остров. Там его ждет местный отшельник и встреча с полицией, но он хочет бросить вызов самой стихии.



«СЕРДЦЕ ПАРМЫ»

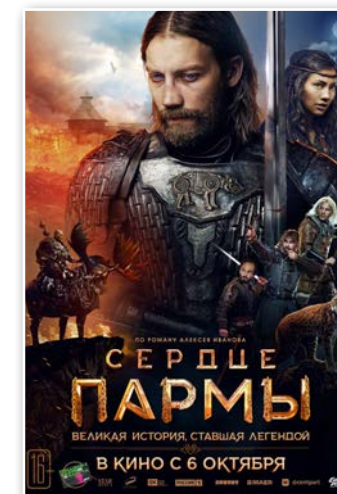
Жанр: Драма

Страна: Россия

Режиссер: Антон Мегердичев

Актерский состав: Александр Кузнецов, Евгений Миронов, Федор Бондарчук

Описание: Фильм рассказывает историю русского князя Михаила. Он полюбил юную Тиче, ведьму-лаию, которая может принимать облик рыси. Михаил и юная Тиче являются детьми разных народов, разных миров, которые молятся разным богам. Такая любовь кажется невозможной, но она преодолевает все запреты, запуская маховик рока. Теперь только от Михаила зависит будущее родной Пармы, древних суровых земель, напоенных чудодейственной мощью кровавых языческих богов...





ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 20.10.2022 № 400-ФЗ

«О РАТИФИКАЦИИ СОГЛАШЕНИЯ ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ПРИМЕНЕНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИСПОЛНЕНИЯ ОБЯЗАННОСТИ ПО УПЛАТЕ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН, НАЛОГОВ, СПЕЦИАЛЬНЫХ, АНТИДЕМПИНГОВЫХ, КОМПЕНСАЦИОННЫХ ПОШЛИН ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ (ТРАНСПОРТИРОВКЕ) ТОВАРОВ В СООТВЕТСТВИИ С ТАМОЖЕННОЙ ПРОЦЕДУРОЙ ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА»

Подписан закон о ратификации Соглашения, предусматривающего особенности применения обеспечения исполнения обязанности по уплате налогов и пошлин при перевозке товаров в режиме таможенного транзита

Соглашение было подписано государствами – членами ЕАЭС в Москве 19 апреля 2022 г.

Соглашение определяет особенности применения генерального обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных и иных платежей, а также применения поручительства в качестве способа обеспечения исполнения указанной обязанности.

Вступил в силу с 31.10.2022.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 20.10.2022 № 401-ФЗ

«О РАТИФИКАЦИИ СОГЛАШЕНИЯ О ПРИМЕНЕНИИ В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ НАВИГАЦИОННЫХ ПЛОМБ ДЛЯ ОТСЛЕЖИВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК»

Ратифицировано Соглашение о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок

Соглашение, подписанное в городе Москве 19 апреля 2022 г., определяет основы регулирования применения в ЕАЭС навигационных пломб для отслеживания перевозок товаров (продукции), транспортных средств по территориям двух и более государств-членов и механизм организации осуществления такого отслеживания.

Вступил в силу с 31.10.2022.

АКТЫ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 29.09.2022 № 681

«О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ»

Данным Указом Президента РФ Правительству РФ предоставлено полномочие по установлению запрета на осуществление международных автомобильных перевозок грузов по территории РФ грузовыми транспортными средствами, принадлежащими иностранным перевозчикам, зарегистрированным в иностранных государствах, которые ввели в отношении граждан РФ и российских юридических лиц ограничительные меры в сфере международных автомобильных перевозок грузов, определению срока действия запрета, видов международных автомобильных перевозок грузов, на которые запрет не распространяется, а также условий их осуществления, при соблюдении которых запрет не применяется

Российские разрешения, специальные разрешения, многосторонние разрешения в случае их использования иностранными перевозчиками в нарушение запрета считаются недействительными.

Вступил в силу с 29.09.2022.

Комментарий АСМАП:

Указ Президента Российской Федерации от 29.09.2022 № 681 разработан при непосредственном участии АСМАП и направлен на поддержку российских международных автомобильных перевозчиков в условиях санкционной политики, проводимой недружественными государствами.

АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 17.08.2022 № 1431

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Упрощен порядок обжалования контрольно-надзорных мероприятий, проводимых уполномоченными органами во время моратория

Поправками, в частности, предусмотрено, что до 2030 г. жалоба на решение контрольного (надзорного) органа, действия (бездействие) его должностных лиц, подаваемая в соответствии с главой 9 Федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации», подписывается усиленной квалифицированной электронной подписью, усиленной неквалифицированной электронной подписью, сертификат ключа проверки которой создан и используется в инфраструктуре, обеспечивающей информационно-технологическое взаимодействие информационных систем, используемых для предоставления государственных и муниципальных услуг в электронной форме, в уста-

новленном Правительством Российской Федерации порядке, или простой электронной подписью физического лица, в том числе действующего от имени юридического лица (руководителя либо лица, которому делегированы соответствующие полномочия, в том числе с использованием портала госуслуг) или являющегося индивидуальным предпринимателем.

Вступило в силу с 23.08.2022, за исключением подпункта «е» пункта 5 изменений, утвержденных постановлением, в части, касающейся использования усиленной неквалифицированной электронной подписи при подписании жалобы, вступившего в силу с 01.10.2022.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 22.09.2022 № 1670

«ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ (НАДЗОРА) ЗА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕМ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ПУНКТАХ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

До 1 февраля 2023 г. в пунктах пропуска через государственную границу не будет проводиться весогабаритный контроль грузового транспорта, осуществляющего ввоз продуктов питания, лекарств и предметов первой необходимости

Установлено, что проверки соблюдения требований к движению тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства в отношении транспортных средств, осуществляющих перевозку продовольственных товаров, а также непродовольственных товаров первой необходимости, указанных в перечне, утвержденном Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 марта 2020 г. № 762-р, в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации не проводятся.

Вступило в силу с 23.09.2022.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 03.10.2022 № 1751

«ОБ УСТАНОВЛЕНИИ НА 2023 ГОД ДОПУСТИМОЙ ДОЛИ ИНОСТРАННЫХ РАБОТНИКОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ХОЗЯЙСТВУЮЩИМИ СУБЪЕКТАМИ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМИ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТДЕЛЬНЫЕ ВИДЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ»

Правительством Российской Федерации на 2023 г. утверждена допустимая доля работников-иностранцев, используемых хозяйствующими субъектами

В частности, на 2023 г. установлена допустимая доля иностранных работников, используемых хозяйствующими субъектами, осуществляющими на территории Российской Федерации следующие виды деятельности, предусмотренные Общероссийским классификатором видов экономической деятельности (ОК 029-2014 (КДЕС Ред. 2):



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

– деятельность автомобильного грузового транспорта (код 49.41) – в размере 24 % общей численности работников, используемых указанными хозяйствующими субъектами.

Для ряда территорий (Удмуртская Республика, Краснодарский край, Приморский край и др.) установлены собственные лимиты численности иностранных работников в отдельных видах экономической деятельности.

Так, на 2023 г. установлена допустимая доля иностранных работников, используемых хозяйствующими субъектами, осуществляющими на территории Краснодарского края следующие виды деятельности:

– деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта (код 49.3) – в размере 0 % общей численности работников, используемых указанными хозяйствующими субъектами;

– деятельность автомобильного грузового транспорта (код 49.41) – в размере 0 % общей численности работников, используемых указанными хозяйствующими субъектами.

На территории Приморского края на 2023 г. установлена допустимая доля иностранных работников, используемых хозяйствующими субъектами, осуществляющими следующие виды деятельности:

– деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта (код 49.3) – в размере 15 % общей численности работников, используемых указанными хозяйствующими субъектами;

– деятельность автомобильного грузового транспорта (код 49.41) – в размере 10 % общей численности работников, используемых указанными хозяйствующими субъектами.

Численность иностранных работников необходимо привести в соответствие с требованиями Постановления Правительства Российской Федерации от 03.10.2022 № 1751 в срок до 1 января 2023 г.

Вступило в силу с 13.10.2022.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 30.09.2022 № 1728

«О МЕРАХ ПО РЕАЛИЗАЦИИ УКАЗА ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 29 СЕНТЯБРЯ 2022 Г. № 681 «О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ»

С 10 октября по 31 декабря 2022 г. введен запрет на перевозку грузов по территории Российской Федерации транспортными средствами, принадлежащими иностранным перевозчикам из недружественных государств

Запрет распространяется на двусторонние, транзитные перевозки, а также перевозки с территории или на территорию третьего государства.



В перечень недружественных государств включены страны ЕС, Великобритания, Норвегия и Украина.

Приводятся условия осуществления международных автомобильных перевозок грузов, при соблюдении которых установленный запрет не применяется.

Вступило в силу с 10.10.2022.

Комментарий АСМАП:

При непосредственном участии АСМАП разработан Указ Президента Российской Федерации от 29.09.2022 № 681 «О некоторых вопросах осуществления международных автомобильных перевозок грузов», а также Постановление Правительства Российской Федерации от 30.09.2022 № 1728, направленное на реализацию данного Указа Президента Российской Федерации.

Указанным постановлением устанавливается запрет на осуществление международных автомобильных перевозок грузов по территории Российской Федерации грузовыми транспортными средствами, принадлежащими перевозчикам государств, которые ввели в отношении граждан Российской Федерации и российских юридических лиц ограничительные меры в сфере международных автомобильных перевозок грузов.

Постановлением определены условия осуществления международных автомобильных перевозок грузов, при соблюдении которых запрет не применяется (далее – Условия). В частности, запрет не будет распространяться на перевозки грузов в/из Калининградской области, на перевозку почты, на доставку товаров, требующих особых условий перевозки и хранения, которые могут быть испорчены при перецепке/перегрузке. Перечень этих товаров содержится в приложении № 1 к Условиям.

В других случаях транспортные средства перевозчиков Евросоюза и ряда других государств должны будут прибывать на склады временного хранения, расположенные в субъектах Российской Федерации и муниципальных образованиях, указанных в приложении № 2, в которых под таможенным контролем будет производиться перегрузка товаров или перецепка полуприцепов на транспортные средства российских или белорусских перевозчиков.

При выезде с территории Российской Федерации грузовых транспортных средств, принадлежащих иностранным перевозчикам, при осуществлении ими перевозок в соответствии с Условиями, объем топлива в баках, технологически и конструктивно связанных с системой питания двигателя и установленных заводом-изготовителем, не должен превышать 200 литров.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 07.10.2022 № 1783 «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ В ПРИЛОЖЕНИЕ № 1 К ПОСТАНОВЛЕНИЮ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 9 ДЕКАБРЯ 2003 Г. № 743»

Пункт пропуска «Яраг-Казмаляр» на российско-азербайджанском участке государственной границы включен в перечень автомобильных пунктов пропуска, через которые может осуществляться прибытие в Российскую Федерацию этилового спирта, алкогольной продукции и табачных изделий

Речь идет о товарах, прибывающих непосредственно с территорий государств, не являющихся государствами – членами ЕАЭС, классифицируемых кодами ТН ВЭД ЕАЭС 2204 – 2206 00, 2208 (кроме 2208 90 910 0 и 2208 90 990 0), 2402 10 000 0, 2402 20, 2403 11 000 0, 2403 19 (кроме табачного сырья, используемого для промышленного производства табачных изделий).

Вступило в силу с 18.10.2022.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 15.10.2022 № 1837 «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 2 СЕНТЯБРЯ 2022 Г. № 1552»

Дополнен перечень мест, не являющихся местами перемещения товаров в соответствии с ТК ЕАЭС, в которых допускаются прибытие товаров в Российскую Федерацию и убытие товаров из Российской Федерации

Также предусмотрены условия, которые должны соблюдаться при перемещении товаров через пункт пропуска Новороссийск в месте, не являющемся местом перемещения товаров в соответствии с ТК ЕАЭС, в котором допускается прибытие товаров в Российскую Федерацию и убытие товаров из Российской Федерации, с применением навигационных пломб.

Вступило в силу с 18.10.2022.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 17.10.2022 № 1843 «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 7 АВГУСТА 2014 Г. № 778 И ОТ 31 ИЮЛЯ 2015 Г. № 774»

По 31 декабря 2023 г. продлевается запрет на ввоз в Российскую Федерацию сельхозпродукции, сырья и продовольствия из недружественных стран

Ограничительные меры распространяются на продукцию, сырье и продовольствие, страной происхождения которых являются Соединенные Штаты Америки, страны Европейского союза, Канада, Австралия, Королевство

Норвегия, Украина, Республика Албания, Черногория, Республика Исландия, Княжество Лихтенштейн и Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии.

Также по 31 декабря 2023 г. продлен порядок уничтожения сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия, происходящих из указанных стран.

Вступило в силу с 26.10.2022.

РАСПОРЯЖЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 8 ОКТЯБРЯ 2022 Г. № 2955-Р (О ВЫДЕЛЕНИИ МИНТРАНСУ РОССИИ В 2022 Г. БЮДЖЕТНЫХ АССИГНОВАНИЙ ИЗ РЕЗЕРВНОГО ФОНДА ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ДЛЯ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ СУБСИДИЙ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА В ЦЕЛЯХ КОМПЕНСАЦИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО РОССИЙСКИМ МЕЖДУНАРОДНЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ ВСЛЕДСТВИЕ НЕЗАКОННОГО ИЗЪЯТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИЯХ НЕДРУЖЕСТВЕННЫХ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК)

В целях компенсации ущерба, причиненного российским международным автомобильным перевозчикам вследствие незаконного изъятия транспортных средств и грузов на территориях недружественных иностранных государств при осуществлении международных автомобильных перевозок, Минтрансу России в 2022 г. выделены бюджетные ассигнования в размере 1,64 млрд рублей из резервного фонда Правительства Российской Федерации для предоставления субсидий из федерального бюджета не менее чем 73 получателям субсидий, имея в виду компенсацию в 2022 г. ущерба вследствие незаконного изъятия не менее чем 258 транспортных средств, в том числе 118 транспортных средств с грузом.

Вступило в силу с 22.10.2022.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 25.10.2022 № 1897 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ В 2022 ГОДУ СУБСИДИЙ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА В ЦЕЛЯХ КОМПЕНСАЦИИ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО РОССИЙСКИМ МЕЖДУНАРОДНЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ ВСЛЕДСТВИЕ НЕЗАКОННОГО ИЗЪЯТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИЯХ НЕДРУЖЕСТВЕННЫХ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК»

В 2022 г. предусмотрена возможность получения субсидии на компенсацию ущерба, причиненного вследствие незаконного изъятия транспортных средств и грузов на территориях недружественных государств при осуществлении международных автомобильных перевозок

Субсидии предоставляются российским международным автомобильным перевозчикам в размере причиненного ущерба.

Отбор перевозчиков проводится ФБУ «Агентство автомобильного транспорта» способом запроса предложений на основании представленных заявок на компенсацию ущерба.

Основаниями для отклонения заявки являются, в частности: несоответствие заявки и прилагаемых к ней документов установленным требованиям; несоответствие участника отбора предъявляемым требованиям; недостоверность представленной участником отбора информации; подача заявки позже установленной даты.

Вступило в силу с 03.11.2022.

Комментарий АСМАП:

В результате работы, проводимой Минтрансом России совместно с АСМАП, направленной на компенсацию ущерба российским международным автомобильным перевозчикам, связанного с изъятием на территории Украины транспортных средств и грузов при осуществлении международных перевозок, было принято распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.10.2022 г. № 2955-р. Данным распоряжением предусматривается выделение из федерального бюджета 1,64 млрд рублей в целях компенсации ущерба, причиненного российским международным автомобильным перевозчикам вследствие незаконного изъятия транспортных средств и грузов на территории Украины при осуществлении международных автомобильных перевозок.

Правила предоставления соответствующих субсидий российским международным автомобильным перевозчикам утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.10.2022 № 1897.

Перевозчикам, у которых были конфискованы транспортные средства и грузы на территории Украины при осуществлении международных автомобильных перевозок, для получения субсидий необходимо подготовить и подать заявление и документы в соответствии с правилами, утвержденными данным постановлением Правительства Российской Федерации.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 24.10.2022 № 1888 «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»





Актуализированы Правила дорожного движения Российской Федерации

Внесены поправки с целью реализации Федерального закона от 14.07.2022 № 313-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», которым предусмотрено расширение полномочий таможенных органов по самостоятельной остановке автомобильных транспортных средств.

Вступит в силу с 01.03.2023.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 21.10.2022 № 1882

«О ПОРЯДКЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ НА СОСТОЯНИЕ АЛКОГОЛЬНОГО ОПЬЯНЕНИЯ И ОФОРМЛЕНИЯ ЕГО РЕЗУЛЬТАТОВ, НАПРАВЛЕНИЯ НА МЕДИЦИНСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ НА СОСТОЯНИЕ ОПЬЯНЕНИЯ»

С 1 марта 2023 г. устанавливается новый порядок освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления на медицинское освидетельствование

В частности, предусмотрено, что перед освидетельствованием должностное лицо информирует водителя о порядке освидетельствования с применением средства измерений (в соответствии с руководством по эксплуатации средства измерений), наличии сведений о результатах поверки данного средства измерений в Федеральном информационном фонде по обеспечению единства измерений.

Признается утратившим силу Постановление Правительства Российской Федерации от 26.06.2008 № 475, которое регулирует аналогичные правоотношения.

Вступит в силу с 01.03.2023.

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ ОТ 27.04.2022 № 156

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ПОДБОРА РОССИЙСКОГО ПЕРЕВОЗЧИКА ДЛЯ СОВМЕСТНОГО С ИНОСТРАННЫМ ПЕРЕВОЗЧИКОМ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ МАРШРУТУ РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ И БАГАЖА АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ, РЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО КОТОРОМУ ПРЕДЛАГАЕТСЯ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ИНОСТРАННЫМ ПЕРЕВОЗЧИКОМ БЕЗ ПРИВЛЕЧЕНИЯ РОССИЙСКОГО ПЕРЕВОЗЧИКА»

ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 23.08.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 69739

С 1 марта 2023 г. устанавливается порядок подбора российского перевозчика для совместного с иностранным перевозчиком осуществления регулярных перевозок автомобильным транспортом

Подбор российского перевозчика для совместного с иностранным перевозчиком осуществления регулярных перевозок по международному маршруту регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, регулярные перевозки по которому предлагается осуществлять иностранным перевозчиком без привлечения российского перевозчика, осуществляется государственным учреждением, подведомственным Минтрансу России.

Приводится, в числе прочего, порядок размещения информации о подборе российского перевозчика, перечень сведений, указываемых российским перевозчиком в обращении, порядок его направления и рассмотрения подведомственным государственным учреждением.

Вступит в силу с 01.03.2023.

ПРИКАЗ МИНФИНА РОССИИ ОТ 03.06.2022 № 88Н

«ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ПОРЯДКА СОВЕРШЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОПЕРАЦИЙ В АВТОМОБИЛЬНЫХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, РАСПОЛОЖЕННЫХ НА ТАМОЖЕННОЙ ГРАНИЦЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА, ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ, ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ТАМОЖЕННЫМИ ОРГАНАМИ»

ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 26.08.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 69810

Установлен порядок совершения таможенных операций в автомобильных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации при неисправности информационной системы, используемой таможенными органами

Порядок определяет правила совершения таможенных операций должностными лицами таможенных органов, а также должностными лицами вышестоящих таможенных органов в случае нештатной ситуации, связанной с неисправностью информационно-программных средств Единой автоматизированной информационной системы таможенных органов.

Вступил в силу с 26.09.2022.

ПРИКАЗ РОСАВТОДОРА ОТ 02.08.2022 № 109 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФОРМ ДОКУМЕНТОВ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОЦЕДУРЫ АККРЕДИТАЦИИ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОВЕРКИ В ЦЕЛЯХ ПРИНЯТИЯ ОРГАНАМИ АТТЕСТАЦИИ РЕШЕНИЯ ОБ АТТЕСТАЦИИ СИЛ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, А ТАКЖЕ ДЛЯ ОБРАБОТКИ ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ ОТДЕЛЬНЫХ КАТЕГОРИЙ ЛИЦ, ПРИНИМАЕМЫХ НА РАБОТУ, НЕПОСРЕДСТВЕННО СВЯЗАННУЮ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, ИЛИ ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ТАКУЮ РАБОТУ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА, АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ГОРОДСКОГО НАЗЕМНОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА»

ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 01.09.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 69891

Росавтодором установлены новые формы документов для проведения процедуры аккредитации юридических лиц в целях принятия решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности

Утверждены формы заключений о выдаче свидетельства об аккредитации аттестующей организации для проведения проверки в целях аттестации лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу, а также обработки персональных данных отдельных категорий указанных лиц в сфере дорожного хозяйства, автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, об отказе в выдаче свидетельства, о продлении и об отказе в продлении срока его действия, об аннулировании свидетельства.

Признан утратившим силу аналогичный Приказ Росавтодора от 04.07.2016 № 986.

Вступил в силу с 12.09.2022.

ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ ОТ 15.07.2022 № 261

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ПОДТВЕРЖДЕНИЯ ЦЕЛЕВОГО НАЗНАЧЕНИЯ ВВОЗИМЫХ НА ТЕРРИТОРИЮ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ТОВАРОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ ПОДПУНКТОМ 7.1.47 ПУНКТА 7 РЕШЕНИЯ КОМИССИИ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА ОТ 27 НОЯБРЯ 2009 Г. № 130 «О ЕДИНОМ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА»

ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 01.09.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 69883

Определен порядок подтверждения Минтрансом России целевого назначения ввозимых на территорию РФ товаров, используемых в транспортной отрасли



Для подтверждения целевого назначения ввозимых товаров, предусмотренных подпунктом 7.1.47 пункта 7 Решения Комиссии Таможенного союза от 27.11.2009 № 130 «О едином таможенно-тарифном регулировании Евразийского экономического союза», заявитель представляет в Министерство заявление, в котором указываются, в числе прочего, коды ТН ВЭД ЕАЭС, по которым будут декларироваться товары, их целевое назначение, территория использования, тип воздушного судна, реквизиты контракта, на основании которого закупается ввозимый товар.

К заявлению прилагаются:

- обязательство заявителя об использовании товаров по целевому назначению и территории их использования;
- копия контракта;

- копия выписки из перечня (ведомости) комплектующих или запасных частей (покупных изделий), утвержденного разработчиком типовой конструкции воздушного судна или разработчиком изменения типовой конструкции воздушного судна (при наличии).

По результатам проверки заявления и представленных документов уполномоченным подразделением Министерства готовится проект письма о выдаче подтверждения либо об отказе. Решение министерства о выдаче подтверждения оформляется письмом, копия которого направляется в ФТС России посредством межведомственного электронного документооборота.

Вступил в силу с 12.09.2022.

ПРИКАЗ ФАС РОССИИ ОТ 30.06.2022 № 489/22 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ МЕТОДИКИ РАСЧЕТА ПРЕДЕЛЬНОГО РАЗМЕРА ПЛАТЫ ЗА ПРОВЕДЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА»

ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 22.09.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 70182

ФАС утвердила новую Методику расчета предельного размера платы за проведение технического осмотра

Методика предназначена для использования высшими исполнительными органами субъектов Российской Федерации, которые ежегодно устанавливают предельный размер платы за проведение технического осмотра транспортных средств.

В новой методике формула расчета размера платы предусматривает применение коэффициента, позволяющего варьировать стоимость услуги в зависимости от загрузки операторов технического осмотра.

Признан утратившим силу приказ ФСТ России от 18 октября 2011 г. № 642-а «Об утверждении Методики расчета предельного размера платы за проведение технического осмотра».

Вступил в силу с 04.10.2022.



**ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ
ОТ 23.06.2022 № 240**

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ СРОКА, НА КОТОРЫЙ СОГЛАСОВЫВАЕТСЯ УСТАНОВЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО МАРШРУТА РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ И БАГАЖА АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
16.09.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 70119

С 1 марта 2023 г. срок, на который согласовывается установление международного маршрута регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, будет устанавливаться в соответствии с новым порядком

Определение такого срока осуществляется при рассмотрении заявления об установлении международного маршрута регулярных перевозок, представленного в Минтранс России российским или иностранным перевозчиком.

Максимальный срок, на который согласовывается установление международного маршрута регулярных перевозок, составляет 5 лет. В случае отсутствия заключенного между российским и иностранным перевозчиком соглашения о совместной эксплуатации международного маршрута регулярных перевозок, перевозка по которому не является транзитной международной автомобильной перевозкой по территории Российской Федерации, максимальный срок, на который согласовывается установление международного маршрута регулярных перевозок, составляет 2 года.

Вступит в силу с 01.03.2023.

**ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ
ОТ 22.08.2022 № 324**

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФОРМ ЗАЯВЛЕНИЯ ОБ УСТАНОВЛЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОГО МАРШРУТА РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ И БАГАЖА АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ, ФОРМЫ ЗАЯВЛЕНИЯ ОБ ИЗМЕНЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОГО МАРШРУТА РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ И БАГАЖА АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ И ФОРМЫ ЗАЯВЛЕНИЯ ОБ ОТМЕНЕ МЕЖДУНАРОДНОГО МАРШРУТА РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ И БАГАЖА АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
30.09.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 70303

С 1 марта 2023 г. применяются формы заявлений об установлении, изменении и отмене международного маршрута регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом

Приведены формы дополнительных сведений, прилагаемых к заявлениям об установлении и изменении маршрута.

Вступит в силу с 01.03.2023.

**ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ
ОТ 01.09.2022 № 341**

«ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ДОПУСТИМОГО ЗНАЧЕНИЯ КОЭФФИЦИЕНТА ДОПУЩЕННЫХ ИНОСТРАННЫМ ПЕРЕВОЗЧИКОМ И ВОДИТЕЛЯМИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПРИНАДЛЕЖАЩИХ ИНОСТРАННОМУ ПЕРЕВОЗЧИКУ, НАРУШЕНИЙ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ОБЛАСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА РАСЧЕТА ТАКОГО КОЭФФИЦИЕНТА»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
28.09.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 70273

С 1 марта 2023 г. устанавливается допустимое значение коэффициента допущенных иностранным перевозчиком и водителями принадлежащих ему транспортных средств, нарушений законодательства Российской Федерации в области автомобильного транспорта, в размере 0,25

Приводится порядок расчета коэффициента допущенных нарушений.

Вступит в силу с 01.03.2023.

**ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ
ОТ 01.09.2022 № 343**

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРИКАЗ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 28 ОКТЯБРЯ 2020 Г. № 440 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ТРЕБОВАНИЙ К ТАХОГРАФАМ, УСТАНОВЛИВАЕМЫМ НА ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, КАТЕГОРИЙ И ВИДОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОСНАЩАЕМЫХ ТАХОГРАФАМИ, ПРАВИЛ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ, ОБСЛУЖИВАНИЯ И КОНТРОЛЯ РАБОТЫ ТАХОГРАФОВ, УСТАНОВЛЕННЫХ НА ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
29.09.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 70300

С 1 марта 2023 г. вносятся изменения в требования к тахографам

В частности, установлены функциональные особенности тахографов и входящих в них компонентов в целях обеспечения непрерывной, некорректируемой регистрации информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о времени управления транспортными средствами, о режиме труда и отдыха водителей.

Вступит в силу с 01.03.2023.

ПРИКАЗ ФТС РОССИИ ОТ 26.08.2022 № 693

«ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ПЕРЕЧНЯ СВЕДЕНИЙ ОБ АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТНОМ СРЕДСТВЕ И (ИЛИ) О ТОВАРАХ, УКАЗАННЫХ В ЧАСТИ 43 СТАТЬИ 261 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА ОТ 3 АВГУСТА 2018 Г. № 289-ФЗ «О ТАМОЖЕННОМ РЕГУЛИРОВАНИИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ», РАЗМЕЩЕНИЕ КОТОРЫХ ОБЕСПЕЧИВАЕТ ФТС РОССИИ НА СВОЕМ ОФИЦИАЛЬНОМ САЙТЕ В ИНФОРМАЦИОННО-ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННОЙ СЕТИ ИНТЕРНЕТ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
28.09.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 70266

Определен перечень сведений об изъятых автомобильном транспортном средстве и (или) товарах, размещение которых обеспечивает ФТС России на своем официальном сайте в сети Интернет

Указываются, в частности: наименование таможенного органа, принявшего решение об изъятии, адрес места их хранения, марка и регистрационный номер автомобильного транспортного средства и прицепа (при наличии), наименование товаров, их количество и вес брутто.

Вступит в силу с 30.10.2022.

ПРИКАЗ ФТС РОССИИ ОТ 26.08.2022 № 685

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФОРМЫ АКТА ПРИЕМА-ПЕРЕДАЧИ ИЗЪЯТЫХ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА И (ИЛИ) ТОВАРОВ НА ХРАНЕНИЕ И ПОРЯДКА ЕЕ ЗАПОЛНЕНИЯ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
04.10.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 70371

Утверждена форма акта приема-передачи изъятых таможенным органом автомобильного транспортного средства и (или) товаров на хранение

Приводится порядок заполнения формы акта.

Вступит в силу с 04.11.2022.

ПРИКАЗ ФТС РОССИИ ОТ 26.08.2022 № 687

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФОРМЫ АКТА ОБ ОСТАНОВКЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА И ПОРЯДКА ЕЕ ЗАПОЛНЕНИЯ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
06.10.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 70397

Актуализирована форма акта об остановке таможенным органом автомобильного транспортного средства в целях проверки соблюдения международных договоров и актов в сфере таможенного регулирования и законодательства Российской Федерации



Приводится порядок заполнения указанной формы акта должностным лицом таможенного органа.

Признается утратившим силу приказ ФТС России от 14 января 2019 г. № 30, которым утверждена аналогичная форма.

Вступил в силу с 06.11.2022.

ПРИКАЗ ФТС РОССИИ ОТ 26.08.2022 № 694

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФОРМ ПОСТАНОВЛЕНИЯ И АКТА ОБ ИЗЪЯТИИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА И (ИЛИ) ТОВАРОВ В ПОРЯДКЕ, ОПРЕДЕЛЕННОМ СТАТЬЕЙ 261 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА ОТ 3 АВГУСТА 2018 Г. № 289-ФЗ «О ТАМОЖЕННОМ РЕГУЛИРОВАНИИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ», А ТАКЖЕ ПОРЯДКОВ ИХ ЗАПОЛНЕНИЯ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
30.09.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 70320

Утверждены форма постановления и форма акта таможенного органа об изъятии автомобильного транспортного средства и (или) товаров

Изъятие транспортного средства и (или) товаров производится в порядке, определенном статьей 261 Федерального закона от 3 августа 2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», в целях размещения на хранение в месте хранения.

Приводится порядок заполнения указанного постановления и акта об изъятии.

Вступит в силу с 31.10.2022.

ПРИКАЗ ФТС РОССИИ ОТ 14.09.2022 № 740

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ВОЗМЕЩЕНИЯ ТАМОЖЕННЫМ ОРГАНОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ РАСХОДОВ НА ХРАНЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА И (ИЛИ) НАХОДЯЩИХСЯ В НЕМ ТОВАРОВ В СЛУЧАЕ, ЕСЛИ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ПРОВЕДЕНИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА И (ИЛИ) НАХОДЯЩИХСЯ В НЕМ ТОВАРОВ, НЕ ИЗЪЯТЫХ И РАЗМЕЩЕННЫХ НА ХРАНЕНИЕ, ТАМОЖЕННЫМ ОРГАНОМ НЕ ВЫЯВЛЕНЫ НАРУШЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОГОВОРОВ И АКТОВ В СФЕРЕ ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ И (ИЛИ) ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
13.10.2022, РЕГИСТРАЦИОННОЙ № 70491



Определен порядок возмещения таможенным органом расходов на хранение автомобильного транспортного средства и (или) находящихся в нем товаров в случае, если при проведении таможенного контроля не были выявлены нарушения в сфере таможенного регулирования

Возмещение расходов на хранение осуществляется на основании заявления уполномоченного лица, которое подается в виде документа на бумажном носителе в таможенный орган, проводивший таможенный контроль.

Приводится перечень сведений, указываемых в заявлении, и прилагаемых к нему документов, а также рекомендуемый образец заявления.

Перечисление таможенным органом денежных средств на банковский счет уполномоченного лица, указанный в заявлении, осуществляется в течение 15 рабочих дней со дня принятия таможенным органом решения о возмещении расходов.

Вступил в силу с 13.11.2022.

ИНФОРМАЦИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

ПИСЬМО МИНЦИФРЫ РОССИИ ОТ 02.09.2022 № МШ-П9-070-53479 О НАПРАВЛЕНИИ ИНФОРМАЦИИ

Минцифры России информирует о новых возможностях сервиса по оформлению электронного извещения о ДТП в мобильном приложении «Госуслуги Авто»

Подготовлены информационные материалы, в которых разъясняется, в числе прочего: что такое европротокол и при каких условиях он может быть оформлен; как оформить европротокол через приложение «Госуслуги Авто»; что требуется для оформления европротокола; каков лимит возмещения ущерба по ОСАГО при оформлении извещения о ДТП в виде электронного документа; как сделать фотофиксацию ДТП по европротоколу.

ИНФОРМАЦИЯ МИНЦИФРЫ РОССИИ ОПЫТНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЭЛЕКТРОННОГО ВОДИТЕЛЬСКОГО УДОСТОВЕРЕНИЯ ПРОЙДЕТ ВО ВСЕХ РЕГИОНАХ СТРАНЫ

Водители смогут предъявлять инспекторам электронное водительское удостоверение в виде QR-кода

Минцифры и МВД России начали опытную эксплуатацию сервиса по предъявлению электронного водительского удостоверения в приложении «Госуслуги Авто». Предъявление доступно в новой версии приложения «Госуслуги Авто» со второй половины октября 2022 г.

Сотрудники Госавтоинспекции будут считывать QR-код с помощью служебных мобильных устройств с установленным специальным ПО.

При этом по правилам водители также должны иметь при себе водительское удостоверение в оригинальном виде.

ПИСЬМО МИНТРУДА РОССИИ ОТ 06.09.2022 № 16-6/10/В-12001 О НАПРАВЛЕНИИ МЕТОДИЧЕСКИХ РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ И УСТАНОВЛЕНИЮ ДОПУСТИМОЙ ДОЛИ ИНОСТРАННЫХ РАБОТНИКОВ, ИСПОЛЪЗУЕМЫХ ХОЗЯЙСТВУЮЩИМИ СУБЪЕКТАМИ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМИ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТДЕЛЬНЫЕ ВИДЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Минтрудом России подготовлены Методические рекомендации по определению и установлению допустимой доли иностранных работников в российских организациях

Предусмотрено, что допустимая доля иностранных работников, используемых хозяйствующими субъектами, осуществляющими на территории Российской Федерации отдельные виды экономической деятельности, устанавливается в процентных величинах (кратных пяти) для Российской Федерации и для отдельных субъектов Российской Федерации.

Документом определен порядок работы по указанному вопросу органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти и социальных партнеров от стороны профсоюзов и от стороны работодателей.

АКТЫ И ИНФОРМАЦИЯ БАНКА РОССИИ

УКАЗАНИЕ БАНКА РОССИИ ОТ 16.05.2022 № 6137-У

**«О СТРАХОВЫХ ТАРИФАХ ПО
ОБЯЗАТЕЛЬНОМУ СТРАХОВАНИЮ
ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ПРИЧИНЕНИЕ ПРИ
ПЕРЕВОЗКАХ ВРЕДА ЖИЗНИ, ЗДОРОВЬЮ
И ИМУЩЕСТВУ ПассажиРОВ»**
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
29.08.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 69829

Банк России расширил границы коридора страхового тарифа по ОСГОП для всех видов транспорта и видов перевозок

Утверждены новые предельные (минимальные и максимальные) значения страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика (ОСГОП) за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров в зависимости от вида транспорта, вида перевозок.

Изменение границ тарифного коридора позволит устанавливать более справедливую страховую пре-

мию для перевозчиков в зависимости от аварийности.

Кроме того, указанием определен максимальный размер расходов на осуществление обязательного страхования и размер отчислений в компенсационный фонд.

Вступило в силу с 12.09.2022.

УКАЗАНИЕ БАНКА РОССИИ ОТ 31.05.2022 № 6144-У

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПУНКТ 6.2 ПОЛОЖЕНИЯ БАНКА РОССИИ
ОТ 4 МАРТА 2021 ГОДА № 755-П «О ЕДИНОЙ
МЕТОДИКЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ РАЗМЕРА
РАСХОДОВ НА ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЙ
РЕМОНТ В ОТНОШЕНИИ ПОВРЕЖДЕННОГО
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА»**
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
24.08.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 69771

Уточнена методика определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства

Скорректированы подходы и принципы формирования справочников средней стоимости запасных частей, материалов и нормо-часа работ при определении размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства.

Вступило в силу с 11.09.2022.

УКАЗАНИЕ БАНКА РОССИИ ОТ 28.07.2022 № 6209-У

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРИЛОЖЕНИЯ 1
И 2 К УКАЗАНИЮ БАНКА РОССИИ
ОТ 8 ДЕКАБРЯ 2021 ГОДА № 6007-У
«О СТРАХОВЫХ ТАРИФАХ ПО
ОБЯЗАТЕЛЬНОМУ СТРАХОВАНИЮ
ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»**
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
30.08.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 69845

Для большинства категорий автовладельцев более чем на 25 % расширена верхняя и нижняя граница коридора базового тарифа ОСАГО

В новой редакции изложены предельные размеры базовых ставок страховых тарифов (их минимальные и максимальные значения).

Кроме того, для некоторых регионов скорректированы коэффициенты страховых тарифов, устанавливаемые в зависимости от территории преимущественного использования транспортного средства.

Вступило в силу с 13.09.2022.



ИНФОРМАЦИЯ БАНКА РОССИИ ОТ 02.09.2022 НОВЫЕ ТАРИФЫ ОСАГО НАЧНУТ ДЕЙСТВОВАТЬ С 13 СЕНТЯБРЯ

Банк России сообщает об изменении тарифов по ОСАГО с 13 сентября 2022 г.

Отмечено, в частности, что коридор базового тарифа ОСАГО для большинства категорий автовладельцев будет расширен на 26 % вверх и вниз (для легковых автомобилей граждан базовая ставка установлена в диапазоне 1646 – 7535 рублей).

Для общественного транспорта тарифный коридор расширяется на 17,8 % в обе стороны.

Изменение границ тарифного коридора вводится для большей индивидуализации цены на страховку с учетом характеристик, отражающих уровень риска водителя.

АКТЫ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

РЕШЕНИЕ ВЫСШЕГО ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОВЕТА ОТ 04.10.2022 № 12 «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В РЕГЛАМЕНТ РАБОТЫ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ»

В перечень функций и полномочий Совета Евразийской экономической комиссии включены вопросы применения в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок

Установлено, что к компетенции Совета ЕЭК относится, в том числе:

- определение товаров и (или) категорий товаров, случаев и (или) условий, когда перевозка товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита не подлежит отслеживанию с применением навигационных пломб;
- определение объектов отслеживания, перевозимых автомобильным и (или) железнодорожным видами транспорта;
- определение единых мер защиты информации, содержащейся в навигационной пломбе;
- определение требований к навигационным пломбам, применяемым для отслеживания перевозок по территориям государств – членов ЕАЭС.

Вступает в силу с даты вступления в силу Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок, подписанного 19.04.2022.



**ИНФОРМАЦИЯ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 31.03.2022
В ЕАЭС ПРОДОЛЖИТ ДЕЙСТВОВАТЬ
ПРЕЖНИЙ ПОРЯДОК РАБОТЫ
С СЕРТИФИКАТОМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРИ
ТАМОЖЕННОМ ТРАНЗИТЕ**

До окончания работы по введению в ЕАЭС общего процесса обмена электронными документами принято решение руководствоваться действующим порядком работы с сертификатом обеспечения в виде электронного документа при таможенном транзите

Сообщается, что 1 апреля вступает в силу Решение Евразийской экономической комиссии от 19 ноября 2019 г. № 199, которое определяет форму, порядок заполнения и использования сертификата обеспечения в виде электронного документа при таможенном транзите в ЕАЭС.

Вместе с тем для начала применения этого решения необходимо введение в действие общего процесса, в рамках которого таможенные органы государств ЕАЭС должны обмениваться электронными документами и (или) сведениями при контроле транзитных перевозок, в том числе этими сертификатами. Работа по введению в действие такого общего процесса в ЕАЭС еще не завершена. В связи с этим независимо от вступления в силу Решения Комиссии от 19 ноября 2019 г. № 199 до начала реализации указанного общего процесса продолжает действовать прежний порядок работы с сертификатом обеспечения.



Учебно-оздоровительный комплекс «Олимп»

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

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

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

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

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

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

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

Гостям комплекса предлагается возможность ознакомиться с достопримечательностями Калининграда и Калининградской области (Куршская коса, поселок Янтарный, Балтийск и т. д.). Возможна организация морской прогулки и рыбалки на комфортабельной моторной яхте, а также экскурсий в Литву (Вильнюс, Каунас, Клайпеда, Паланга, Нида) и Польшу (Мальборк, Сопот, Гданьск, аквапарк «Миколайки»). При организации на базе учебного комплекса «Олимп» конференций, семинаров, переговоров, корпоративных встреч вы получаете уникальную возможность совместить деловую программу с отдыхом и лечением.

Дополнительная информация на сайте www.hotelolimp.ru

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

Телефоны:

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

Факс:

8-40153-33-153

E-mail: info@hotelolimp.ru

УЧЕБНО-КОНСУЛЬТАЦИОННЫЕ ЦЕНТРЫ АССОЦИАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ (АСМАП)

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

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Москва

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

Брянск

«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»
241035, г. Брянск, ул. Ульянова, д. 18а, корп. 3, оф. 303
241037, г. Брянск, ул. Костычева, д. 41/1
(4832) 68-70-74, briansksentr.asmap2010@yandex.ru,
br.abc@yandex.ru, http://ukc-asmap32.ru

Смоленск

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

Смоленск

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

Белгород

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

СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Санкт-Петербург

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

Великий Новгород

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

Псков

«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»
180007, г. Псков, Ольгинская набережная, д. 9а, пом. 18
(ЧУ ДПО «Учебный центр «ЗНАНИЯ»)
(812) 44-12-21, (4832) 68-70-74, znanie.pskov@bk.ru,
briansksentr.asmap2010@yandex.ru, http://ukc-asmap32.ru

Калининград

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

Светлогорск

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

ПРИВОЛЖСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Нижний Новгород

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

Киров

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

Набережные Челны

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

Казань

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

Саратов

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

Самара

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

Тольятти

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

Уфа

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

Уфа

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

Оренбург

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

ЮЖНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Ростовская область

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

Республика Крым

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

Краснодар

«Учебно-консультационный центр Ассоциации
международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
350020, г. Краснодар, Прикубанский внутригородской округ,
ул. им. Александра Покрышкина, д. 2/2 (ООО «АвтоПрофи»)
(8452) 20-92-46, (927) 223-61-41, 127-51-55, 277-16-17,
(988) 243-11-31, asmap-saratov@mail.ru, www.ukc-asmap64.ru

Краснодар

«Учебно-консультационный центр Ассоциации
международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
350020, г. Краснодар, Центральный внутригородской округ,
Советский район, ул. Коммунаров, д. 270
(АНО ДПО «ЦППи ПК «Кубанский»)
(929) 774-30-00, (927) 127-51-55, 277-16-17
asmap-saratov@mail.ru, http://www.ukc-asmap64.ru

Волгоград

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

СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Черкесск

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

Махачкала

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

Республика Северная Осетия – Алания

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

УРАЛЬСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Екатеринбург

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

Тюмень

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

Челябинск

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

СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Омск

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

Новосибирск

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

Барнаул

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Улан-Удэ

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

Чита

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

Благовещенск

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

Владивосток

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

Хабаровск

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