

МАГ

6

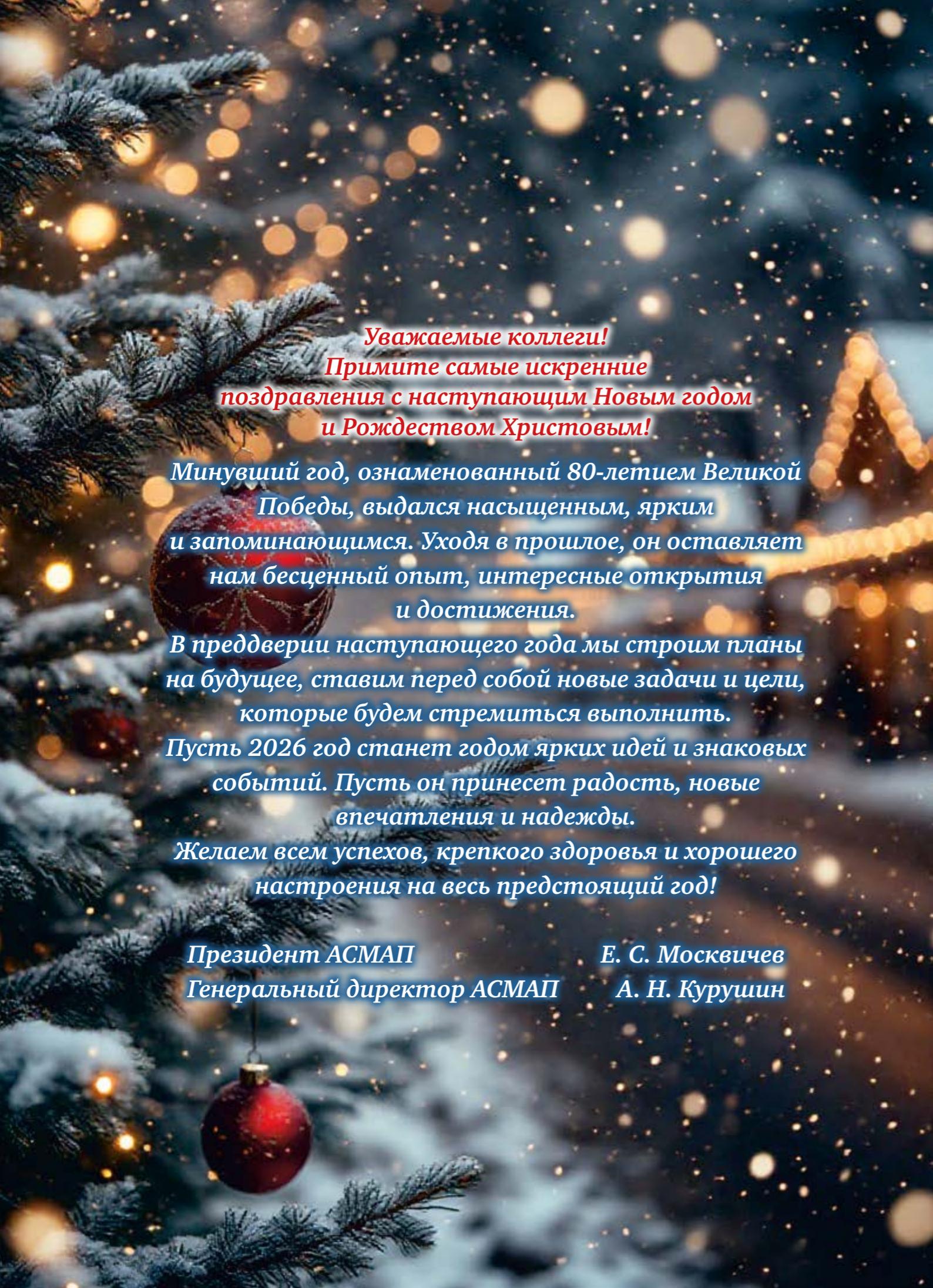
181/2025

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls



2026

С Новым годом!



СОДЕРЖАНИЕ

ПОЗДРАВЛЕНИЯ! Автор: А. Новикова	2
ОФИЦИАЛЬНАЯ ХРОНИКА	6
НАГРАДЫ Награждение работников организаций – членов АСМАП к профессиональному празднику Автор: Т. Чарыкова	10
ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК Автоперевозки в Исламскую Республику Иран: очередные шаги по развитию южного направления Автор: Департамент организации перевозок АСМАП	16
ТАМОЖНЯ О некоторых вопросах временного ввоза иностранных транспортных средств, в том числе при реализации механизма перецепки Автор: Департамент МДП и таможенных систем АСМАП	18
АВТОПРОБЕГ Возрождение Великого шелкового пути: от теории к практике Автор: А. Новикова	21
ПОРТРЕТ ФИРМЫ Директор ООО «Транспортная компания «Семьсот дорог» А. С. Семиволков: «Слово «Водитель» у нас в компании пишется с большой буквы» Автор: М. Яушева	25
ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ В рейс опять идут «старики»... Автор: Б. Денисов	30
ПАМЯТЬ Работа автотранспорта Красной Армии в годы войны Автор: А. Новикова	34
ОБУЧЕНИЕ Учебная сеть АСМАП в настоящее время Автор: М. Брячак	38
Партнерство, компетенции, результат: опыт работы с автотранспортными предприятиями учебного центра НП «Логистика и автоперевозки Татарстана» Автор: А. Калимуллин	40
ЧЕЛОВЕК И БИЗНЕС Директор ООО «НордТранс» М. К. Расулова: «Несмотря ни на что наше предприятие продолжит работу» Автор: И. Черняков	44
КОМПОНЕНТЫ Зависит ли расход топлива от характеристик шин? Автор: Б. Денисов	46
СТРАНИЧКИ ЮМОРА Для тех, кто готов к вызовам Авторы: А. Антонов, Е. Окунёв, Е. Новикова	52
НА ДОСУГЕ Что почитать? Что посмотреть? Автор: А. Новикова	56
ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ Приключения, ставшие историей Автор: Е. Макеева	58
НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА Обзор законодательства Автор: Юридическое управление АСМАП	61

МАП

«Международные автомобильные перевозки» № 6, 2025 год

Регистрационное свидетельство № 015455

Учредитель и издатель – Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП)

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

Корректор: Татьяна БАТАШЕВА

Дизайн и верстка: Татьяна КОРЕЦ

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

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

За точность опубликованной информации ответственность несут авторы публикаций, за достоверность информации в рекламных публикациях – рекламодатели. Редакция оставляет за собой право отказать в публикации рекламы, не соответствующей концепции журнала.

Перепечатка материалов «МАП» возможна только с разрешения редакции, при этом ссылка на «МАП» обязательна.

Подписано в печать 01.12.2025 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!

От всей души поздравляем юбиляров уходящего года, родившихся в ноябре – декабре.

По традиции в первую очередь сердечно поздравляем и желаем большого личного счастья и хорошего настроения представительницам прекрасной половины человечества:



О. В. Кузьмина



И. А. Ярославцев



В. Г. Родионов



В. С. Москвичев



А. А. Батюшкин

Ольге Валентиновне Кузьминой,
генеральному директору
ОАО «ВЕЛИКОЛУКСКИЙ МЯСОКОМБИНАТ»
(Псковская область);

Светлане Анатольевне Минченко,
главному бухгалтеру филиала АСМАП по УФО (г. Екатеринбург);
Елене Анатольевне Павловой,
индивидуальному предпринимателю (г. Псков).

Искренне поздравляем и желаем доброго здоровья, благополучия и всего самого хорошего!

С 70-летием –
Игоря Анатольевича Ярославцева,
директора ООО «БРИ ТРАНС» (Псковская область).

С 65-летием –
Василия Якимовича Гожду,
директора ООО «ЛУЧ-ТРАНС» (г. Калининград);
Владимира Григорьевича Родионова,
директора ООО «Р.Транс» (г. Брянск).

С 60-летием –
Владимира Климентьевича Болотникова,
директора ООО «Транзит-П»
(Смоленская область);
Олега Евгеньевича Гаврикова,
директора ООО «Новоком» (Брянская область);
Владимира Сергеевича Москвичева,
директора ООО «М.В.С.-Брянск» (г. Брянск);
Олега Михайловича Чижова,
индивидуального предпринимателя (г. Псков).

С 55-летием –
Александра Александровича Батюшкина,
ведущего специалиста департамента информационных систем
АСМАП (г. Калининград);

От всей души поздравляем юбиляров уходящего года, родившихся в ноябре – декабре.

По традиции в первую очередь сердечно поздравляем и желаем большого личного счастья и хорошего настроения представительницам прекрасной половины человечества:

Ольге Валентиновне Кузьминой,
генеральному директору
ОАО «ВЕЛИКОЛУКСКИЙ МЯСОКОМБИНАТ»
(Псковская область);

Светлане Анатольевне Минченко,
главному бухгалтеру филиала АСМАП по УФО (г. Екатеринбург);
Елене Анатольевне Павловой,
индивидуальному предпринимателю (г. Псков).

Искренне поздравляем и желаем доброго здоровья, благополучия и всего самого хорошего!

С 70-летием –
Игоря Анатольевича Ярославцева,
директора ООО «БРИ ТРАНС» (Псковская область).

С 65-летием –
Василия Якимовича Гожду,
директора ООО «ЛУЧ-ТРАНС» (г. Калининград);
Владимира Григорьевича Родионова,
директора ООО «Р.Транс» (г. Брянск).

С 60-летием –
Владимира Климентьевича Болотникова,
директора ООО «Транзит-П»
(Смоленская область);
Олега Евгеньевича Гаврикова,
директора ООО «Новоком» (Брянская область);
Владимира Сергеевича Москвичева,
директора ООО «М.В.С.-Брянск» (г. Брянск);
Олега Михайловича Чижова,
индивидуального предпринимателя (г. Псков).

С 55-летием –
Александра Александровича Батюшкина,
ведущего специалиста департамента информационных систем
АСМАП (г. Калининград);

Илмаза Рунисовича Ибрагимова,
индивидуального предпринимателя (г. Псков);
Александра Александровича Королева,
генерального директора
АО «1989 Автоколонна», (г. Санкт-Петербург);
Андрея Викторовича Степина,
генерального директора ООО «Степин-Транс»
(Брянская область);
Юрия Юрьевича Учителева,
индивидуального предпринимателя (г. Владивосток).

С 50-летием –
Олега Алексеевича Бирюкова,
генерального директора ООО «СТАР ТРАНС»
(Брянская область);

Олега Михайловича Гагарина,
генерального директора
ООО «ЦДС КираТранс» (Брянская область);
Александра Владимировича Литвинова,
специалиста филиала АСМАП по ЮиСКФО
(г. Ростов-на-Дону);
Виктора Старука,

генерального директора ООО «Штурвал» (г. Калининград).
Три десятка лет назад началась история
ООО «Дортхехсервис-3»
(Саратовская область, директор – Альвина Николаевна Корсакова).

Четверть века назад были зарегистрированы:
ООО «Белор-СМ»
(г. Смоленск, директор – Константин Геннадьевич Дуванов);

ООО «Демос»
(г. Уссурийск,
генеральный директор – Владимир Сергеевич Пак);
ООО «Лоджистик-Сервис»
(г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Алексей Викторович Чучелин);
ИП Телега Сергей Петрович
(Ростовская область);

ООО «ТРАНС-МОВЕР»
(г. Москва, директор – Юрий Николаевич Федосеев).



А. В. Степин



О. А. Бирюков



А. В. Литвинов



LOGISTIC SERVICE

Минуло два десятилетия со дня организации
ООО «Арс-Транс»
(г. Ростов-на-Дону, директор – Арсен Мкртычевич Назикян);
ООО «Балтийский транзит 2005»
(Смоленская область,
генеральный директор – Сергей Викторович Федоров);
ООО «ВестТрансЛайн»
(Смоленская область, директор – Александр Петрович Винник);
ООО «Компания АСК»
(г. Ростов-на-Дону,
генеральный директор – Владимир Иванович Растигаев);
ООО «ЛК-ТРАНС»
(г. Санкт-Петербург, директор – Ян Генрикович Кайданович);
ООО «РТК-СПб»
(г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Аркадий Витальевич Топчило);
ООО «Сиблес»
(г. Псков, генеральный директор – Светлана Викторовна Царская);
ООО «Транзит-ДВ»
(Приморский край,
генеральный директор – Денис Евгеньевич Михалин);
ООО «Эдельвейс»
(г. Смоленск,
генеральный директор – Оксана Александровна Лавриненкова);
ООО «Ятис-транс»
(г. Санкт-Петербург, директор – Сергей Петрович Туровский).

На протяжении пятнадцати лет
эффективную деятельность осуществляют

ООО «Атланта»
(г. Калининград, директор – Сергей Константинович Крамчинин);
ООО «ДАВ-Транспорт»
(г. Калининград,
генеральный директор – Андрей Владимирович Данильченко);
ООО «ДВ Трак»
(г. Владивосток,
генеральный директор – Исаил Хасанович Абакаев);
ООО «Д к У»
(г. Калининград,
генеральный директор – Геннадий Владимирович Курочкин);
ИП Дудкин Алексей Александрович
(г. Санкт-Петербург);

ООО «Мега-Транс»
(г. Калининград, директор – Алексей Алексеевич Клементьев);
ООО «МИТ ТРАНС»
(Калининградская область,
генеральный директор – Сергей Валерьевич Панченко);
ООО «Транзит-М»
(Республика Марий Эл, директор – Игорь Юрьевич Москвин).

Десять лет назад были зарегистрированы

ООО «ММАП»
(г. Владивосток,
генеральный директор – Евгений Георгиевич Моисеенко);
ИП Симахина Ольга Сергеевна
(г. Екатеринбург);
ООО «ТехГазКомплект»
(г. Пермь, директор – Антон Михайлович Каранин).

Сердечно поздравляем юбиляров и желаем им доброго здоровья,
неиссякаемой энергии и успехов во всем!

Указом Президента Российской Федерации Ю. С. Сухин награжден орденом «За заслуги перед Отечеством»

Указом Президента Российской Федерации «О награждении государственными наградами Российской Федерации» за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу почетный президент АСМАП Юрий Сергеевич Сухин награжден орденом «За заслуги перед Отечеством» IV степени.

Этой награды удостаиваются граждане за особо выдающиеся заслуги, связанные с укреплением российской государственности, социально-экономическим развитием страны, научно-исследовательской деятельностью, развитием культуры и искусства, выдающимися спортивными достижениями, укреплением мира, дружбы и сотрудничества между народами, за значительный вклад в укрепление обороноспособности страны.

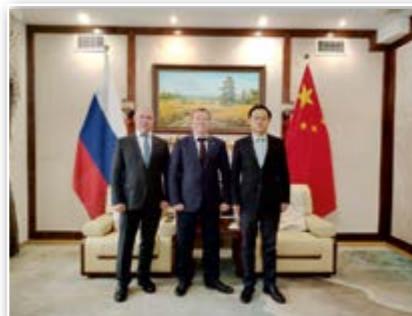
Награда была торжественно вручена Ю. С. Сухину советником Президента Российской Федерации, специальным представителем Президента Российской Федерации по международному сотрудничеству в сфере транспорта Игорем Евгеньевичем Левитиным 8 октября 2025 г. в Администрации АСМАП.

Сердечно поздравляем Юрия Сергеевича с высокой государственной наградой! От всей души желаем ему крепкого здоровья, счастья и благополучия!

Выполнена первая перевозка с использованием книжки МДП через МАПП «Краскино»

В соответствии со вступившим в силу 27 сентября 2025 г. приказом Министерства финансов Российской Федерации от 11.06.2025 № 73н перевозки с использованием книжек МДП через российско-китайский участок границы могут выполняться в четырех пунктах пропуска: «Забайкальск», «Пограничный», «Кани-Курган» и «Краскино».

Встреча в Генеральном консульстве КНР в Казани



дерации по инициативе представителя Ассоциации.

В ходе переговоров, длившихся более часа, А. В. Линдавль ответил на ряд вопросов генерального консула, касающихся международных автомобильных перевозок между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой. Особое внимание было уделено обсуждению перспектив визового обеспечения российских перевозчиков и налаживания необходимого для этого взаимодействия. Генеральный консул заверил, что считает организацию выдачи виз одной из приоритетных задач, и консульство предпринимает шаги по ее реализации.

В завершение представитель АСМАП выразил благодарность генеральному консулу за гостеприимство, глубокое понимание затронутых вопросов и нацеленность на их решение.

Совещание по вопросам функционирования электронной очереди на МАПП «Верхний Ларс»

Во Владикавказе проведено совещание по вопросам запуска системы резервирования для пересечения МАПП «Верхний Ларс». Мероприятие прошло с участием заместителя руководителя ФГКУ «Росгранстрой» И. В. Беломестнова, первого заместителя начальника Северо-Осетинской таможни И. К. Борукаева, директора филиала ФГКУ «Росгранстрой» в Республике Северная Осетия – Алания Р. Ф. Джеранова, представителей транспортных компаний, осуществляющих перевозки через МАПП «Верхний Ларс». От АСМАП в заседании принял участие представитель Ассоциации во Владикавказе С. А. Тасоев.

В ходе совещания были представлены основные принципы функционирования системы резервирования, разъяснены детали регистрации перевозчиков в системе ГИС ЭПД и порядок бронирования даты и времени проезда. Предложения, высказанные перевозчиками, приняты к рассмотрению.

Напоминаем, что для резервирования очереди на МАПП «Верхний Ларс» необходимо зарегистрироваться на портале ГИС ЭПД <https://public.epd-portal.ru/eopp>.

В тот же день китайской транспортной компанией успешно выполнена первая перевозка товаров по книжке МДП через пункт пропуска Хуньчунь – Краскино.

СМИ из КНР сообщают, что китайская сторона высоко оценивает открывшуюся возможность и перспективы перевозок товаров в рамках Конвенции МДП между провин-

Итоги конкурса MCAT «Лучший международный автоперевозчик Евразии – 2025»



Подведены итоги конкурса Международного союза автомобильного транспорта (MCAT-IRU) «Лучший международный автоперевозчик Евразии – 2025».

Победителем в подгруппе предприятий с количеством автотранспортных средств свыше 50 единиц из российских участников стало ООО Транспортная компания «Семьсот дорог», Республика Татарстан, г. Набережные Челны, директор Андрей Сергеевич Семиловков. (Материал о предприятии читайте на страницах 25–29 этого номера журнала. – Примеч. ред.).

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

Участники конкурса – автотранспортные компании Евро-Азиатского региона, являющиеся членами национальных ассоциаций международных автоперевозчиков. От России на международный конкурс были представлены победители Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года», итоги которого были подведены в 2025 г.

Церемония награждения состоялась в рамках бизнес-форума New Silk Way на Партнерском диалоге международных автомобильных перевозчиков государств – членов Евразийского экономического союза (г. Алматы, 30 сентября 2025 г.). Генеральный секретарь MCAT Умберто де Претто и директор Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии Р. Ж. Дженалинов вручили почетный диплом и памятный приз представителю компании – руководителю группы по логистическим решениям ООО ТК «Семьсот дорог» Раилю Фаизовичу Хисамутдинову (на фото выше – в центре).

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

Контрольные мероприятия вблизи МАПП «Бугристое»

На границе с Республикой Казахстан перед МАПП «Бугристое» МТУ Ространснадзора по Уральскому федеральному округу в Челябинской области 18 сентября 2025 г. были проведены комплексные мероприятия по контролю за соблюдением иностранными автоперевозчиками законодательства Российской Федерации. В них приняли участие представители филиала АСМАП по



УФО и перевозчиков – членов Ассоциации.

В ходе мероприятия осуществлялась сплошная проверка всех иностранных транспортных средств, выезжающих с территории Российской Федерации. Инспекторы Ространснадзора с использованием планшетов со специальной программой проводили проверку наличия неоплаченных штрафов по государственным регистрационным знакам транспортных средств, в том числе за нарушения, выявленные в СВП «Платон» и при проезде через АПВГК.

Все транспортные средства, у которых были выявлены неоплаченные штрафы или нарушения, парковались на обочине. Водительское удостоверение изымалось до подтверждения факта оплаты штрафа. Данная мера полностью исключила возможность выезда из страны до погашения всех задолженностей.

За три часа совместной работы было проверено 38 транспортных средств иностранных перевозчиков. Выявлено шесть нарушений.

В настоящее время контроль за иностранными перевозчиками на подъезде к МАПП «Бугристое» осуществляется инспекторами МТУ Ространснадзора по УФО на постоянной основе в круглосуточном режиме.



Представители филиала АСМАП по УФО и работники организаций – членов Ассоциации региона провели занятия по профориентации со студентами

В рамках проводимой филиалом АСМАП по Уральскому федеральному округу работы, направленной на решение проблемы дефицита в Свердловской области водительских кадров в грузоперевозках и созданию системы их подготовки, 15 октября 2025 г. в Верхнепышминском механико-технологическом техникуме «Юность» состоялись первые занятия со студентами по профориентации.

Руководитель филиала АСМАП по УФО Г. А. Шпрейер выступил перед студентами с приветственным словом и рассказал о причинах кадрового кризиса в отрасли, о работе, проводимой филиалом по решению данной проблемы. О преимуществах и важности профессии водителя студентам рассказали практики – генеральный директор ООО «Автоколонна 1212» Л. А. Либушев и заместитель директора по БДД АО «Лорри» В. В. Крамаренко. Большинство учащихся проявили живой интерес к выступлениям. Занятия были проведены для шести групп студентов всех курсов.

По итогам встречи был проведен опрос, который показал высокий интерес студентов:

- 62 % участников заинтересовались встречей с представителями автотранспортных предприятий;
- 47 % готовы рассмотреть возможность своей работы в качестве водителя грузового автомобиля;
- 85 % заинтересовались перспективой получения водительского удостоверения категории «С» в рамках учебного процесса.

Проведенные занятия являются первым этапом пилотного проекта по подготовке водителей категории «С» среди учащихся третьего курса на базе техникума «Юность». В рамках данного проекта стандартная учебная программа будет дополнена специальными модулями, формирующими базовые навыки водителя-профессионала. Обучение для студентов будет полностью бесплатным.

Решение о запуске обучения было принято по итогам совещания под председательством уполномоченного по защите прав предпринимателей в Свердловской области, прошедшего 22 августа 2025 г., в ходе которого министерство образования региона поддержало предложение филиала АСМАП по УФО, и данный техникум был выбран в качестве площадки для пилотного проекта благодаря наличию собственной материально-технической базы.

Запуск обучения является результатом многолетней работы филиала Ассоциации по УФО с правительством региона, в том числе с Министерством транспорта и дорожного хозяйства и Министерством образования Свердловской области при поддержке Свердловского областного союза промышленников и предпринимателей (СОСПП) и Уральской торгово-промышленной палаты, по решению вопроса дефицита водительских кадров в регионе. Долгое время отсутствие финансирования было одной из проблем в организации обучения. В настоящее время финансирование пилотного проекта запланировано за счет средств регионального бюджета.



Заседание консультативного совета при Северо-Западном таможенном управлении

В Санкт-Петербурге проведено заседание консультативного совета по взаимодействию с участниками ВЭД при Северо-Западном таможенном управлении (СЗТУ). В мероприятии приняли участие первый заместитель начальника СЗТУ С. Б. Сенько, президент Торгово-промышленной палаты Санкт-Петербурга В. И. Катенев, представители центрального аппарата ФТС России, Северо-Западной транспортной прокуратуры и аппарата уполномоченного по защите прав предпринимателей в Санкт-Петербурге, члены консультативного совета – участники ВЭД. От АСМАП в заседании участвовал руководитель филиала по Северо-Западному федеральному округу В. А. Алешковский.

Заместитель начальника главного управления информационных технологий ФТС России Р. А. Нажимов рассказал о ходе создания новой цифровой таможенной экосистемы, целью которой является автоматизация рутинных процессов и обеспечение контроля, незаметного для добросовестного бизнеса и непреодолимого для нарушителей. Он отметил, что проект цифровой экосистемы поддержан руководством страны.

Руководитель филиала Ассоциации поднял вопрос о мерах, предпринимаемых ФТС России по усилению контроля за уплатой иностранными перевозчиками штрафов за нарушение российского законодательства. В частности, он акцентировал внимание на необходимости скорейшего внедрения полноценного межведомственного электронного взаимодействия между таможенными органами, с одной стороны, и Ространснадзором и ГАИ – с другой, в целях недопущения не только выезда иностранных транспортных средств с территории России, но и въезда на нее без оплаты всех имеющихся неуплаченных штрафов. Первый заместитель начальника СЗТУ пояснил, что вопрос будет направлен в центральный аппарат ФТС России для его проработки и подготовки письменного ответа.

Контрольные мероприятия вблизи МАПП «Петухово»

Представители филиала АСМАП по Уральскому федеральному округу 22 октября 2025 г. приняли участие в контрольных мероприятиях на стационарном контрольном посту МТУ Ространснадзора по УФО в Курганской области, находящемся в 20 км от МАПП «Петухово» на границе с Республикой Казахстан.

В ходе мероприятия осуществлялась проверка иностранных транспортных средств, движущихся в сторону границы с Казахстаном. Водителей всех остановленных транспортных средств направляли на пост, где инспекторы Ространснадзора осуществляли проверку документов и соблюдение водителями норм режима труда и отдыха. Кроме этого, с применением специальных планшетов и компьютера проводилась проверка автомобилей по государственному регистрационному знаку на предмет неоплаченных административных штрафов, в том числе по СВП «Платон», АПВГК, а также наличия задолженностей за проезд по платным дорогам. В случае выявления неоплаченных штрафов или отсутствия оплаты за проезд по платным дорогам в отношении водителей составлялись протоколы. Дальнейшее движение транспортных средств разрешалось только после подтверждения оплаты всех выявленных задолженностей. При обнаружении нарушений непосредственно на посту инспекторы выносили постановления об административном правонарушении с установленным законодательством РФ сроком для оплаты штрафа. При этом инспекторы разъясняли водителям информацию о наличии льготного периода для оплаты штрафа и рекомендовали сделать это сразу же.

За три часа совместной работы было проверено шесть иностранных транспортных средств. У всех были выявлены нарушения режима труда и отдыха: отсутствовала карта водителя или не работал тахограф. У одного транспортного средства, помимо этого, были выявлены неоплаченный штраф по СВП «Платон» и долг по оплате проезда по платным дорогам в размере более 18 тыс. рублей, за что перевозчику были выписаны штрафы. Все выявленные задолженности были оплачены перевозчиком во время пребывания транспортного средства на посту.

Контроль за иностранными перевозчиками на стационарном контрольном посту «Петухово» осуществляется инспекторами МТУ Ространснадзора по УФО на постоянной основе в круглосуточном режиме.



Переговоры о сотрудничестве между Забайкальским краем и г. Маньчжурия

В Чите прошло 34-е заседание регионального российско-китайского рабочего комитета регулярных встреч по вопросам координации и взаимодействия между Забайкальским краем Российской Федерации и г. Маньчжурия автономного района Внутренняя Монголия Китайской Народной Республики. В переговорах принял участие представитель АСМАП в г. Чите С. В. Краковцев.

Делегация Забайкальского края во главе с и. о. заместителя председателя Правительства Забайкальского края Б. Б. Батомункуевым и делегация Народного Правительства г. Маньчжурия во главе с заместителем мэра г. Маньчжурия Чэн Гобинем обсудили вопросы сотрудничества, провели консультации по дальнейшему функционированию пунктов пропуска, сотрудничеству в транспортной, торгово-экономической, гуманитарной и других сферах. По итогам переговоров был подписан протокол.

В части, касающейся международных автоперевозок, были достигнуты следующие договоренности:

- об обеспечении соблюдения положения части 2 статьи 16 Соглашения между правительствами РФ и КНР о международном автомобильном сообщении, предусматривающего осуществление пограничного, таможенного, транспортного и санитарного контроля при регулярных перевозках пассажиров в первоочередном порядке;

- о продолжении работы по повышению скорости таможенного оформления и эффективности приема и выпуска транспортных средств на МАПП «Забайкальск» и «Маньчжурия»;

- о содействии ускорению реконструкции МАПП «Забайкальск» и модернизации функционирования инфраструктуры пункта пропуска.

Российская сторона предоставила информацию о единых требованиях по заполнению разрешений на международные автоперевозки. Китайская сторона согласилась довести данную информацию до китайских перевозчиков.

Награждение работников организаций – членов АСМАП к профессиональному празднику

Ко Дню работника автомобильного и городского пассажирского транспорта ряд работников Ассоциации и организаций – членов АСМАП, внесших значительный вклад в развитие международных автомобильных перевозок, удостоен наград Министерства транспорта Российской Федерации, АСМАП и региональных органов власти.

Татьяна ЧАРЫКОВА
(charukova@asmap.ru)

За достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу на транспорте **нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России»** награждены:

– Михаил Юрьевич Климов, генеральный директор АО «МИДАС», г. Санкт-Петербург (фото 1);



– Геннадий Михайлович Новиков, водитель АО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг», Брянская область;

– Александр Иванович Пушкин, инженер-приемщик ООО «Совавто-Сервис», Брянская область;

– Александр Васильевич Сидоренко, представитель АСМАП в г. Смоленске (фото 2);



– Александр Петрович Суббота, водитель ООО МП «Совтрансавто-Интер», Брянская область.

За достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу на транспорте **нагрудным знаком «Почетный автотранспортник»** награждены:

– Юрий Александрович Груздов, инженер-приемщик АО МП «ТРИАК», Брянская область;

– Дмитрий Леонидович Дадонов, генеральный директор АО «Юнион Карго», Московская область (фото 3).

Объявлена **благодарность министра транспорта Российской Федерации:**



– Гасангулу Захиду-Оглы Гусейнову, водителю-экспедитору ООО



– Владимиру Владимировичу Барановскому, генеральному директору ООО «Аллегро+», Калининградская область;

– Владимиру Климентьевичу Болотникову, директору ООО «Транзит-П», Смоленская область;

– Александру Юрьевичу Герасимову, генеральному директору ООО «Мастер Авто», г. Санкт-Петербург (фото 4);



– Гасангулу Захиду-Оглы Гусейнову, водителю-экспедитору ООО

«Федеральная транспортная компания «Сотранс», Ленинградская область;

– Жанне Константиновне Димитровой, заместителю директора ООО «Сталкер», Калининградская область (фото 5);



– Игорю Васильевичу Дмитруку, директору ООО «Полесье», Смоленская область (фото 6);



– Анатолию Юрьевичу Казакову, индивидуальному предпринимателю, Свердловская область (фото 7);

– Сергею Владимировичу Кондратьеву, водителю ООО «ИРКУТ-Автотранс», Иркутская область;

– Максиму Сергеевичу Куликову, генеральному директору ООО «Транс-Форест», Ростовская область (фото 8);

– Алексею Викторовичу Нагибневу, водителю-экспедитору ООО «Ф.Транзит», Смоленская область;



Фото 7



Фото 8

– Андрею Сергеевичу Тихоненко, заместителю коммерческого директора ООО «Премиум-Транспорт», г. Санкт-Петербург;

– Людмиле Леонидовне Толстокоровой, финансовому директору ООО ТК «АлюТранс», Республика Бурятия;

– Максиму Сергеевичу Федорову, руководителю транспортного направления ООО «Федеральная транспортная компания «Сотранс», Ленинградская область (фото 10);



Фото 10

– Олегу Викторовичу Федотову, директору ООО «Алтай-Аско-Транс», Алтайский край (фото 11);



Фото 11

– Андрею Александровичу Фролову, директору ООО «МЕГА-ТРАНС», Брянская область;

– Наталье Валентиновне Шпартеевой, финансовому директору ООО «Восточный маршрут», Приморский край;

– Татьяне Анатольевне Юдиной, главному бухгалтеру ООО «ЕвроТракЛогистик», Саратовская область.

Знаком отличия АСМАП «За вклад в развитие международных автомобильных перевозок» награждены:

– Наталья Александровна Абрамян, главный бухгалтер АО МП «Триак», Брянская область (фото 12);



– Евгений Анатольевич Дронякин, водитель ООО МП «Совтрансавто-Интер», Брянская область;

– Николай Владимирович Дусканов, индивидуальный предприниматель, Приморский край;

– Сергей Викторович Муравьев, водитель АО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг», Брянская область (фото 13);



– Юрий Васильевич Попов, генеральный директор ООО «Делайн», Приморский край;

– Александр Афанасьевич Пырев, контролер технического состояния автотранспортных средств АО МП «Совтрансавто-Брянск-Холдинг», Брянская область (фото 14);



– Александр Владимирович Шилин, водитель ООО МП «Совтрансавто-Интер», Брянская область (фото 15).



За вклад в развитие международных автомобильных перевозок **почетной грамотой АСМАП** награждены 55 человек.

По инициативе Ассоциации работники компаний – членов АСМАП отмечены и региональными наградами. Они вручены на мероприятиях, приуроченных к профессиональному празднику.

На торжественном мероприятии, организованном комитетом по транспорту Ленинградской области, в здании правительства Ленинградской области с поздравлением и приветственным словом к работникам транспортной отрасли выступил А. Ю. Дрозденко, губернатор области. Председатель комитета по транспорту М. С. Присяжнюк провел церемонию вручения наград. Старшему бухгалтеру ООО «ФТК «Сотранс» Ю. В. Мусаелян вручена почетная грамота комитета (фото 16).



Представитель Ассоциации в г. Пскове И. А. Екимова в преддверии праздника в торжественной обстановке провела вручение наград. Благодарственные письма Министерства транспорта и дорожно-го хозяйства Псковской области переданы генеральному директору ООО «Шемет-Транс» (г. Псков) К. В. Чиникайло и экспедитору по международным перевозкам компании П. В. Чиникайло (фото 17); водителям-экспедиторам ИП Крыжов С. В. (г. Псков) А. С. Крыжову, О. Г. Петрову, водителю-экспедитору А. Г. Никитину и логисту международных перевозок И. О. Петрову (фото 18); главному механику ООО «ПТЛГ» (г. Псков) Д. В. Гжесяку, водителям-экспедиторам предпри-



Фото 17



Фото 18



Фото 19

ятия А. Н. Ефимову и В. В. Петрову (фото 19).

По инициативе филиала АСМАП по Сибирскому федеральному округу директор ООО «СИНТЕЗ» (Алтайский край) А. А. Полев занесен на Доску почета Алтайского района Алтайского края. Свидетельство об этом ему в торжественной обстановке вручил заместитель главы администрации Алтайского района К. Ю. Косых (фото 20).



Фото 20

В Екатеринбурге лучших работников автотранспортной отрасли чествовали на торжественном мероприятии, посвященном Дню работника автомобильного и городского пассажирского транспорта. Праздник был организован Министерством транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области.

На мероприятии собрались работники и ветераны отрасли, для которых была подготовлена праздничная программа, особой частью которой стало награждение лучших представителей автотранспортной отрасли. Награды вручались от имени Минтранса России и регионального министерства, а также Ространснадзора и ГИБДД.

Инициатором вручения нескольких ведомственных наград выступил филиал АСМАП по Уральскому федеральному округу. Благодаря этому

своено водителю А. В. Сущенко, почетная грамота губернатора Иркутской области вручена водителю А. П. Никифорову, благодарность губернатора Иркутской области объявлена водителям П. В. Оскирко и В. В. Кутилову. Благодарственные письма губернатора Иркутской области вручены восьми водителям и двум техническим работникам организации. Благодарственное письмо министра транспорта Иркутской области – троим водителям и двенадцати инженерно-техническим работникам предприятия. Почетной грамотой мэра города Иркутска награжден водитель М. О. Пермяков (фото 21), благодарность мэра города Иркутска вручена водителям А. М. Бабошко и С. В. Рычку.



Фото 21

пять организаций – членов Ассоциации были представлены к наградам.

Министр транспорта и дорожно-го хозяйства Свердловской области А. Г. Толкачев вручил почетный диплом министерства директору ООО «Транспортная логистика» (г. Екатеринбург) А. Н. Королеву (фото 22).



Почетные грамоты МТУ Ространснадзора по УФО были вручены ди-ректору ООО «ТТ Логистика» (г. Екатеринбург) А. С. Стасевичу (фото 23) и индивидуальному пред-принимателю Д. Ю. Стецюку из г. Челябинска (фото 24).



Фото 23



Фото 24

Руководитель дальневосточного представительства АСМАП А. И. Некрашевич в офисах организаций – членов Ассоциации вручил почетные грамоты Законодательного собрания Приморского края директору ООО «АТП Приморье» (г. Владивосток)



Фото 25



Фото 26



Фото 27

В. Н. Косареву (фото 25) и начальнику отдела эксплуатации предприятия А. В. Шпартееву (фото 26).

Благодарственным письмом губернатора Приморского края награждены водители автобусов ООО «Восточный маршрут» (г. Владивосток) А. В. Кулаков и И. Г. Гузенко (фото 27).



Фото 28

Благодарственным письмом Законодательного собрания Приморского края – водитель автобуса ООО «АТП Приморье» С. Н. Романов (фото 28).



Фото 29



Фото 30

монтажу по ремонту и обслуживанию электрооборудования Д. В. Акулову (фото 30), водителям С. Г. Корепа-



Фото 31



Фото 32



нову (фото 31) и В. В. Токмину (фото 32), мастеру М. Г. Сясегову (фото 33).

На торжественном мероприятии, приуроченном ко Дню работника



Фото 33

автомобильного и городского пассажирского транспорта, министр транспорта и дорожного хозяйства Чувашской Республики М. М. Петров вручил почетную грамоту Министерства транспорта и дорожного хозяйства Чувашской Республики старшему диспетчеру АО «АККОНД-ТРАНС» (г. Чебоксары) Т. Г. Васильевой (фото 34).



Фото 34



Фото 35



Фото 36



Фото 37



Фото 38



По инициативе филиала АСМАП по Калининградской области на предприятиях перевозчиков – членов Ассоциации почетная грамота Министерства развития инфраструктуры КО вручена генеральному директору ООО «ГриНат-Транс» (г. Калининград) О. И. Демлинг (фото 37), благодарственные письма Министерства развития инфраструктуры Калининградской области – генеральному директору ООО «Аллегро+» В. В. Барановскому (фото 38) и заместителю директора ООО «Сталкер» Ж. К. Димидовой.



Благодарственных писем губернатора Смоленской области были удостоены пять работников ООО «Ф.Транзит» (г. Смоленск), одиннадцать сотрудников предприятия награждены благодарственными письмами главы г. Смоленска.

Администрация АСМАП поздравляет коллег с заслуженными наградами и желает дальнейшей плодотворной деятельности, крепкого здоровья и благополучия! 

Автоперевозки в Исламскую Республику Иран: очередные шаги по развитию южного направления

Несмотря на сложную ситуацию в Иране, в уходящем году продолжалось дальнейшее развитие международных автомобильных перевозок в эту исламскую республику.

Предпринимались практические шаги по обмену разрешениями для транзитных перевозок грузов и перевозок грузов в/из третьих стран в количестве, полностью удовлетворяющем потребности российских и иранских транспортных компаний. На различных площадках обсуждались вопросы снятия существующих барьеров и принятия необходимых мер по увеличению объемов перевозок.

Департамент организации перевозок АСМАП

В 2025 г. одной из новых площадок обсуждения проблемных вопросов стал диалог между Евразийской экономической комиссией и Исламской Республикой Иран. Базой для этого явилось подписанное 25 декабря 2023 г. в Санкт-Петербурге соглашение о свободной торговле между Евразийским экономическим союзом и его государствами – членами, с одной стороны, и Исламской Республикой Иран – с другой. Данное соглашение вступило в силу 15 мая 2025 г.

Документ качественно улучшает тарифные договоренности по сравнению с ранее действовавшим временным соглашением от 17 мая 2018 г. и создает уникальные условия доступа на иранский рынок для производителей Евразийского экономического союза.

Новое соглашение закрепило взаимные обязательства Евразийского экономического союза и Исламской Республики Иран по преференциальному доступу в отношении 90 % от всей товарной номенклатуры. Существенно улучшена регуляторная



часть соглашения, направленная на создание безбарьерного пространства торговли между сторонами.

Помимо либерализации тарифов, документом предусмотрены положения по развитию взаимодействия между Евразийским экономическим союзом и его государствами – членами и Исламской Республикой Иран по ряду ключевых вопросов, включая транспорт и логистику.

Предварительная проработка возможных направлений взаимодействия в указанных сферах показала, что компании Евразийского экономического союза и Исламской Республики Иран заинтересованы в полноформатном сотрудничестве по таким сферам, как цифровизация транспортных коридоров, развитие транспортно-логистической инфраструктуры по маршруту международного транспортного коридора «Север – Юг», в том числе организация «зеленого коридора» в рамках проекта «Евразийский агроэкспресс».

С целью организации эффективной работы по имплементации соглашения с иранской стороной достигнуто понимание о необходимости подготовки плана совместных действий (дорожной карты), кото-

рый бы включал перечень мероприятий, направленных на достижение конкретного результата по снятию существующих барьеров в торговле, упрощение процедур торговли, создание инфраструктуры, в том числе транспортно-логистической, содействие бизнес-контактов.

Вопросы наполнения дорожной карты наиболее значимыми и перспективными направлениями взаимодействия в области транспорта и логистики были рассмотрены на специальном семинаре с участием представителей уполномоченных органов государств – членов, организаций и деловых кругов Евразийского экономического союза.

На семинаре подробно обсуждались вопросы негативного влияния на развитие торговых отношений создаваемых иранской стороной непаритетных условий транзита товаров и грузов. Было отмечено, что к числу подобных препятствий относятся: взимание иранской стороной топливного сбора вне зависимости от страны происхождения топлива, а также иных платежей, в том числе без конкретной спецификации; навязывание услуг иранских посредников в процессе таможенного оформления грузов; игнорирова-

ние правил системы международного таможенного транзита МДП (срывание запечатанных пломб и установка новых); ограничение максимального срока временного пребывания автотранспортных средств на территории Исламской Республики Иран 30 днями; длительные сроки ожидания заезда на таможенные терминалы при выезде с территории Исламской Республики Иран при сохранении дискриминационного характера пропускного режима (иранские перевозчики проезжают днем, иностранные – ночью); недобросовестное и непрозрачное исполнение иранскими перевозчиками своих обязательств.

Надеемся, что созданная площадка диалога и разработанный план совместных действий будут способствовать реальному снятию перечисленных барьеров.

В октябре 2025 г. в г. Баку состоялась трехсторонняя российско-азербайджано-иранская встреча по вопросам сотрудничества в области транспорта, энергетики и таможни. Российской делегацию возглавлял заместитель председателя правительства Российской Федерации Алексей Оверчук, азербайджанскую – заместитель премьер-министра Азербайджанской Республики Шахин Абдулла оглы Мустафаев, иранскую – министр дорог и городского развития Исламской Республики Иран Фарзане Садег.

На встрече была подчеркнута необходимость принятия мер для увеличения объема перевозок по международному транспортному коридору «Север – Юг» до 15 млн т и обеспечения непрерывного роста грузовых потоков.

В ходе переговоров обсуждались меры по повышению транспортной связности и развитию автодорожной, железнодорожной и таможенной инфраструктуры. Российской стороной была отмечена работа по модернизации автомобильных дорог на обходах Астрахани, Махачкалы, Дербента и Хасавюрта, развитию автомобильных пунктов пропуска на российско-азербайджанской государственной границе. Затронута тема решения проблем, с которыми сталкиваются автоперевозчики



Трехсторонняя российско-азербайджано-иранская встреча



стороны, и Исламской Республики Иран – с другой, и полученный Ираном статус государства-наблюдателя при ЕАЭС позволили с мая по июль 2025 г. увеличить товарооборот на 35 %. Он выразил уверенность, что впереди много интересной работы, направленной на формирование общего товарного рынка с безбарьерной логистикой и гармонизированными правилами и стандартами. Крепкие и динамично развивающиеся отношения России и Азербайджана, России и Ирана, Ирана и Азербайджана обуславливают активизацию координированных действий по развитию транспортной связности в регионе и обеспечению бесшовной логистики от Баренцева и Балтийского морей до Персидского залива. Таким образом создаются наилучшие конкурентные условия для товаропроизводителей, экспортеров и импортеров трех стран.

Участники переговоров также посетили азербайджано-иранскую границу для осмотра действующей и строящейся инфраструктуры международных пунктов пропуска в рамках развития западного маршрута международного транспортного коридора «Север – Юг».

В целях продолжения решения вопросов развития международных автомобильных перевозок и снятия существующих барьеров во время встречи была достигнута договоренность о создании специальной рабочей группы по автомобильным перевозкам, состоящей из представителей таможенных, пограничных и транспортных ведомств трех стран. В ее работе Ассоциация международных автомобильных перевозчиков будет принимать непосредственное участие. ➔

О некоторых вопросах временного ввоза иностранных транспортных средств, в том числе при реализации механизма перевозки

Для исключения нарушений таможенного законодательства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) предлагаем перевозчикам ознакомиться с информацией о правилах использования временно ввезенных иностранных транспортных средств на таможенной территории ЕАЭС.

Департамент МДП и таможенных систем АСМАП

Все транспортные средства международной перевозки, не зарегистрированные в государствах – членах Евразийского экономического союза (далее – иностранные ТСМП), временно ввозимые на таможенную территорию ЕАЭС, подлежат таможенному декларированию в соответствии с главой 38 Таможенного кодекса ЕАЭС. В отношении иностранных ТСМП устанавливается срок их временного ввоза, в пределах которого они могут использоваться на таможенной территории ЕАЭС на определенных условиях без уплаты таможенных пошлин, налогов.



Как правило, таможенное декларирование временно ввезенного иностранных ТСМП осуществляется транспортной компанией путем представления международной транспортной накладной CMR таможенному органу в пункте пропуска. Однако по желанию перевозчика может быть подана таможенная декларация по форме, установленной Решением Комиссии Таможенного союза от 14 октября 2010 г. № 422. От имени автопредприятия декларирование ТСМП могут осуществлять иные лица, действующие по его поручению.

При декларировании иностранного ТСМП с использованием наклад-

транзита. То есть при установлении срока временного ввоза таможенные органы должны учитывать маршрут и условия перевозки, заявление перевозчика (при наличии), а также требования режима труда и отдыха водителя. Если перевозчик по объективным причинам не может вывезти ТСМП в установленный срок, его можно продлить. Для этого необходимо направить мотивированное заявление в таможенный орган, в регионе деятельности которого находится ТСМП в настоящий момент. Фактическое прибытие перевозчика и (или) представление временно ввезенного ТСМП в этот таможенный орган не требуются.

Таможенное декларирование указанных транспортных средств осуществляют, как правило, иностранные перевозчики в отношении своего подвижного состава, временно ввозимого на таможенную территорию ЕАЭС. Однако российские транспортные компании также могут временно ввозить иностранные полуприцепы и перемещать в них товары.

Особенно актуальной данная возможность стала после введения в 2022 г. Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2022 г. № 1728 ответных мер в отношении перевозчиков недружественных государств в связи с запретом российским организаци-

ям осуществлять перевозки товаров по территориям стран Евросоюза. Ввоз большинства категорий товаров из упомянутых государств был разрешен иностранным перевозчикам только до приграничных складов временного хранения (СВХ), а их дальнейшая перевозка по таможенной территории ЕАЭС должна осуществляться только перевозчиками ЕАЭС после перегрузки либо перевозки. В случае перевозки перевозчик ЕАЭС указывается как последующий перевозчик в графе 17 накладной CMR, а в графе 25 накладной CMR указывается регистрационный номер российского тягача (сведения об иностранном тягаче вычеркиваются).

При использовании отечественной организацией временно ввозимых иностранных полуприцепов необходимо учитывать следующее.

1. У российских перевозчиков должны быть документы, подтверждающие право пользования иностранными полуприцепами. В соответствии с ранее действовавшим Таможенным кодексом Таможенного союза в качестве таких документов использовались доверенность на оказание услуг по перевозке грузов либо договор на оказание таких услуг. В настоящее время Таможенный кодекс ЕАЭС не устанавливает, какими именно документами должно подтверждаться право пользования ино-

странными полуприцепами. Сложившаяся практика подтверждает, что целесообразно использовать доверенность либо договор на оказание услуг по перевозке грузов. Однако возможно использование в этом качестве и договоров аренды, в том числе долгосрочных.

2. Временно ввезенные иностранные ТСМП должны находиться в фактическом владении и пользовании перевозчика, осуществившего их ввоз, за исключением разрешенных случаев их передачи иным лицам:

- для технического обслуживания, ремонта и (или) хранения;
- в целях вывоза с таможенной территории ЕАЭС.

3. В процессе использования иностранных полуприцепов российским перевозчиком в ряде случаев возникает желание использовать этот полуприцеп для внутренней перевозки груза (перевозка начинается и заканчивается на территории ЕАЭС).

Такие перевозки на основании пункта 4 статьи 275 Таможенного кодекса ЕАЭС не допускаются. То есть российская транспортная компания не может использовать иностранный полуприцеп, например, при перевозках из Москвы в Минск либо между Калининградской областью и остальной частью территории ЕАЭС. Исключения составляют случаи, указанные в пункте 7 статьи 275 Таможенного кодекса ЕАЭС и отно-





сящиеся к использованию временно ввезенных ТСМП иностранными перевозчиками.

Не следует полагать, что, если автотранспортное предприятие совершает в иностранном полуприцепе внутренние перевозки товаров, не находящихся под таможенным контролем, таможенные органы не могут выявить данный факт. В соответствии с Федеральным законом от 3 августа 2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации...» таможенные органы вправе останавливать все транспортные средства грузоподъемностью свыше 3,5 т на всей территории Российской Федерации и осуществлять проверку документов и товаров. Таким образом, факт внутренней перевозки может быть выявлен, например, мобильной группой таможенного органа. Также следует помнить об одной из форм таможенного контроля – камеральной (или таможенной) проверке. Таможенные органы вправе осуществлять камеральную (или таможенную) проверку в отношении участников внешнеэкономической деятельности, в том числе перевозчиков, в течение трех лет с момента вре-

менного ввоза ТСМП. Поэтому факт осуществления внутренней перевозки с использованием иностранного ТСМП может быть выявлен таможенными органами в этот срок в рамках постконтроля.

В случае выявления нарушения условий использования временно ввезенных ТСМП (незаконная передача третьим лицам, осуществление внутренней перевозки) законодательством Российской Федерации предусмотрена административная ответственность (статья 16.24 КоАП РФ). Штраф для юридических лиц за такое административное правонарушение составляет от 50 тыс. до 300 тыс. рублей.

Кроме этого, на основании пункта 12 статьи 279 Таможенного кодекса ЕАЭС в случае выявления факта внутренней перевозки подлежат уплате таможенные платежи в размере, как если бы иностранные полуприцепы помещались под таможенную процедуру временного ввоза (допуска) с частичной уплатой ввозных таможенных пошлин, налогов.

В соответствии с частью 2 статьи 11 Федерального закона от 3 августа 2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Фе-

дерации...» ввоз товаров в Российскую Федерацию и их вывоз с этой территории может осуществляться не только в автомобильных пунктах пропуска, но и в иных местах прибытия на таможенную территорию ЕАЭС и убытия с этой территории. В частности, в целях ускорения совершения таможенных операций и снижения нагрузки на МАПП «Бурачки» два СВХ, расположенные в непосредственной близости от данного пункта пропуска, имеют статус иного места прибытия (убытия).

Это позволило совершать таможенные операции, связанные с ввозом (вывозом) товаров и транспортных средств, не в пункте пропуска, а непосредственно на данных СВХ. Так, на территории этих СВХ осуществляется регистрация прибытия товаров и транспортных средств на таможенную территорию ЕАЭС, помещение товаров под процедуру таможенного транзита, таможенное декларирование временного ввоза иностранных полуприцепов перевозчиками ЕАЭС после перецепки, что обеспечивает соблюдение норм главы 38 Таможенного кодекса ЕАЭС.

Нормативно-правовая база:

- глава 38 Таможенного кодекса ЕАЭС;
- Решение Комиссии Таможенного союза от 18 ноября 2010 г. № 511, которым утверждена инструкция по совершению таможенных операций в отношении временно ввозимых и временно вывозимых ТСМП;
- Решение Комиссии Таможенного союза от 14 октября 2010 г. № 422 «О форме таможенной декларации на транспортное средство и Инструкции о порядке ее заполнения»;
- Решение Комиссии Таможенного союза от 7 ноября 2017 г. № 140, которым утвержден Порядок продления срока нахождения на таможенной территории ЕАЭС временно ввезенных ТСМП.



Возрождение Великого шелкового пути: от теории к практике

Два десятилетия назад, в 2005 году, с участием Ассоциации международных автомобильных перевозчиков состоялся международный транспортный автокарavan, в ходе которого была впервые осуществлена автомобильная доставка грузов по маршруту Пекин – Брюссель. Этот успешно проведенный экспериментальный автопробег показал реальность использования автомобильного транспорта для осуществления трансграничных евро-азиатских перевозок. Сегодня мы вспоминаем о том, как это было.

Александра НОВИЧКОВА
(novichkova@asmap.ru)

В сентябре 2005 г. в Пекине состоялась третья Евро-Азиатская конференция Международного союза автомобильного транспорта (MCAT), организованная совместно с Министерством коммуникаций КНР и ассоциацией China Road Transport Association (CRTA). В мероприятии приняли участие около 900 делегатов из 45 стран, в том числе руководители транспортных министерств, а

также представители международных организаций. От Российской Федерации на конференции присутствовало более 50 делегатов, в том числе 19 членов АСМАП, дальневосточный учебный центр Ассоциации и другие организации.

К конференции была приурочена профильная выставка, в которой АСМАП участвовала со своим стеном, предоставив членам Ассоциации – участникам конференции возможность для установления деловых контактов.

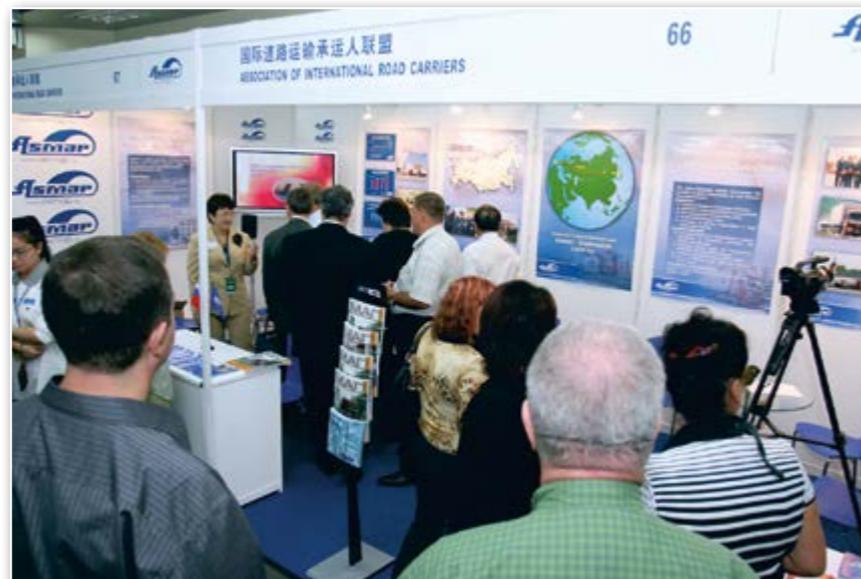
Во время проведения конференции стартовал первый международный коммерческий грузовой автокараван по маршруту Пекин – Хоргос – Астана – Москва – Рига – Вильнюс – Варшава – Берлин – Брюссель. В нем приняли участие перевозчики Китая, Казахстана, России, Литвы, Латвии и Польши.

Этот проект стал ответом на потребность компаний, производящих товары в Поднебесной, найти транспортную альтернативу в связи с загруженностью китайских портов и возрастающими ставками морского фрахта.

Идея о проведении международного автокаравана по историческому Шелковому пути и привлечении внимания международного делового сообщества к сухопутному способу доставки грузов из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу принадлежит Союзу международных автоперевозчиков Казахстана (KazATO). Она была поддержана Международным союзом автомобильного транспорта и ассоциациями международных автоперевозчиков Китая (CRTA), России (АСМАП), Латвии (Latvias Auto), Литвы (Linava) и Польши (ZMPD). Автокараван получил международную поддержку со стороны Европейской экономической комиссии ООН, Экономической и социальной комиссии ООН для Азиатско-Тихоокеанского региона, Торговой палаты США и других междуна-



Представители организаций – членов АСМАП Дальневосточного региона на конференции MCAT



Стенд АСМАП на выставке в рамках третьей Евро-Азиатской конференции MCAT

родных организаций. Девиз автокаравана «Автомобильный транспорт несет прогресс от Пекина до Брюсселя» подчеркнул значимость автотранспорта для экономического и социального развития любого региона.

Целью каравана являлось привлечение внимания к тому факту, что автомобильный транспорт

способен предоставлять реальную, эффективную по стоимости и затраченному времени альтернативу в перевозке товаров, произведенных в Китайской Народной Республике, на рынки Евросоюза, СНГ, Ближнего Востока и восточное побережье Америки. Цель автокаравана полностью соответствовала высказыванию бывшего президента КНР Ли Ксианя-



Торжественная церемония старта автопробега

на, заявившего: «Восстановление автомобильного транспорта способствует процветанию национальной экономики».

Пять автобусов – по одному от Казахстана, России, Польши, Литвы и Латвии – 27 сентября 2005 г. отправились из Хоргоса (Китай), куда загруженные контейнеры были доставлены из Пекина ки-

тайскими перевозчиками. АСМАП представляли водители одного из предприятий системы «Совтрансавто» – ЗАО «Стар-Центр» (Ростовская область). Экипаж российского автобуса состоял из опытных водителей В. Берекчиева и Е. Роменского, к тому моменту проработавших на международных автомобильных перевозках по четверть века и более.

Поэтому такие перевозки, в ходе которых контейнер перегружается с одного автобуса на другой, для них не новы. Они отметили, что в 1970–1980 гг. «Совтрансавто-Ростов» осуществляло таким образом перевозки на Иран.

Участники каравана снабжались дневниками, в которых они по стандартизированной методике фиксировали свои дорожные впечатления: качество дорог, сервис, простой на пограничных переходах, размеры поборов – как официальных, так и неофициальных, безопасность и т. д.

За 20 дней экипажам предстояло преодолеть путь длиной около 12 000 км. Но такая задача им оказалась по плечу. После перегрузки контейнеров под карнетами TIR автобусы отправились в рейс через территории Казахстана и России в ЕС.

Автокараван Пекин – Брюссель прибыл в Москву 7 октября 2005 г. Автобусы, успешно преодолевшие две трети пути, припарковались у здания Центра международной торговли. На пресс-конференции, приуроченной к этому событию, выступили представители Министерства транспорта Российской Федерации, MCAT в СНГ, АСМАП и KazATO, обсудив проблемы евро-азиатского транзита. Они пожелали каравану доброго пути и успешного преодоления возможных трудностей.

Обсуждение проблем развития сухопутного транзита грузов из Китая в Европу и обратно продолжилось на заседании круглого стола, в ходе которого были обозначены первоочередные задачи. Их решение могло бы способствовать развитию трансконтинентальных перевозок.

Ю. С. Сухин, на тот момент президент АСМАП, отметил, что Ассоциация международных автомобильных перевозчиков России поддерживает инициативы, направ-

ленные на проработку осуществления перевозок грузов автомобильным транспортом по одному из маршрутов Шелкового пути, включающему территорию России, поскольку это наиболее удобное и привлекательное для таких перевозок направление.

За прошедшие на тот момент 14 лет с даты подписания соглашения между правительствами Российской Федерации и Китайской Народной Республики о международном автомобильном сообщении китайское направление перевозок динамично развивалось и в результате стало одним из наиболее важных для российских международных автоперевозчиков. По мнению АСМАП, имеются все необходимые технические и технологические предпосылки для реализации перспективного плана возрождения маршрута Шелкового пути, проходящего по территориям Китая, Казахстана и России.

Семнадцатого октября международный авткараван, пройдя по древнему Шелковому пути, финишировал в Брюсселе, еще раз подтвердив, что трансконтинентальные

перевозки автомобильным транспортом ждет большое будущее. Благодаря хорошей дорожной инфраструктуре вдоль всего 12000-километрового пути из Пекина в Брюссель автопоезда экологического стандарта Евро-4 с двумя водителями на борту каждого из них завершили рейс по графику и без каких-либо технических осложнений.

В ноябре 2005 г. в Пекине состоялась встреча министров транспорта 17 стран Азии и Европы. Ссылаясь на 3-ю Евро-Азиатскую конференцию МСАТ и проведенный авткараван, они подчеркнули экономические потребности, а также особенности своих экономик и заявили: «Экономическое и торговое развитие в Азии и Европе будет значительно улучшено благодаря укреплению сотрудничества в области автодорожной инфраструктуры и развитию транспорта. Более того, при содействии международных организаций и кредитно-финансовых учреждений необходимо установить надежные правовые рамки, регулирующие облегчение пересечения границ и транзитных перевозок, а также устраниć нефизические барьеры,

вызванные искусственными и бюрократическими формальностями, которые блокируют облегчение автомобильных перевозок между странами Азии и Европы».

Министры также признали, что автомобильный транспорт является важнейшим, экономически эффективным и своевременным решением для удовлетворения изменений в области торговли и производства в районах, расположенных вдоль древнего Шелкового пути между Азией и Европой.

Сегодня в условиях переориентации работы российских перевозчиков с европейского на альтернативные маршруты Китай приобрел особую значимость. Наши транспортные компании смогли оперативно и эффективно перестроить свою деятельность и активно развивают китайское направление перевозок. Это служит прямым доказательством того, что двадцать лет назад организаторы и участники автопробега сделали верный прогноз относительно развития международных автоперевозок между странами Европы и Азии. ☐



Директор ООО Транспортная компания «Семьсот дорог» А. С. Семиволков:

«Слово «Водитель» у нас в компании пишется с большой буквы»

Древнегреческий философ Антисфен считал, что лучшее воспитание – это воспитание личным примером: «Равняться на лучших, учиться у мудрых, шедро делиться знаниями и опытом с молодым поколением». И это главные принципы, лежащие в основе деятельности сотрудников ООО Транспортная компания «Семьсот дорог» из Набережных Челнов.

Марина ЯУШЕВА

В этом году Транспортная компания «Семьсот дорог» стала одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» и конкурса Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ-ИРУ) «Лучший международный автоперевозчик Евразии – 2025» в категории свыше 50 транспортных средств. Побеседуем с директором предприятия А. С. Семиволковым.

– Андрей Сергеевич, как вы отнеслись к новостям об итогах конкурсов АСМАП и МСАТ? Почему вам удалось одержать победу в столь важных профессиональных соревнованиях?

– Для меня это было, несомненно, приятно и неожиданно, ведь лично



А. С. Семиволков



Награда МСАТ-ИРУ

мной не прикладывалось никаких усилий для этого. Награды говорят о том, что наша команда движется в правильном направлении. Для этого мы с максимальной самоотдачей стремились укрепляться на международных направлениях. Ведь это целый комплекс мер: подготовка техники, обучение водителей, повышение компетенций логистов и менеджеров, рост и укрепление коммуникаций между службами. Вот куда направлялись усилия команды.

– Поделитесь, пожалуйста, своим главным ингредиентом успеха на профессиональном маршруте.

– У каждого из нас есть 24 часа. Разница лишь в том, как и чем мы наполняем свое время. В любом дне есть своя вершина, на которую стоит подняться за отведенные сут-

ками часы. Только мы выбираем – двигаться вверх или остановиться на уже достигнутом. Кто-то предпочтет сфокусироваться на возможностях, найти поводы для действий несмотря ни на что. А кто-то найдет любые причины, чтобы остаться. Глядя на горные серпантини дорог, ведущие к вершинам достижений, легко представить, как тяжел предстоящий путь, сколько мужества, мастерства и профессионализма он потребует. Многие предпочтут отказаться от попытки, не тронувшись с места, не сделав ни шага... Начиная свой путь, я представлял «Семь дорог», ведущих к успеху. Спустя десять лет мне открылись возможности движения по «Семистам дорогам». И сегодня, спустя 23 года, для всей команды это даже не вызов, а живая реальность. Потому что каждый пройденный плечом к плечу километр собрал под флагом Транспортной компании «Семьсот дорог» настоящую надежную команду, преданную любимому делу, верную чести и достоинству профессионального братства. Ведь каждый из нас начинает свое ежедневное восхождение с первого километра, чем сокращает наш путь к вершине общего успеха. Под шум колес, под музыку на волнах любимого радио, под разговоры коллег по радио. Под воодушевляющие «голосовухи» логистов и механиков, под долгожданные новости из дома мы вместе прокладываем дороги, по которым наши машины в нужное место и вовремя доставляют важные грузы. Дорога подобна океану, она не прощает малодушия, подлости и предательства. Слабакам тут не место. Так что главный ингредиент успеха для меня – это время. И это один из бесценных ресурсов любого человека.

«У нас в жизни всего лишь два бесценных ресурса, которые не покупаются и не продаются, это жизнь и время»

Люди научились считать деньги, экономить финансы, планировать цели, но у нас в жизни всего лишь два бесценных ресурса, которые не покупаются и не продаются, это

Историческая справка о Транспортной компании «Семьсот дорог»

В 2002 г. на рынок автомобильных перевозок вышел ИП Семиволков А. С. с единственным на тот момент грузовиком КАМАЗ.

Рассказывает совладелец и директор компании А. С. Семиволков:

«Когда в 2002 г. мы только начинали перевозить грузы, именно КАМАЗ дал бизнесу возможность успешного старта. Живя в моногороде, сердцем которого является Камский автозавод, сложно было сделать другой выбор. В то время это был максимально удобный и выгодный вариант.

Изначально занимаясь пиломатериалами, мы должны были решать смежную задачу по доставке продукции. Техническое образование послужило серьезным базисом в формировании сопутствующего бизнеса грузоперевозок. Первое время приходилось самому много сидеть за рулем КАМАЗа. Что, как я считаю, было очень полезным опытом для построения будущего бизнеса. Владельцу собственного дела, особенно на этапе старта, важно не просто разбираться, а быть экспертом в мелочах, ибо именно детали становятся очевидными не из кресла кабинета, а из кабины автопоезда. Именно эти мелочи и лежат в основе построения успешного и стабильного бизнеса.

К концу 2002 г. в парке компании насчитывалось три грузовика КАМАЗ, один из которых был собран руками самих сотрудников.

Заключены долгосрочные договоры на перевозки с крупными грузовладельцами. С 2003 г. мы начали страховывать свою ответственность перевозчика. В следующем году компания стала членом АСТАП (Ассоциации грузовых автоперевозчиков г. Набережные Челны и региона Закамье). А к концу 2005-го у предприятия было уже 13 КАМАЗов. Еще

Сервис автомобилей был выделен в отдельный бизнес – так появилась наша дочерняя компания «ЛидерТрак». И она подтвердила свое название, став лучшим дилером «Вольво» по России (среди 75 СТО) в оказании экстренной помощи на дорогах (VAS – VOLVO Action Service) по итогам 2017 г.

Наша сервисная станция получила дилерство известных европейских производителей прицепной техники: LOHR и Kassbohrer, а также стала «Серебряным партнером» с поддержкой гарантии ком-

панией-производителем тормозных систем WABCO.

В 2019 г. мы увеличили объем перевозок в Казахстан более чем в три раза. Со многими клиентами в Казахстане нам удалось встретиться лично благодаря участию компании в выставке «Транслогистика Казахстан-2019», где стенд Транспортной компании «Семьсот дорог» был отмечен организаторами специальной наградой «Лучший дебют».

Поставленное на поток обязательное обучение водителей-экспедиторов в Набережночелнинском учебном центре АСТАП с получением СПК водителя-международника позволило нам расширить географию грузоперевозок и совершить первые рейсы в Армению, Узбекистан и Китай.

Что касается стратегии, то никогда не ставлю себе цель расти любой ценой. Всегда придерживаюсь принципа «спеши, но медленно, чтобы двигаться быстрее, просто двигайся без остановки, стабилизируя достигнутые позиции». Так, не спеша, к 2022 г. наша сервисная станция «ЛидерТрак» увеличила свою мощность почти в два раза за счет завершения строительства второго здания ремонтной зоны. А также получила дилерство бренда китайской техники «ДонгФенг».

Через год наш автопарк увеличился до 350 единиц – теперь уже за счет тягачей «ДонгФенг» и малотоннажных грузовиков «КАМАЗ-Компас» грузоподъемностью 5 т.

В 2023 г. сервисная станция «ЛидерТрак» стала дилером еще одного китайского бренда – SITRAK, а также заняла первое место среди дилеров «ДонгФенг» по продаже запасных частей.

Наступил 2024 г. – Транспортная компания «Семьсот дорог» приняла участие в выставке «ТрансРоссия-2024». Увеличили объемы перевозок в Китай. Станция «ЛидерТрак» сохранила первое место среди дилеров «ДонгФенг» по продаже запасных частей. Зарегистрировали товарный знак «ЛидерТрак».

К этому моменту проявились и стали понятны перспективы развития, возникло желание попробовать иностранные технологии. В 2006–2007 гг. КАМАЗ значительно уступал иностранным брендам, но были и преимущества: отсутствие навороченной электроники давало во-

жизнь и время. Их нельзя приобрести ни за какие деньги и блага. Их можно только грамотно расходовать. Таким образом, выбор марки для автопарка транспортной компании определялся требованиями по сохранению таких ресурсов, как безопасность, надежность, сервис, прогнозируемость.

Скажите, а с какими проблемами вам приходится сталкиваться чаще всего?

– Как и в любой отрасли, всегда присутствует демпинг за счет недобросовестных участников рынка, который в первую очередь бьет по тем, кто выполняет свои финансовые обязательства перед государством. Вот и получается, что мы должны предлагать более высокие тарифы, а «неплательщики» могут с такой же маржинальностью работать и по более низким ставкам. Хотелось бы, чтобы условия для транспортных компаний стали более цивилизованными. Если уж мы создаем современную дорожную инфраструктуру, то давайте формировать и честные правила игры. Когда они станут равными для всех, тогда и успех будет справедливым. И сложности будут носить только характер профессионализма и компетенций. И безопасность на дорогах для всех участников вырастет в разы.

– Андрей Сергеевич, могли бы вы поделиться секретами профессионализма водителей?

– Конечно. Но лучше меня это сделает настоящий учитель и наставник в обучении водителей безаварийной езде в нашей компании – Айрат Фатыхович Калимуллин, директор учебного центра некоммерческого партнерства «Логистика и автоперевозки Татарстана» (НП «ЛАТ»). (Секреты от мэтра безаварийной езды А. Ф. Калимуллина читайте в этом выпуске журнала «МАП» в статье «Партнерство, компетенции, результат: опыт работы с автотранспортными предприятиями «Учебного центра НП «Логистика и автоперевозки Татарстана» на страницах 40–43. – Примеч. ред.)

Справка о географии грузоперевозок

В настоящее время ООО Транспортная компания «Семьсот дорог» осуществляет доставку грузов по России и за ее пределы: в Казахстан, Беларусь, Армению, Азербайджан, Киргизию, Китай, Монголию, Таджикистан и Узбекистан.

Тем самым выстраивается современная удобная логистика, обеспечивая своевременные поставки товаров/продуктов на международные рынки, а значит поддерживается устойчивая деятельность и развитие торговых и производственных компаний дружественных стран.

Технически оснащенный парк грузовых автомобилей «Вольво», МАН, КАМАЗ и «ДонгФенг» в количестве более 350 единиц и малотоннажных «КАМАЗов-Компасов» позволяет выполнять перевозки точно в срок. Средний возраст парка – 2,5 года. А собственный сервисный центр по обслуживанию грузовых автомобилей «ЛидерТрак» обеспечивает техническую готовность автопарка.

В 2019 г. ООО Транспортная компания «Семьсот дорог» была принята в действительные члены АСТАП. Организация всегда активно принимает участие в конкурсах и региональных мероприятиях Ассоциации, выезжает в Москву для участия в работе Общего собрания членов АСТАП. В 2020 г. при поддержке представителя АСТАП в г. Казани был получен допуск к системе МДП, применяются книжки МДП при перевозках из Китая транзитом через Казахстан. Предприятие добросовестно страхует гражданскую и профессиональную ответственности перевозчика грузов с лимитом ответственности на сумму до 315 тыс. долларов.

За рулем автопоездов компании работают только подготовленные водители-профессионалы, регулярно обучающиеся безаварийному и экономическому вождению в рамках компании и правилам выполнения международных перевозок в Набережночелнинском учебном центре АСТАП. Высокое мастерство вождения подтверждается не только призовыми местами в различных конкурсах водительского мастерства, но и низкими показателями аварийности.

– **Андрей Сергеевич, у каждого руководителя в рукаве всегда есть кейсы, которыми он гордится. А у вас есть такие?**

– Конечно! Одним из предметов гордости для нас стал 2020 г. Несмотря на пандемию, нам удалось не только сохранить прежние объемы перевозок по РФ, но и увеличить долю международных перевозок до 35%! А также привлечь новых крупных клиентов. Договоры на перевозку грузов были заключены с крупнейшими производителями, работающими в том числе по контрактам гособоронзаказа, Газпрома и импортозамещения.

Вторым предметом гордости правильного управления считаю заботу о коллегах. Обеспечение их комфорtnыми условиями труда, возможностями обучения и профессионального роста. Она выражена прежде всего в комфортабельных офисах, оборудованных рабочих местах, организованной вахте, корпоративных мероприятиях, награждениях и поощрениях за успехи, в том числе золотыми значками компании. Ежегодно каждый ребенок сотрудников предприятия получает от организации новогодний подарок. Мы выпускаем собственную корпоративную газету, где освещается жизнь и традиции фирмы.

Предоставляя сотруднику возможность обучения с первых минут его работы в компании, обеспечивая постоянное повышение ква-



Сервисная станция «ЛидерТрак» обслуживает автомобили «ДонгФенг», «Вольво» и «Рено»

лификации, мы даем ему гарантии карьерного роста. Ярким свидетельством поддержки сотрудников в профессиональном росте являются примеры водителей, дораставших до начальников колонн. А при наличии у сотрудника высокого потенциала ему предоставляется возможность даже сменить профиль деятельности и уйти в более интересную область.

Ну и, конечно, есть главное, чем я горжусь – отдачей, теми добавочными ценностями, теми подвигами, которые самоотверженно на ежедневной основе совершают коллеги на своих рабочих местах. И главное правило: слово «Водитель» у нас в компании пишется с большой

буквы, что обуславливает и соответствующее отношение, и оно работает!

– **Андрей Сергеевич, мы слышали, что вы нередко садитесь за руль большегруза и наравне с водителями выполняете задачи компании. Можно пример? И зачем вы это делаете?**

– Начну с конца – зачем я это делаю? Управленческая деятельность достаточно быстро дистанцирует от производства, что может повлиять на качество принимаемых решений.

2020 г. своими особенностями прокатился по каждой отрасли. В тот год мало кто из людей на планете остался в стороне от происходящего. Кардинальные перемены затронули каждый бизнес. Хорошо известно, что трудно помешать тому, у кого есть решимость, отвага, цель и ответственность. И невозможно остановить ту компанию, под флагом которой собрались именно такие люди. Предприятие входило в условия жесткого рынка, и экономия топлива была нужна как воздух. А как из кабинета увидишь, какие нормативы реальные, а какие нет? Только за рулем! Поэтому мы с начальником автоколонны № 1 сели за руль и на тяжелом уральском маршруте лично «прошупали» каждый миллилитр горючего. И мы выиграли, вся компания выиграла!

– **На чем вы фокусируете свое внимание сегодня, к чему стремитесь?**



Вручение ключей от нового автомобиля лучшему водителю предприятия



На территории предприятия

крепиться и достигать результата?

– Скажем так, достигать «твёрдой земли» в результатах удается там, где люди осознают, что трансформационный процесс неизбежен. Только новые знания, подходы и технологии могут предотвратить всеобщее падение. Все отложенное хотя бы на один год через год будет уже устаревшим и отжившим, а значит действовать нужно молниеносно. Вся команда связана между собой, любое действие отражается на каждом участнике нашего «экипажа».

Но все это может остаться пустыми строчками на бумаге, если к осознанию не добавляется делание. А именно:

– оперативность передачи информации во всех плоскостях – как линейных, так и вертикальных;



На мероприятии в честь дня компании



– необходимость объединения в командный взаимодействии для решения поставленных задач;

– применение разностороннего взгляда и многомерного подхода в решениях;

– тотальный снос «берлинской стены» вокруг каждого ограниченного участка, та самая корпоративная культура, в которой нет личных проблем, а есть общие задачи, которые необходимо решать сообща.

Об этом лучше меня сказал Ицхак Адизес, ведущий мировой эксперт в области повышения эффективности бизнеса: «Люди должны мыслить и строить планы глобально, при этом действовать и реагировать локально».

Современные реалии требуют вовлеченности каждого. «Команда» – сейчас это не громкое слово, а обязательное условие жизнеспособности любого бизнеса. Мы уже сталкивались с явлением, когда требования рынка сами выкидывают из цепи лишние звенья. Можно быть слабым, нельзя быть лишним!

Вот такой интересный материал нам предоставили в Транспортной компании «Семьсот дорог». Мы искренне надеемся, что и вы, дорогие читатели, получили не только удовольствие, но и полезные советы...

В рейс опять идут «старики»...

Сегодня многие транспортные компании вкладывают деньги в имеющиеся у них тягачи большой европейской семерки автопроизводителей, которые планировались к продаже, и возвращают их работать на линию.

Насколько оправдан такой шаг и чем руководствуются владельцы бизнеса, отправляя «стариков» в рейс, рассказывает Андрей Попов, генеральный директор сервисного центра «Грузовик сервис».

Борис ДЕНИСОВ
Фото автора

За последние три года тягачи большой европейской семерки автопроизводителей, а также отечественные КАМАЗы, которые были костяком многих парков российских перевозчиков, потеснили аналоги китайских брендов. Грузовики из КНР транспортные компании начали активно покупать в рамках обновления подвижного состава. Увы, но, как показала практика, они уступают европейцам по надежности, ресурсу, а также наличию запасных



Андрей Попов, генеральный директор сервисного центра «Грузовик сервис»

частей и доступному сервису. Возникшие проблемы с ремонтом и эксплуатацией китайской коммерческой техники вынудили некоторые (в основном малые и средние) транспортные компании приостановить продажу европейских грузовиков, которые планировалось заменить новыми, и продолжить их эксплуатацию после проведения необходимого ремонта. И как показала практика, решение это в подавляющем большинстве случаев оказалось верным.

Наличие и выбор запасных частей

Важное преимущество тягачей большой европейской семерки автопроизводителей по отношению к китайским аналогам заключается прежде всего в наличии широкого выбора запасных частей от альтернативных производителей. На российском рынке, несмотря на санкции, присутствует продукция практически всех ключевых игроков рынка автокомпонентов.

Иными словами, для технической службы автопредприятия никаких изменений в плане подбора нужных запасных частей нет. Это позволяет разумно экономить на ремонте транспортных средств, сохраняя высокий показатель технической готовности подвижного состава. Отметим, что все необходимые для ремонта и обслуживания автокомпоненты либо есть в наличии, либо их можно приобрести на заказ с минимальными сроками поставки. Как правило, речь идет о трех-пяти днях. Это положительно сказывается на сроках нахождения подвижного состава в ремонтной зоне. Просто машин, как и раньше, минимальные.

Отдельно отметим, что отечественные производители запасных частей для коммерческого транспорта за последние годы существенно расширили свое предложение, и сегодня в их продуктовых линейках есть много самых востребованных деталей для массовых европейских тягачей, при этом к

качеству продукции претензий нет. Доверие перевозчиков и механиков независимых СТО к запасным частям российских брендов достаточно высокое. Например, положительные отзывы звучат по продукции компании ROSTAR, которая производит для коммерческого транспорта широкую гамму деталей тормозных систем, подвески, рулевого управления и т. д. Именно автокомпоненты данных групп наиболее востребованы при ремонте подвижного состава.

Разумеется, у владельцев европейских автопоездов все так же есть возможность приобретения и оригинальных комплектующих. Но их стоимость сегодня неоправданно велика. Следовательно, использовать их для ремонта машин при наличии альтернативы достойного качества, предлагаемой за значительно меньшие деньги, нет никакого смысла. Тем более что мы говорим о коммерческой технике, имеющей достаточно большие пробеги. Заметим, для ее обслуживания и ремонта и до санкций в большинстве случаев приобретались расходные материалы и запасные части альтернативных производителей.

Прогнозируемый ресурс агрегатов и возможность оперативного ремонта

Другое неоспоримое преимущество тягачей большой европейской семерки автопроизводителей, которые массово завозились в Россию, – прогнозируемый ресурс деталей, узлов, агрегатов, от которых зависит выход машины в рейс и выполнение ей транспортной задачи. Автопарки и ремонтные организации накопили большую статистику по их ходимости. Это позволяет проводить превентивный (плановый) ремонт транспортных средств, что минимизирует вероятность схода машин с линии и их простоя в ремзоне, положительно сказывается на коэффициенте технической готовности, стоимости владения техникой.



Грузовики шведского автопроизводителя Volvo демонстрируют примерную надежность даже при пробегах далеко за миллион километров



Для тягачей Mercedes-Benz Axor в продаже есть много качественных запасных частей от альтернативных производителей

Адаптированная к сложным климатическим условиям электрика

Отдельно стоит отметить минимальные проблемы с электрооборудованием европейских машин. Для российских условий эксплуатации, которые относятся к сложным, это

очень важно. К слову, у китайских машин именно электрика нередко доставляет немало хлопот технической службе автопарка. Проблемы кроются в явных конструктивных просчетах: недостаточное сечение проводов, невысокое качество и защищенность соединений, плохая адаптация к повышенной



Тягач Scania ценят за продуманность конструкции, ремонтопригодность, высокий ресурс основных узлов и агрегатов

влажности и большим перепадам температур и т. д.

Сложности создает отсутствие у механиков СТО необходимого диагностического оборудования, технической документации (в том числе электрических схем), запасных частей (например, электронных блоков). Нет достаточного количества специалистов, которые прошли обучение по диагностике тягачей из КНР. К слову, для европейской техники вся документация, диагностическое оборудование и запасные части есть в наличии, причем как новые, так и бывшие в эксплуатации. Скажем больше, многие мастерские предлагают ремонт электронных блоков европейских автопоездов. Данный процесс отложен, а результаты вполне устраивают владельцев транспортных средств, так как затраты на поддержание техники в исправном состоянии значительно снижаются.

Какие тягачи и с каким пробегом покупать?

К сожалению, предложение по машинам с пробегом большой европейской семерки автопроизводителей, которые представлены в продаже сегодня, не может похвастать раз-

ним должно быть максимальное внимание при проведении диагностики и подсчете затрат на приведение в исправное техническое состояние. Что касается брендов, то интересны практически все.

Важный момент: при оформлении машины обязательно убедитесь в том, что в документах прописан ее экологический класс. Если такой информации нет, то это обернется длительным хождением по разным инстанциям, чтобы внести в документы недостающие данные. Также важно учитывать, что большинство машин, выставленных на продажу, укомплектованы изношенными шинами и отработавшими свой срок аккумуляторными батареями. Следовательно, их покупку сразу заложите в расходы на приведение тягача в состояние, при котором его можно поставить на линию. Что касается шин, то не стоит тратиться на дешевые, малоизвестные бренды. Их качество, эксплуатационные характеристики, как правило, оставляют желать лучшего. Если машина работает на длинном плече, в сложных дорожных и климатических условиях, экономия неуместна. По аккумуляторам – весьма неплохие показатели ходимости демонстрируют отечественные АКБ. Да и цены на них не

нообразием. Тягачи с небольшими пробегами (600–700 тыс. км), находящиеся в хорошем техническом состоянии, приходится искать. Перевозчики не торопятся их менять и выставлять на продажу. А именно такие экземпляры прежде всего интересны с точки зрения минимальных вложений и скорости вывода на линию.

При этом машины с наработкой более 1 млн км также нельзя исключать из претендентов на покупку. Но к



Седельный тягач европейского производства примут в ремонт в любой точке России



Обязательно заложите в расходы покупку новых шин



Для обслуживания тягачей Евро-4 и -5 вполне подходят отечественные масла, которые изготавливаются российскими заводами – лидерами отрасли, или импортные, производимые на контрактной основе



На российском рынке, несмотря на санкции, присутствует продукция практически всех ключевых игроков рынка автокомпонентов

высоки. При должном уходе батареи способны отработать пару лет.

Машины экологических классов Евро-4 и -5, которые сегодня стоят на балансе многих автопарков и которые мы рассматриваем к приобретению, не так требовательны к смазочным материалам, в частности моторным маслам, как более современные тя-



Дизельные двигатели массовых седельных тягачей DAF, MAN, Mercedes-Benz, Volvo, Renault, Scania имеют ресурс, превышающий полутора миллиона километров. Главное – грамотно их обслуживать с применением качественных эксплуатационных материалов



На машинах с большими пробегами рекомендуется выполнить промывку топливных баков. За сотни тысяч километров в них может накопиться много отложений

гачи Евро-6. Для их обслуживания вполне подходят отечественные масла, которые изготавливаются российскими заводами – лидерами отрасли, или импортные, производимые на контрактной основе. Какому отдать предпочтение – по большому счету не имеет значения. Важно, чтобы продукция продавалась официально, а владельцы бренда предоставляли полный спектр технической поддержки. Это то, что сегодня не обеспечивают ушедшие с российского

Работа автотранспорта Красной Армии в годы войны

О Великой Отечественной войне написаны сотни мемуаров, в которых освещается роль и значение той или иной операции, того или иного рода войск.

В подавляющем большинстве этих мемуаров не упоминается о функциях и вкладе автомобильной техники и военных автомобилистов. А ведь они были весьма значимы...

Александра НОВИЧКОВА
(novichkova@asmap.ru)

Известно, что любая стратегическая операция, проведенная в годы Великой Отечественной войны, характеризовалась крупными перегруппировками войск. В соответствии с планами операций и складывающейся обстановкой часто было необходимо переместить большое количество войск и в кратчайшие сроки подать им необходимые материально-технические средства и вооружение. Сделать это без хорошо работающего автотранспорта и труда военных автомобилистов было бы невозможно. Так, уже 24 июня 1941 г. возникла острая необходимость перебросить автотранспортом четыре стрелковые дивизии 47-го стрелкового корпуса из района Барановичи в район Слонима, где они сразу же вступили в бой с прорвавшимися войсками противника.

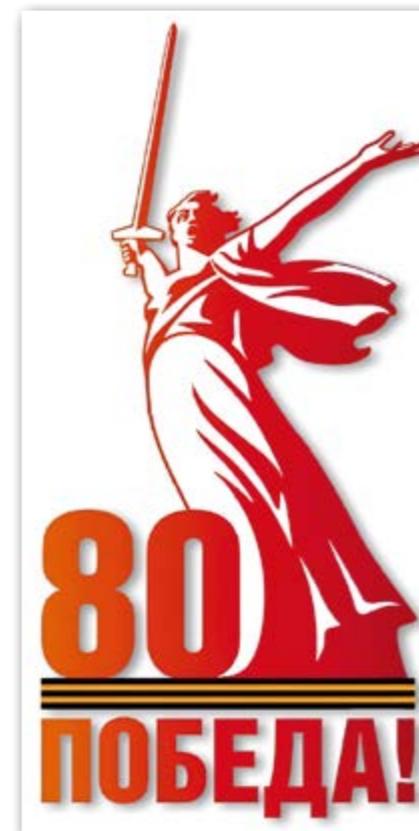
Крупные автомобильные перевозки войск были выполнены в августе – сентябре 1941 г. на Южном фронте в борьбе за Днепр. За вре-

мя этих боев фронтовым и отчасти армейским транспортом было перевезено шесть стрелковых дивизий из района Москвы в район Вязьмы.

Крупные перегруппировки войск на автотранспорте произведены в боях за Москву. Одна стрелковая дивизия, прибывшая из Сибири, была перевезена из района Загорска в район Кубинки. В ноябре 1941 г. 133-я стрелковая дивизия была срочно перевезена на автомобилях из района Кимры в район Дмитрова.

Обстановка под Москвой вынудила в короткие сроки перевезти на автотранспорте шесть дивизий на расстояние до 240 км.

Примеров участия воинов-автомобилистов в перегруппировках войск можно привести множество. Особо много их было в Сталинградской операции. Ими занимался даже военный совет фронта. Много перевозок войск на автотранспорте было и в других операциях Великой Отечественной войны, в том числе в завершающей войну берлинской.



перед Верховным Главнокомандующим И. В. Сталиным вопрос об объединении всего автотранспорта РККА, который в то время был разделен по разным главкам, под единое руководство, и о создании единых органов управления этим транспортом в лице Главного автомобильного управления в центре автомобильных управлений и отделов на фронтах и в армиях. Ставилась также задача и о создании резерва крупных авточастей в центре.

Такое единое руководство автомобильным транспортом было создано в конце 1942 г. Автомобильная служба в центре и на фронтах получила самостоятельные, но очень сложные задачи. Надо было обеспечить подвоз всего необходимого воюющим фронтам, обеспечить им подачу новой техники из про-

мышленности, организовать ремонт большой массы неисправных машин и подачу войскам необходимых запчастей и имущества для поддержания машин в исправном состоянии, надо было организовать подготовку кадров офицеров-автомобилистов и военных водителей для войск и решать многие другие вопросы автослужбы.

Главное автомобильное управление было создано, и первым его начальником был назначен генерал В. Б. Белокосков. Уже в 1943 г. автотранспортом фронтов было перевезено более 16 млн т различных грузов, а авточастями резерва Ставки Верховного Главнокомандующего – 4,1 млн т. Так обозначились первые шаги нового Главного автомобильного управления и автомобильных управлений и отделов фронтов и армий.

О большой роли и значении военных автомобилистов говорят цифры, обнародованные заместителем министра обороны по тылу маршалом Советского Союза С. К. Куркоткиным. А цифры эти поистине грандиозные.

За войну фронтам было подано 440 тыс. железнодорожных поездов, или около 20 млн вагонов с грузами и вооружением. Основную часть этой огромной массы грузов надо было подать от железнодорожных выгрузочных станций в войска. Этую работу выполнили военные автомобилисты фронтов, армий и войсковых частей.

Не менее впечатляющими и другие цифры. За время войны только фронтовым и армейским транспортом, не считая войскового транспорта, было перевезено свыше 100 млн т грузов и совершено



при этом более 2,5 млрд км пробега, что в 60 тыс. раз больше длины экватора нашей планеты.

Особо героические дела совершили военные автомобилисты при работе на ладожской Дороге жизни по спасению Ленинграда от голодной смерти. В жесточайшие морозы, в пургу, под огневым воздействием противника воины-автомобилисты автобригады полковника И. А. Лапшина круглосуточно вывозили по льду Ладожского озера из осажденного города истощенных и больных людей, спасая их от голодной смерти, а с обратными рейсами с Большой земли привозили голодавшему населению Ленинграда продовольствие.

Зимой 1941–1942 гг. было вывезено из города 555 тыс. человек и доставлено в город 361 тыс. т продовольствия. За следующую зиму – 220 тыс. человек и 225 тыс. т продовольствия. Вывезенные за две зимы 775 тыс. человек были спасены от голодной смерти, а привезенные в Ленинград 586 тыс. т продовольствия позволили поддержать оставшихся в городе граждан и мужественных защитников города. Это был настоящий подвиг военных автомобилистов. Недаром газета «Правда» тогда писала: «Родина, Ленинград никогда не забудут подвиг военных водителей Ледовой магистрали».

Кроме сказанного выше, нельзя забывать и о том, что подавляющее большинство вооружения и специальной военной техники в годы Великой Отечественной войны монтировалось на автомобильной военной технике и буксировалось ею. От состояния автомобильной техники и от работы воинов-автомобилистов, ее обслуживающих, в значительной степени зависел успех боевого применения и вооружения, и специальной военной техники.

Автопарк Красной Армии пополнялся как за счет увеличения поставок машин из промышленности, так и за счет поставок по ленд-лизу. По-



Автомобили ЗИС-5 и ГАЗ-АА, работавшие на ледовой Дороге жизни через Ладожское озеро

ставляемые по ленд-лизу машины прибывали в основном с середины 1943 г. Всю тяжесть перевозок в 1941–1943 гг. несли на себе отечественные автомашины ГАЗ-АА и ЗИС-5. На 1 января 1944 г. отечественные автомобили составляли 77,9 % от всего парка машин. При этом суточный пробег достигал 300–350 км. В берлинской операции, например, автотранспортом 1-го и 2-го Белорусских и 1-го Украинского фронта были совершены перевозки свыше 1,2 млн т.

Так самоотверженно работали воины-автомобилисты до самого конца Великой Отечественной войны. За героический труд многие тысячи из них награждены орденами и медалями. Молодое поколение воинов-автомобилистов достойно продолжает славный труд их старших товарищей, помня, что автомобиль и военный автомобилист являются неотъемлемой частью любого воинского организма.

Вместе с воинами-автомобилистами самоотверженно трудились на фронтах войны и воины-автомонтники. Многочисленные ремонтные батальоны, корпусные ПАРБы, дивизионные и полковые мастерские часто непосредственно под огневым воздействием противника ремонтировали поврежденные машины, ставили их в боевой строй. Капитальный ремонт машин, а также двигателей и агрегатов для поставки их войсковым ремонтным средствам выполняли ремонтные заводы центра, фронтов и военных округов. Часто капитальные ремонты машин выполняли и ремонтные батальоны фронтов. Напряженным трудом войсковых, армейских, фронтовых и центральных ремонтных средств за время войны было восстановлено средним и капитальным ремонтом около 2 млн машин. Это значит, что каждая машина за время войны ремонтировалась (восстанавливалась и как бы рождалась вновь) четырежды.

Без такой организации

ремонта войска не имели бы достаточно высокого уровня технической готовности машин и их боеспособность была бы значительно снижена.

Воины-автомобилисты и ремонтники самоотверженным трудом внесли свой вклад в дело Великой Победы нашей Родины над фашистской Германией. Многие из них заслуженно награждены правительственные наградами. 

По материалам книги «110 лет в строю. Историческая летопись, посвященная военным автомобилистам», изданной Федеральным государственным бюджетным учреждением «21 Научно-исследовательский испытательный институт военной автомобильной техники» Министерства обороны Российской Федерации



Автомобиль ГАЗ-АА, восстановленный АСМАП в память о фронтовых водителях

Учебная сеть АСМАП

в настоящее время

Одним из главных факторов успешной деятельности любого предприятия является высокий уровень профессионального образования сотрудников.

Михаил БРЯЧАК,
директор Академии АСМАП
(bryachak@asmap.ru)

В августе 2025 г. исполнилось 32 года со дня образования учебной сети АСМАП. Головной организацией учебной сети является дочернее предприятие Ассоциации – Академия АСМАП. В настоящее время учебная деятельность осуществляется в 44 регионах Российской Федерации, тем самым выполняется поставленная руководством АСМАП задача – максимально приблизить возможность обучения к местам расположения предприятий международных автомобильных перевозчиков. В целях развития учебной сети Ассоциации в конце 2024 г. – начале 2025 г. были открыты и начали действовать новые подразделения в городах Старый Оскол, Тверь, Липецк, Сочи. Ведется работа и по другим регионам. Учебная сеть АСМАП прочно занимает лидирующие позиции в сфере образования в области международных автомобильных перевозок. Более 90 % всех специалистов по организации международных автомобильных перевозок и водителей, осуществляющих МАП, прошли обучение в учебной сети Ассоциации.



Водители, успешно прошедшие курс обучения по программе «Водитель, осуществляющий перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении»

Высококвалифицированные преподаватели учебной сети АСМАП регулярно совершенствуют формы и методики преподавания учебного материала, что позволяет 98 % слушателей сдавать экзамены с первого раза. Для удобства обучающихся создана комбинированная система прохождения программ (как с применением дистанционной формы, так и с очным обучением) в аудиториях учебной сети Ассоциации, которые оснащены современным оборудованием и техникой, способствующей получению высокого уровня профессионального образования.

В условиях быстро меняющейся международной обстановки возникают новые обстоятельства в сфере международных автомобильных перевозок и водителей, осуществляющих МАП, прошли обучение в учебной сети Ассоциации.

из приоритетов является развитие транспортного коридора «Север – Юг», связывающего нашу страну с государствами Ближнего Востока и Азии. Другим важным направлением осуществления международных автомобильных перевозок является Китайская Народная Республика. Товарооборот между нашими странами постоянно увеличивается, что предполагает и дальнейшее увеличение объемов перевозок автомобильным транспортом между Россией и Китаем. Специалисты учебной сети АСМАП внимательно следят за изменениями обстановки и своевременно доводят их до слушателей в процессе обучения.

При выполнении международных автомобильных перевозок контролирующие органы обращают



Выпуск группы водителей в пункте обучения Академии АСМАП в г. Ростове-на-Дону

внимание на наличие у водителя свидетельства профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика, которое выдается после прохождения обучения и успешной сдачи экзамена.

Организации, участвующие в международных перевозках, заинтересованы в подготовке и других специалистов. Так, востребованной программой является курс по подготовке водителей, осуществляющих перевозку опасных грузов. Программа разработана в соответствии с требованиями Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ). Подготовка водителей разделена на несколько специализированных курсов, по которым успешно ведется обучение.

На заседании педагогического совета Академии АСМАП, состоявшемся 23–24 июня 2025 г., были рассмотрены вопросы по расширению образовательной деятельности, в том числе по разработке новых образовательных программ, а также актуализации имеющихся. Все вновь разработанные программы направлены на удовлетворение потребностей участников международных автомобильных перевозок.



Участники расширенного совещания руководителей и представителей сети учебных центров АСМАП

Хорошим показателем эффективности работы является количество выпускников учебной сети АСМАП. За 32 года обучения прошли более 285 тыс. человек. Это указывает на привлекательность предлагаемых учебных программ. Только за 2024 г. в сети Ассоциации было обучено 13 105 человек.

Положительные отзывы как от самих обучающихся, так и от работодателей указывают на то, что обучение дает положительный результат для роста эффективности труда международных автомобильных перевозчиков и повышает их конкурентоспособность.

Учебная сеть АСМАП работает для международных автомобильных перевозчиков. Для них двери наших учебных организаций всегда открыты. Для членов Ассоциации существуют особые (льготные) условия обучения. Контакты учебных центров АСМАП можно найти на сайте academyasmap.ru и в каждом номере журнала «Международные Автомобильные Перевозки» («МАП»).

Учебная сеть Ассоциации постоянно совершенствуется и всегда рядом с международными автомобильными перевозчиками. ☎

Партнерство, компетенции, результат: опыт работы с автотранспортными предприятиями учебного центра НП «Логистика и автоперевозки Татарстана»

Идея создания центра водительского мастерства была реализована в 1998 году Айратом Фатыховичем Калимуллиным, возглавляющим ООО «Учебный центр НП «ЛАТ» (г. Набережные Челны) и поныне. С момента основания вся деятельность центра сосредоточена на контраварийной подготовке – обучении управлению автомобилем в экстремальных ситуациях.

Айрат КАЛИМУЛЛИН

На сегодняшний день существует иллюзия, что стаж является признаком мастерства. Горькая статистика показывает, что самые большие проблемы на дорогах создают водители со стажем десять лет и более, на них приходится свыше 60 % всех ДТП. Более 80 % аварий происходит только из-за ошибок водителей: ни погодные, ни дорожные условия, ни техническое состояние транспорта не играют существенной роли в причинах аварий. Та же статистика опровергает мнение, что аварии провоцируют новички. Доля ДТП с водителями со стажем до двух лет составляет не более 7 %.

Программа подготовки включала два взаимосвязанных этапа. Первый – теоретическое освоение физики поведения автомобиля в критических условиях и основ автотранспортной психологии. Второй – отработка практических навыков (коррекция техники и тактики вождения).

В учебном центре водители получали обширные знания:

- о физике поведения автомобиля в экстремальной ситуации;
- о психофизиологических особенностях поведения водителя в экстремальной ситуации;



- о пяти-шести видах перегазовки, четырех видах заноса и способах стабилизации автомобиля при их возникновении;
- о потере управляемости передней оси автомобиля;
- о различных способах торможения;
- о разных способах прохождения поворотов.

Параллельно велась разработка новых программ обучения.



Водители-испытатели НТЦ КАМАЗ после занятий по курсу «Управление автомобилем на льду»

За годы работы мы подготовили сотни водителей, среди которых:

- водители предприятий автомобильного транспорта;
- водители-испытатели ПАО «КАМАЗ»;
- сотрудники МВД РФ и ГИБДД МВД по Республике Татарстан;
- слушатели филиала Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России.

Особого внимания заслуживает подготовка к Всероссийскому конкурсу «Лучший инспектор ГИБДД РФ». За время участия в нем наши подопечные четырежды становились победителями. Мы обеспечивали подготовку по вождению легковых и грузовых автомобилей в рамках общей программы УЦ ГИБДД.



Занятия с водителями ООО Транспортная компания «Семьсот дорог»

а ныне возглавляемое Михаилом Григорьевичем Левашовым, исполнительным директором члена АСМАП ИП Левашова Е. Ю.). А в 2017 г. мы стали официальным учебным центром НП «ЛАТ». Это позволяет нам в реальном времени интегрировать отраслевой опыт в наши методики.

В течение трех лет мы совместно с НП «ЛАТ» проводили проверку и корректировку программы. Цель программы – предоставить транспортным компаниям готовые решения для повышения надежности водительского состава. Благодаря этому АТП могут самостоятельно выявлять и устранять



Лекция в рамках повышения квалификации для инспекторов ДПС МВД РФ по Республике Татарстан

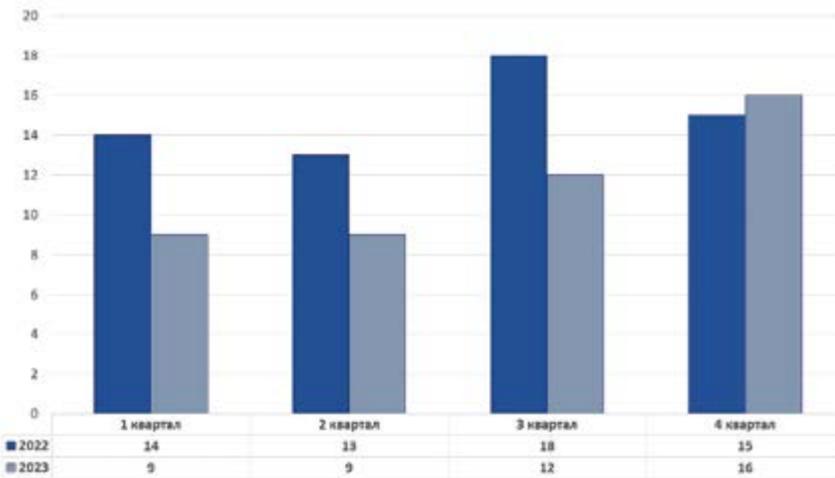
проблемные зоны в подготовке водителей.

Наша задача – не долгосрочное сопровождение АТП, а передача компетенций. Мы приходим в транспортные компании, анализируем аварийность, обучаем персонал – от руководителей до водителей – и обеспечиваем их инструментами для самостоятельной работы. В дальнейшем наши партнеры при необходимости всегда могут обратиться к нам за консультационной поддержкой.

Результаты внедрения программы в контрольном АТП приведены на графике снижения аварийности на контрольном предприятии.

О полученных результатах снижения аварийности руководители АТП неоднократно докладывали

Динамика ДТП по кварталам в контрольном предприятии. Общее снижение ДТП – 23 %



на разного уровня комиссиях по БДД. Подготовку в нашем центре прошли сотни водителей-международников предприятий – членов АСМАП.

При нашем непосредственном участии в 2020 г. на XIV Международной выставке-форуме «Транспортная неделя – 2020» Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан представило программу «Безопасный перевозчик», которая стала одним из четырех новых перспективных проектов Республики Татарстан.

Тесное сотрудничество и работа с водителями-испытателями научно-технического центра КАМАЗа вылились в 2024 г. в подписание до-

говора с НТИ КАМАЗ об использовании научно-исследовательского полигона КАМАЗа. Это позволило нам улучшить и расширить линейку программ подготовки.

В 2025 г. мы закрепили партнерство с ПАО «КАМАЗ», подписав договор о сетевом сотрудничестве с корпоративным учебным центром компании – Международным институтом техники, технологий и управления (ЧОУ ДПО «МИТТУ»). Главное направление совместной работы – создание и внедрение специальных программ, направленных на повышение уровня профессионального мастерства водителей.

За четверть века работы учебного центра мы убедились: профессио-



Конкурс водительского мастерства среди студентов Набережных Челнов «Автосессия». Главный судья – А. Ф. Калимуллин

У учебного центра немало положительных отзывов и благодарственных писем. Приведем некоторые из них.

«Высокая аварийность на дорогах и бесконечные убытки мы принимали как неизбежность и риски бизнеса, – говорит генеральный директор ООО ТКФ «Кама-Тракс» И. Л. Штейнберг. – Наше знакомство с А. Ф. Калимуллиным и его возвзание «Безопасность – это прерогатива руководителя» стало началом нового пути компании ТКФ «Кама-Тракс». Внедрение программы «Безопасный перевозчик – 2019»: 18 аварий, миллионы убытки, невосстановливаемая техника.

Большое недоверие профессиональных водителей, сопротивление и реплики «Чему вы нас сможете научить, мы бывалые!» укрепили понимание: мы идем правильным путем. Мы начинаем с программой «Безопасный перевозчик» преодолевать стереотипы поведения на дорогах. Мы не ищем, кто виноват, мы выстраиваем стиль вождения на дороге. Здесь главное – осознанная безопасность. Эти знания необходимы каждому водителю.

И вот результаты. Семь лет сотрудничества без аварий. Сохранение жизней, транспорта, грузов. А ведь когда-то это казалось невозможным».

А вот благодарность заместителя директора по развитию – начальника отдела по работе с персоналом и трудовым отношениям ПАО «КАМАЗ» Н. И. Бычининой:

«Уважаемый Айрат Фатыхович! От имени ПАО «КАМАЗ» выражают Вам искреннюю благодарность за совместную эффективную работу по организации опережающего профессионального обучения по образовательной программе «Технологии вождения автомобилей КАМАЗ в экстремальных ситуациях для персонала, занимающегося испытаниями перспективных автомобилей нового модельного ряда с улучшенными потребительскими характеристиками». Сотрудники отметили Вашу высокую квалификацию, четкую и профессиональную работу, а также качество знаний, полученных сотрудниками. Выражаем Вам признательность за Ваш плодотворный труд и желаем дальнейшего процветания и профессиональных побед!».



«Кубок Мэра Набережные Челны». Открытие конкурса профессионального мастерства среди водителей магистральных автопоездов. Главный судья – А. Ф. Калимуллин

нальная надежность водителя – это не набор разрозненных навыков, а система, где теория, практика и управленческие решения взаимосвязаны.

После прохождения курса контраварийной подготовки водитель прекрасно понимает, что такая скорость, какие последствия можно получить, у него исчезает излишняя суета. По сути, водитель-профессионал отличается от дилетанта тем, что на выполнение работы затрачивает намного меньше усилий, выполняя ее легко и с удовольствием. Как видите, все выше-сказанное развенчивает заблуждение людей о том, что курс контраварийной подготовки делает езду водителя более агрессивной и рисковой.



Занятия с водителями МВД РТ «Подготовка водителей транспортных средств, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов»



На испытательном полигоне проводится отработка практических навыков водителей

Наш опыт показывает, что даже самые эффективные программы теряют смысл без вовлеченности руководства АТП. Именно поэтому ключевым нашим принципом остается передача компетенций: мы не заменяем собой службу подготовки, а даем инструменты для ее развития.

Сотрудничество с ПАО «КАМАЗ» и другими партнерами подтверждает: отраслевые задачи решаются только совместными усилиями. Сегодня перед нами стоят новые вызовы – цифровизация обучения, адаптация к изменениям ПДД, рост требований к экологической безопасности. Опираясь на накопленный опыт, мы готовы к этой работе и диалогу с профессиональным сообществом. ☺

Директор ООО «НордТранс» М. К. Расурова:

«Несмотря ни на что наше предприятие продолжит работу»

Компания «НордТранс» из Петрозаводска в 2025 году стала одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» в Северо-Западном федеральном округе в категории от 1 до 10 транспортных средств. Побеседуем с директором предприятия

М. К. Расуровой.

Илья ЧЕРНЯКОВ
(chernyakov@asmap.ru)

— **Марина Каландарова, расскажите немного о себе.**

— У меня высшее юридическое образование, окончила Московский государственный юридический университет им. О. Е. Кутафина (Волгоградский филиал). Но поскольку еще одно мое направление — это бухгалтерия, в свое время я окончила соответствующие курсы, поэтому сейчас совмещаю руководство компанией с бухгалтерскими обязанностями.

В 2012 г. открыла компанию «НордТранс». Организация у нас небольшая, но на рынке грузоперевозок мы работаем уже давно. Поначалу выполняли перевозки по территории России, затем стали

осуществлять международные рейсы. Основным направлением тогда было европейское — Финляндия, Швеция, Норвегия и Дания. Сначала возили грузы в тентах из Финляндии и Швеции, затем перешли на рефрижераторы и стали доставлять рыбу из Норвегии, а после введения Россией эмбарго на ввоз рыбы из Норвегии начали возить ее из Дании.

— **Собственно, раньше направления перевозок были, как и у большинства перевозчиков Северо-Западного федерального округа. Какая у вас обстановка сейчас?**

— После того как закрыли границы с Европой, мы переориентировались на турецкое направление. Продолжаем возить рыбу, так как парк у нас остался рефрижератор-



ный. Многие ушли с рынка, некоторые фирмы прекратили свое существование, но мы все еще держимся и закрываемся не собираемся.

— **Так держать! Когда я в августе посещал ваше предприятие с проверкой для получения допуска к системе МДП, вы занимались приобретением нового тягача. В компании происходит обновление парка? Это сейчас немногие себе могут позволить.**

— Да, все верно. Мы периодически обновляем свой подвижной состав. Стаемся, чтобы транспортные средства были хотя бы не старше пяти лет — как тягачи, так и рефрижераторы, потому как мы возим рыбу, и «реф» должен быть в надлежащем состоянии. Все сцепки у нас — это тягач Volvo и полуприцеп Schmitz.

— **У нас на Северо-Западе с давних времен любят марку Volvo. Сейчас, наверно, сложно и дорого их приобретать?**

— Увы! Их пригоняют на продажу только под заказ. В среднем за один тягач выходит 14–15 млн рублей.

— **Дороговато, конечно. А как обстоят дела с водительским составом?**

— Это проблема. Конечно, существует костяк. Вот, например, три человека работают с нами уже много лет. А остальные — приходящие и уходящие. Ходят по разным компаниям и ищут, где больше платят, а потом опять возвращаются. Собственно, сейчас у большинства перевозчиков ситуация складывается именно таким образом.

— **Действительно, многие отмечают схожие трудности. С какими иными проблемами сталкиваетесь?**

— Когда мы работали на европейском направлении (с теми же финнами, шведами и другими) — все было относительно стабильно и спокойно. Теперь же, на турецком направлении, когда мы переходим границы Грузии, Армении, Азербайджана, нам приходится сталкиваться с другим менталитетом, к которому мы не привыкли. Это создает дополнительные сложности в работе. Также скаживается внешнеполитическая ситуация. Из Турции стараемся ехать через Азербайджан, так как наблюдаются трудности с Военно-Грузин-



Автопоезд ООО «НордТранс»

ской дорогой, которую часто закрывают, и МАПП «Верхний Ларс», на котором бывают большие очереди. Еще хотелось бы отметить проблему с постоянно растущими ценами на топливо. Сейчас даже скидки по топливным картам убрали.

— **А китайское направление не рассматривали?**

— Мы общались с перевозчиками, которые поехали на Китай. Вначале там были хорошие ставки, но сейчас они упали, поскольку туда ринулось много транспорта. К тому же очень далеко ехать и непонятно, что везти в том направлении. Мы рассчитывали попробовать туда съездить, прикидывали варианты, но решили пока остановиться на турецком направлении.

— **Какие перспективы видите в наше непростое время?**

— Сложный вопрос. Хорошо бы остаться на том же уровне, что и сейчас. Если посмотреть на Европу... Ведь там много всего закрылось, в том числе и производства, продукция которых была рассчитана на экспорт в Россию. Поэтому непонятно, будет ли восстановлен тот объем грузов, что шел к нам раньше, когда откроют границы. Опять-таки много сопутствующих проблем, связанных с визами, банковскими операциями, валютой, платными дорогами в Европе и т. д. Поэтому быстрого восстановления перевозок с Евросоюзом, на мой взгляд, не случится. Наша текущая работа на Турцию, как мне кажется, все же лучше, чем работать по России.

— **Спасибо за уделенное время и удачи вам в этом нелегком деле сегодня! ☺**



Зависит ли расход топлива от характеристик шин?



Одним из проверенных на практике способов снижения расхода топлива и сокращения эксплуатационных расходов автопредприятия является применение энергосберегающих шин. Чем они отличаются от стандартных, какова реально достижимая экономия топлива и что может обнулить достигнутый результат? На эти и многие другие вопросы отвечает Денис Давыдов, эксперт отрасли, руководитель отдела продаж грузовых шин «Ханкук Тайр Рус».

Борис ДЕНИСОВ
Фото автора

Еще не так давно на российском рынке предлагалось большое количество шин от лидеров отрасли, которые имели ярко выраженные энергосберегающие свойства. Торговые компании позиционировали их как продукты топ-класса, способные дать заметную экономию на топливе и тем самым существенно улучшить экономические показатели автопарка. Как известно, именно топливная составляющая самая



Магистральные тягачи экологических классов Евро-6 и выше комплектуются энергосберегающими шинами

весомая в общих затратах на перевозку.

Сегодня количество предложений по энергосберегающим шинам значительно сократилось. Это связано прежде всего с введенными санкциями и уходом многих зарубежных лидеров шинной отрасли из России. Тем не менее энергосберегающие шины оставшихся работать на российском рынке компаний присутствуют в прайс-листах продавцов. Следовательно, возможность оптимизировать эксплуатационные расходы автопредприятий применением энергосберегающих шин не потеряла своей актуальности. А раз так, то рассмотрим данную тему подробно, рассчитаем выгоду в денежном выражении и определим, насколько снижение затрат на топливо может повлиять на экономику транспортной компании. Также затронем вопрос: что может обнулить достигнутые применением энергосберегающих шин результаты?

Как появились энергосберегающие шины?

Начнем с того, что сами по себе энергосберегающие шины не явля-

ются чем-то эксклюзивным, новым или прорывным. Их разработкой и производством ведущие игроки рынка начали заниматься еще в прошлом веке. А драйвером развития данного направления стало ужесточение требований по загрязнению окружающей среды автомобильным транспортом (Евро-3, -4, -5, -6 и т. д.). Так как объем вредных веществ, попадающих в атмосферу, напрямую зависит от количества израсходованного машинами топлива, то конструкторы задались целью оптимизировать каждую деталь, узел и агрегат транспортного средства, от которого зависит нагрузка на двигатель и расход им топлива – соответственно. И, как оказалось, именно шины имели достаточно большой потенциал для достижения поставленной цели.

Для справки: обязательная европейская маркировка современных шин включает в себя важную информацию – уровень шума, сцепление на мокрой поверхности, а также сопротивление качению. Нас интересует прежде всего последняя характеристика, так как она определяет топливную экономичность шины. Маркируется данный параметр буквенным индексом от литеры А до литеры G. Чем ближе к началу ал-

фавита, тем меньше сопротивление качению, лучше энергосберегающие свойства шины и ниже расход топлива соответственно. Итак, в идеале нас интересуют шины класса энергосбережения А. Именно их приобретают парки, которые используют



Шина класса энергосбережения А

все имеющиеся возможности для снижения затрат на топливо.

Как энергосберегающие шины снижают расход топлива?

Расход топлива напрямую зависит от сопротивления качению шины, а оно в свою очередь – от энергетических (тепловых) потерь в ней. Энергосберегающая шина в процессе качения по поверхности нагревается меньше, чем обычная (стандартная). Часть потерь энергии генерируется внутри каркаса шины, а интенсивность данного процесса зависит от его конструкции и структуры. Значение имеет все: количество нитей корда, их диаметр, плетение, пространственное положение, а также материал, из которых изготовлен корд и т. д. Здесь мы говорим о современных и



Интенсивность процесса тепловыделения зависит от рисунка протектора

на сегодняшний день самых массовых цельнометаллокордных (ЦМК) шинах, которые используются для комплектации коммерческой техники.

Значительная часть потерь энергии генерируется и в протекторной части шины. На интенсивность процесса в данном случае большое влияние оказывает рисунок протектора. У энергосберегающих шин он проектируется таким образом, чтобы при равномерном (движение транспортного средства с постоянной скоростью) качении колеса по прямой траектории он создавал минимальное, но достаточное (!) для надежного сцепления с дорогой количество кромок зацепления. Важно: при торможении, разгоне, вхождении в поворот, когда возникают продольные и поперечные деформации в шине (и протекторе соответственно), протектор «играет», его блоки сдвигаются относительно друг друга, образуя кромки зацепления и обеспечивая максимальное сцепление шины с дорогой. Иными словами, энергосберегающая шина меняет свои свойства в разных условиях работы. Из этого следует, что максимально эффект снижения энергетических потерь (и экономии топлива, соответственно) проявляется при равно-

мерном прямолинейном движении транспортного средства. Наиболее часто такой тип движения встречается при передвижении по автомагистралям.

Когда достигается максимальная экономия топлива при применении энергосберегающих шин?

Чтобы при использовании шин с низким сопротивлением качению получить максимальную экономию топлива, важно обеспечить им оптимальные для этого условия работы. Как показала практика, наилучшие результаты достигаются на транспортных средствах, которые большую часть времени двигаются с равномерной скоростью по трассе, имеющей большое количество прямых отрезков большой протяженности. Фактически мы говорим о перевозках по современным магистралям. Транспортные артерии М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-4 «Дон», М-11 «Нева», М-12 «Восток», проходящие по разным регионам и связывающие крупные логистические центры, активно ис-

пользуются перевозчиками. Стоит отметить, что строительство новых участков трасс идет ускоренными темпами. Следовательно, возможности сократить расход топлива будут повышаться.

Здесь необходимо дать пояснение: для грузовиков и автопоездов, которые большую часть времени передвигаются с крейсерскими скоростями (около 90 км/ч), минимальное количество генерируемой тепловой энергии в шинах важно не только с точки зрения минимизации потерь и сокращения расхода топлива, но и для предотвращения



С каждым новым поколением шин улучшается их энергoeffективность



Шины смешанного применения не могут похвастать энергoeffективностью

минимальный расход топлива, в то время как новичок не уложится и в верхний норматив. Здесь мы говорим о машинах с коробками передач, управляемыми в ручном режиме. Если автопоезд оснащен электронно-управляемой трансмиссией (современные грузовики), то разрыв по расходу топлива будет незначительным. Автоматика учитывает массу данных (скорость

движения, загрузка транспортного средства т. д.) и поддерживает обе отработки мотора в зеленой зоне тахометра, включая нужную ступень в коробке передач. Тем не менее ни один автомат не заменит водителя. Например, опытный шофер всегда оценивает дорожную обстановку и перед подъемом разгонит автопоезд, чтобы снизить нагрузку на мотор за счет накопленной кинетической энергии и с минимальными затратами топлива подняться на возвышенность.

Итак, первая причина, по которой может обнулиться экономия топлива, полученная за счет применения энергосберегающих шин, – низкая квалификация водителя. Есть и другая причина, связанная с человеческим фактором, – экономленное горючее недобросовестные водители продают «налево». Владельцы автопарков борются с этим, устанавливая специальные датчики уровня топлива в баках и систему слежения за его изменением с привязкой к параметрам движения транспортного средства. Есть компании, которые предпочитают иной подход к решению данной проблемы, т. е. задают расход топлива (нормирование) и



Давление и температуру воздуха в шинах удобно контролировать при помощи специальных датчиков, сигнал от которых поступает на электронный блок системы Tire Pressure Monitoring System (TPMS). Данные выводятся в цифровом виде на установленный в кабине ж/к монитор

закрывают глаза на его хищения: что водитель сэкономил – заработал, а если допустил перерасход топлива – компенсировал это из своего кармана.

Вторая по распространенности причина обнуления экономического эффекта от применения энергосберегающих шин – несоблюдение правил их эксплуатации. Так, сопротивление качению шины во многом зависит от давления воздуха в ней. Если его значение выбрано правильно (в соответствии с нагрузкой и рекомендациями завода производителя транспортного средства), то шина будет работать в оптимальном с точки зрения экономии топлива режиме. Если шина будет накачана с меньшим, чем требуется, давлением, то сопротивление ее качению будет больше, тепловые потери в шине выше. Это отразится перерасходом топлива. Если шину перекачать, то изменится форма и площадь пятна контакта протектора с дорогой, что приведет к ускоренному его износу. При этом будет ли получен эффект экономии топлива – большой вопрос.



Сверхширокие шины – перспективное направление, позволяющее значительно снизить сопротивление качению при замене спаренной ошиновки

Третья причина обнуления экономического эффекта от применения энергосберегающих шин – неудовлетворительное состояние транспортного средства. Здесь в первую очередь мы говорим о неисправностях тормозной системы. Так, неполное растормаживание рабочих механизмов (подклинивание) приводит к увеличению нагрузки на мотор и, следовательно, перерасходу топлива. На экономичность влияет и состояние подвески. В частности, на сопротивление качению шин большое влияние оказывают неверно выставленные углы их установки. Причем речь идет не только о передней – рулевой оси, для которой выполняется операция по регулировке схождения (развал задан конструктивно) колес, но и по ведущей и прицепным осям. Например, из-за износа резинометаллических шарниров (сайлентблоков) колеса будут катиться по траектории, вектор которой не совпадает с продольной осью транспортного средства. Следовательно, на преодоление вызванного этим дополнительного сопротивления также будет расходоваться определенная мощность двигателя.



Проверка и корректировка углов установки колес – важное условие для достижения максимального эффекта от применения энергосберегающих шин

Отклонение пространственной ориентации колес от правильной выражается уводом автопоезда с траектории при прямолинейном движении. Водитель вынужден постоянно корректировать (подрессоривать) движение транспортного средства поворотом рулевого колеса. Самое неприятное – это то, что данное явление отразится не только на расходе топлива, но и на износе шин, который будет неравномерным. Кстати, это одна из причин, по которой очень важно регулярно проводить инспекцию шин и вовремя выявлять и устранять возникшие проблемы.

Считаем экономию топлива

Теперь поговорим о том, какова реально достижимая экономия топлива при использовании шин с низким сопротивлением качению? Как показывает статистика и подтверждает практика транспортных компаний, реальная экономия топлива при оснащении подвижного состава энергосберегающими шинами составляет от 1 до 2 %, а по шинам последних поколений, относящихся к классу энергоэффективности А, – 3 %.

С одной стороны, озвученные выше цифры выглядят незначительными, чтобы их можно было принять для расчета выгоды и вообще рассматривать целесообразность перехода на шины с низким сопротивлением качению. С другой стороны, если экстраполировать экономию на большой парк машин (сотни транспортных средств), то в этом случае годовая экономия на топливе может исчисляться миллионами рублей.

Для наглядности приведем такой пример. Седельный тягач с колесной формулой 4x2, работающий с классическим шторным трехосным полуприцепом, расходует в среднем 30 л дизельного топлива на 100 км пройденного пути. Два процента (берем среднее значение) экономии топлива, которые дают энергосберегающие шины, снижают потребление горючего (при прочих равных условиях) на 0,6 л/100 км, или 6 л на каждые 1 000 км пути. При годовом пробеге транспортного средства в 150 тыс. км экономия составит уже 900 л. Уже интересно! А если экстраполировать полученную выгоду на парк в 100 единиц, то годовая экономия топлива составит уже значительные 90 тыс. л топлива. При его среднерыночной цене 65 руб./л (с учетом скидок по картам лояльности крупных сетевых АЗС) экономия составит 5 850 000 рублей. А вот это уже цифры, которые интересны даже крупному, уверенно стоящему на ногах перевозчику, поскольку соизмеримы с годовым бюджетом на сами шины.

Как производители шин агитируют в пользу энергосберегающих шин?

Самый эффективный способ показать выгоду от применения энергосберегающих шин и убедить владельцев транспортных средств их приобретать – это провести их прямое сравнение со стандарт-



Балансировка колес с применением высокоточных адаптеров позволяет максимально нивелировать дисбаланс и продлить срок службы энергосберегающих шин. Чем больше они пройдут километров, тем больше сэкономят денег

ными. Именно так и поступают крупные шинные компании. Разумеется, тестирование шин разных классов энергоэффективности должно быть выполнено при прочих равных условиях – качество дороги, нагрузка, характеристики транспортных средств, режимы их движения и т. д. С одной стороны, добиться этого очень непросто, с другой – именно данный тест дает самый наглядный результат. Отметим, что снижение расхода топлива фиксируется уже на пробегах от 300 до 500 км.

Инвестиции в энергосбережение

Чтобы получить экономию топлива и сократить затраты на его приобретение, сперва нужно купить энергосберегающие шины.

Так как они вобрали в себя самые передовые технологии, а для их производства применяются качественные материалы, то их стоимость будет выше, чем неких средних шин, которые составляют массовый сегмент.

На этом этапе важно оценить, насколько приемлемы будут более высокие затраты на шины для конкретного парка с учетом того, что экономический

эффект от их применения растянут по времени. Как минимум это два года, за которые хорошие шины пройдут более 300 тыс. км. Здесь мы говорим о работе машин на длинном плече – междугородних и международных перевозках. Таким образом, набор премиальных шин, например бренда Hankook, несмотря на более высокую стоимость, сможет показать не только хороший пробег, но и экономию топлива в несколько процентов по сравнению с набором шин среднего и низшего ценовых сегментов, тем самым давая парку общую экономию на шинах, несмотря на увеличенные первоначальные затраты при их приобретении.

Вывод

Энергосберегающие шины (при прочих равных условиях) позволяют получить реальную и достаточно ощущимую в стоимостном выражении экономию топлива и снизить эксплуатационные расходы автопарка. Для оценки эффекта важно учитывать все особенности эксплуатации транспортных средств конкретного парка.



ДЛЯ ТЕХ, КТО ГОТОВ К ВЫЗОВАМ

Своими воспоминаниями об интересных рейсах с читателями нашего журнала делятся водители предприятий – членов АСМАП из Приволжского и Сибирского федеральных округов, а также генеральный директор ООО «Калинин и К» (г. Калининград) А. В. Смирнов.

Анатолий АНТОНОВ
(antonov@asmap.ru),
Евгений ОКУНЕВ
(okunev@asmap.ru),
Елена НОВИКОВА

Первый рассказчик – водитель
компании «Алтай-Аско-Транс»



Водитель компании «Алтай-Аско-Транс»
С. А. Огнев

(г. Барнаул) Сергей Алексеевич
Огнев.

– Мне скоро исполнится 55 лет. Солидный возраст, особенно если учесть, что 35 лет своей жизни я провел за рулем. Как сейчас помню свой первый дальний рейс Ленинград – Брест. Я сержант Советской Армии, прохожу срочную службу в рядах Вооруженных Сил. И с тех пор мысль о поездках на автомобиле не давала мне покоя. Да, я работал и трактористом, и водителем КАМАЗа в сельхозпредприятиях, но в душе мечтал о дальнобое. Жизнь водителя- дальнобойщика имеет свои уникальные прелести, которые могут быть не очевидны для тех, кто не сталкивался с этой профессией напрямую.

Во-первых, это свобода и независимость: дальнобойщики часто работают в одиночку, что дает им чувство свободы и возможность самостоятельно принимать решения на дороге.

Во-вторых, такая деятельность предполагает постоянные поездки по разным городам и регионам, что позволяет увидеть новые места и познакомиться с разными культурами. В дороге водители часто встречают интересных людей, с которыми можно поделиться историями и опытом. Каких только рассказов не услышишь на стоянке!

Вот один из них – мистический. Хотите верьте, хотите нет. Дело

было несколько лет назад. Коллега-водитель гнал груженую фуру в Новосибирск один. Устал в дороге, хотя (как и положено) отдыхал каждые четыре часа. Остановился у какой-то шашлычной на дороге. И тут к нему подходит молодая девушка и просит подбросить ее до Новосибирска, якобы к родителям едет. Видит коллега, что она его обманывает, но переспрашивать не стал. Девушка хрупкая, мало ли что случилось и случится, если не подвезти. Едут вдвоем, а попутчица болтает постоянно, отчего даже в сон клонит. Только повернулся к девушке, сказать, что надо бы остановиться, отдохнуть, а ее и след простыл. Рассказал он эту историю своим сибирским товарищам, а они ухмыляются и говорят, что это местный дух, из-за которого в том районе часто аварии случаются.

Когда доставляешь груз в срок и выполняешь поставленные задачи, это приносит чувство удовлетворения и гордости за свою работу. Все это делает жизнь дальнобойщика привлекательной для многих людей, несмотря на связанные с ней трудности и риски.

Последние пять лет я работаю в компании «Алтай-Аско-Транс» и вижу в этом ряд преимуществ. Многие водители, которые трудятся здесь, имеют многолетний опыт, что говорит о стабильности и надежности предприятия.

Конечно, как и в любой профессии, в моей тоже есть свои минусы. Это и длительные поездки, и необходимость быть вдали от дома. Однако благодаря заботе компании и поддержке семьи эти обстоятельства становятся преодолимыми.

За долгие годы я понял, что, работая водителем на междугородних перевозках, а сейчас уже и на международных, я получаю не только возможность зарабатывать, но и жить интересной и насыщенной жизнью. Эта работа для тех, кто любит свободу, приключения и готов к вызовам...

Интеллектуальный спор

А теперь слово Сергею, водителю одного из автотранспортных предприятий г. Чебоксары.

– Мы уже полчаса сидели в придорожном кафе, оставив наши машины рядом на стоянке, а буйство погоды за окном все не заканчивалось. Мы – это шесть водителей, экипажи трех машин автотранспортной компании, перевозящие грузы одного из заводов нашей республики.

Полтора часа назад три машины, идущие колонной, попали в эпицентр циклона: дождь то шел стеной, то сменялся мелкой изморосью с густым туманом на спусках. Полчаса езды в таких условиях вымотали всех до предела. Саша – мой напарник, в данный момент выполняющий обязанности штурмана, видя мое состояние, предложил:

– Через 15 км будет приличное кафе с удобной стоянкой. Можно остановиться, отдохнуть. Но прогнозу через час это безобразие должно закончиться.

– Свяжись с Алексеем, – ответил я. Алексей Вячеславович вел головную машину и – с учетом опыта и возраста – в данном рейсе исполнял обязанности старшего.

Командир думал секунд десять, потом в радио раздался его голос, обращенный к моему штурманенку:

– Шура, сориентируй меня по местности, чтобы я не проскочил.

И вот прошло уже полчаса релаксации в кафе, но, несмотря на достойный полдник, вкусный чай и свежую выпечку, настроение не поднималось. По лицу Вячеславовича было видно, что он прикидывает, насколько мы выбились из графика, кто-то пытаясь подремать, я листал захваченный из дома свежий технический журнал, Саша терзал свой планшет, пытаясь выбрать из него позитивный прогноз погоды. Ничто так не утомляет коллектива, как отсутствие позитива.

– Кто знает, что такое Суслонгер? – решив взбодрить народ, спрашивала я, продолжая разглядывать журнал.

Встрепенулись. Зашевелились. Так как все считали себя людьми образованными, опытными и технически подкованными, то посыпались предложения, подкупающие своей новизной.

Мой напарник, недаром два года срочной службы в Советской Армии занимавшийся техническим обслуживанием самолетов, с ходу предложил:

— Точно не помню, кажется, это заслонка на вспомогательной силовой установке ИЛ-76.

— Это один из резервных блоков управления на РЛС, — предположил Эдик, служивший, правда, один год, но радистом.

— Не заслонка, а заглушка. И не на ИЛ-76, а на втором контуре ядерной установки на подводной лодке или ледоколе, — это уже Дамир. Причины его глубокого погружения в проблемы освоения мирного атома остались для меня загадкой.

Алексей Вячеславович, видимо, вспомнив что-то приятное, выдал более приземленное:

— Нет, это какое-то национальное блюдо у северных народов, наподобие строганины.

Далее фантазия разыгралась еще больше: кто-то вспоминал устройство первых двигателей внутреннего сгорания, кто-то — центрифуги для обогащения урана, кто-то — устройства конвейеров на поточном производстве. Еще немного и мы бы перешли к теории квантового поля и проблемам дальнего освоения космоса.

Но тут командир, словно очнувшись, спросил:

— А с чего ты вдруг этим заинтересовался?

— Да вот, смотрю в журнале карта, на карте кружочек, а рядом напечатано — Суслонгер. Думаю, что это название населенного пункта. Решил с вами посоветоваться, — отвечаю я, стараясь сохранить задумчивый вид.

Пять секунд стояла мертвая тишина, а потом — всеобщий дикий

хохот. И почти сразу после этого появился проблески синего неба.

Отсмеявшись и посмотрев в окно, командир скомандовал:

— По коням!

Генеральный директор ООО «Калинин и К» А. В. Смирнов о разнице менталитетов и рэкете на дорогах

— В свое время мы объездили много стран — Польшу, Германию, Данию...

Тогда я сажал всех сотрудников фирмы в машину — и «до города Парижу» с песнями. Все успевали — и поработать, и отдохнуть. Помню, один из водителей как-то попросил взять жену в Испанию, вернулся довольный. «Она купила себе норковую шубу, а мне носки», — вспоминает Александр Владимирович.

— О разнице менталитетов. Был случай: остановился наш водитель в Литве на трассе. Зима, холод. Подъехали полицейские: «Сломался?». Тот: «Да, не заводится. Добросыте до магазина или привезите топливный фильтр и солярки свежей в канистре». Они одну машину оставили,

на другой быстро съездили куда надо, привезли все, что нужно, мол, рады помочь.

В Германии наш водитель как-то проскочил поворот, не знает, куда дальше ехать. Остановился полицейский: мол, чего стоишь? Тот за голову схватился, не знает, как дальше быть. Немец: «Езжай за нами, развернем тебя». Провели с мигалками через автобан. Сопроводили до места. Он на радостях достает бутылку водки: «Пацаны, от всей души!». Ему тут же надевают наручники, отвозят в полицейский участок — взятка должностному лицу. Долго объяснял, что это — подарок от чистого сердца.

Мы же с началом санкций колесим по России. Дороги у нас заканчиваются там, где заканчивается Москва. Казалось бы, Челябинск — крупный город, миллионник. Звонит водитель: «Дорог нет!». Я: «Как нет? На карте — красивая, хорошая». Он присыпает видео: яма на яме. Едет 20 км в час... Повезли в Якутию бананы. Оставили все колеса на полути. Там щебенка острая. У нас резина мягкая, для европей-



ских дорог, вдрызг разлетается. Пришлось покупать резину на месте — пожестче, которая все выдергивает.

Под Новый год, чтобы не стоять на границе, отправляли фуры с грузом морем. Водители их сопровождали. Когда ходил паром «Георг Оты», водителям выдавали пиво. Они были очень довольны. Выгружали машину и еще несколько дней отдыхали.

Был такой инцидент: в Польше бандиты остановили нашу фуру. Думали, водитель везет дорогой груз, а он вез трубы. Ударили его по голове, кинули в лесу, а машину угнали. Бедняга очнулся, поймал попутку, явился в полицию. Там по горячим следам нашли его машину, но без документов. Оказали ему медпомощь, перебинтовали голову. Выписали, дали сопроводительные бумаги на польском и русском, подтверждающие, что ограбили, был в больнице, полицейском участке. Проводили через границу.

Заблуждение, что рэкет исчез вместе с 90-ми. И сейчас — только увертывайся! Недавно мне позвонили суровые челябинские парни: «Если ты сейчас не скажешь своему водителю, чтобы отдал нам деньги, мы побьем фары (а одна стоит под 50 тыс. рублей) и проткнем колеса. Такая у нас практика: заплатишь, машину возьмем, сопроводим, дадим визитку, никто больше не тронет». «Крышу» предлагали. Машина имеет КАСКО, а груз застрахован. Говорю им, как на духу: «У водителя денег нет — все расчеты по безналичу. Сожгите машину вместе с грузом. Водителя подкиньте до полицейского участка». Парни от такого ответа оторопели — как говорится, «файлы не сошлись». Позвонил в полицию: что делать? Отправили к коллегам в транспортную. Там посмеялись, связались с Челябинским, успокоили, мол, отпустили твоего. Водитель привез мне на память визитку.

В Ростове водителя решили взять на испуг. Нашу фуру на стоянке подрезала женщина на Hyundai. «Нарисовали» на легковушке царапину. Местное ГИБДД приехало, составили акт о том, что повреждены крылья и двери. Прислали счет на фирму — 400 тыс. рублей. Мол, дверь надо заказывать через Сингапур, хотя там надо просто царапину замазать...

Ездили в полицию, доказывали, что это подстава и подпись на акте поддельная. Четыре суда прошли. Я доказывал судье, что легковая машина только «в прыжке» могла такую царапину сделать. Наняли эксперта за 40 тыс. рублей. Тот же самое сказал языком буквы закона: «Не могут при таких условиях быть такие повреждения». Все равно виноваты оказались мы. Не 400 тыс., хоть 40 тыс. — выложи.

Словом, какие только происшествия не случаются в повседневной деятельности транспортной компании...



Генеральный директор ООО «Калинин и К» А. В. Смирнов (в центре) и водители предприятия

Что почитать? Что посмотреть?



КИНО

МАЛКОЛМ ГЛАДУЭЛЛ. «НОВЫЙ ПЕРЕЛОМНЫЙ МОМЕНТ»

Жанр: Деловая литература

Год написания: 2024

Объем: 313 страниц

Описание: Малcolm Гладуэлл – один из самых читаемых публицистов мира и автор нескольких бестселлеров, берется за тему социальных эпидемий, на этот раз с целью объяснить темную сторону этого явления.

Если мир можно сдвинуть с места легким толчком, значит – власть у тех, кто знает, где и когда толкнуть. Так кто же эти люди, каковы их намерения и какими формами социальной инженерии они пользуются? Вместе с автором читатель побывает в загадочном офисном центре в Майами с очень странными арендаторами, заглянет в бостонский отель Marriott Long Wharf на корпоративное мероприятие, обернувшееся катастрофой, узнает о телесериале 1970-х, перевернувшем мир.

Гладуэлл мастерски рассказывает истории о банкирах, мошенниках, спортсменах, политиках и наркоторговцах, чтобы показать, как социальные инфекции заражают общество, меняя установки миллионов людей, и в конечном счете формируют глобальные процессы.



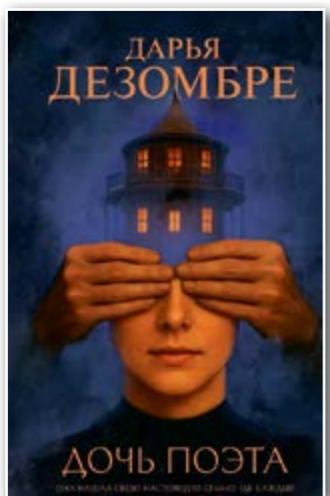
ВИТАЛИЙ СВАДЬБИН. «ЧУЖОЙ В СТРАНЕ СОВЕТОВ»

Жанр: Боевая фантастика

Год написания: 2025

Объем: 290 страниц

Описание: Герой произведения – сын богатых родителей. В силу обстоятельств он был вынужден уехать на Донбасс, чтобы переждать неприятности в РФ. Там вступает в ополчение. В патруле группа бойцов погибает под бомбкой. Сущность мажора переносится в тело двоюродного деда, который должен погибнуть в конце Великой Отечественной войны. Для героя жизнь в СССР не подходит, так как он не понимает идеологию советских людей. Ищет способы сбежать в Америку, где привычный для него капитализм. Однако выехать из Страны Советов не так просто. Какие приключения происходят с мажором, можно узнать, прочитав книгу.



ДАРЬЯ ДЕЗОМБРЕ. «ДОЧЬ ПОЭТА»

Жанр: Детектив

Год написания: 2025

Объем: 320 страниц

Описание: Специалист по романтической поэзии начала XIX века аспирантка Ника соглашается на подработку литературным секретарем у знаменитого поэта. Поэт вводит Нику в свой домашний круг на даче у Финского залива и... внезапно умирает. Несчастный случай? Сердечный приступ? Суицид? Однако сын поэта от первого брака подозревает убийство и нанимает Нику: официально разобрать архивы покойного, неофициально – докопаться до истины. Но что если каждый из членов семьи имеет и мотив для убийства, и возможность? А сама Ника вовсе не случайно появилась на старой фамильной даче?..

Детективы Дарьи Дезомбрэ отличает наличие тонкой интриги, мистических тайн и детального экскурса в историю, культуру и искусство. Над каждой новой книгой Дезомбрэ работает кропотливо. Воссоздавая прошлое, она читает мемуары, проводит много часов в библиотеках и музеях, собирает фотографии одежды и предметов прошлых эпох из семейных альбомов, журналов.

ФИЛЬМЫ

«АЛДАН»

Жанр: Драма

Страна: Россия

Режиссер: Дмитрий Кольцов

Актерский состав: Илья Яковлев, Дмитрий Дюжев, Иван Охlobystin

Продолжительность: 1 час 37 минут

Описание: Дочь якутского программиста Спиридона Дьяконова погибает в жестоком теракте. В поисках справедливости отец отправляется в зону специальной военной операции и поступает добровольцем в Запорожский батальон. Спиридон получает позывной «Алдан» и находит новую цель в жизни – найти убийц docheri и защищать жизни других. Впереди – опасный путь, полный испытаний.



«ВОЙНА И МУЗЫКА»

Жанр: Драма

Страна: Россия

Режиссер: Сарик Андреасян

Актерский состав: Давид Мхитарель, Давид Котов-Оганесян, Сергей Мелконян

Продолжительность: 2 часа 6 минут

Описание: Сюжет разворачивается в знойные июньские дни 1941 г. В центре событий – Сурен, его отец, священнослужитель Арташес и учитель Геворг, только что отпраздновавший свадьбу, прощаются с близкими и отправляются на фронт.

В первой части фильма сохраняется пасторальное настроение мирной жизни, а дальше – череда испытаний: битва за Сталинград, немецкий плен, бои под Кенигсбергом и штурм Рейхстага.

Музыкальные номера героев органично вплетены в сюжет – они становятся инструментом не только развлечения, но и психологической поддержки солдат в окопах и лагерях.



«ПРОПАВШАЯ БЕЗ ВЕСТИ»

Жанр: Детектив

Страна: США

Режиссер: Николас Д. Джонсон, Уилл Меррик

Актерский состав: Сторм Рид, Ниа Лонг, Жоакин де Алмейда

Продолжительность: 1 час 51 минута

Описание: Джун Аллен, молодая девушка из Лос-Анджелеса, ожидает возвращения матери Грейс из отпуска в Колумбии. Однако Грейс не появляется в аэропорту в назначенный день, и все попытки связаться с ней оказываются безуспешными. Находясь за тысячи километров от места событий, Джун вынуждена использовать все доступные ей цифровые технологии, чтобы начать собственное расследование. Погружаясь в онлайн-миры матери, она сталкивается с тревожными секретами и понимает, что совершенно не знала близкого человека.



Приключения, ставшие историей



Транспортная компания из Дальневосточного федерального округа – относительно молодой перевозчик. За девять лет работы на рынке Приморья фирма перевезла более 3 млн пассажиров. Сегодня предприятие покоряет и международные маршруты. Допуск к осуществлению международных перевозок фирма получила в 2023 году. На зарубежных рейсах работают десять автобусов из автопарка и уже 15 водителей-международников из штата, состоящего из 60 профессионалов.

Елена МАКЕЕВА

Помимо туристических и корпоративных рейсов, организация активно поддерживает международное сотрудничество, обеспечивая транспортное сопровождение значимых мероприятий.

В этой статье собраны истории руководителей, водителей и диспетчеров о ярких моментах, курьезных ситуациях и профессиональном опыте, которые могут вдохновить коллег-перевозчиков.

Первый рейс за границу: Муданьцзян и вокальный коллектив

Первым рейсом за рубеж для предприятия стала поездка в Муданьцзян, куда компания доставила вокальный коллектив на международный фестиваль. Директор предприятия Амир Салахов вспоминает:

– Это был наш дебют, конечно же, переживали, как все пройдет. Везли маленьких артистов на большом 50-местном автобусе King Long – с костюмами и реквизитом. Диспетчеры и логисты всегда были на связи с водителем, поэтому все прошло хорошо – мы доказали, что готовы к маршрутам за границу.

Эмоции первой поездки остались и в памяти водителей. Николай Пасичнук смеется:

– Мы везли вокальный коллектив, и дети пели всю дорогу. Особенно весело было на китайской границе, где наши пассажиры устроили мини-концерт для таможенников. Те сначала удивились, а потом хлопали и дарили детям конфеты. Это был момент, когда понимаешь, что перевозки – это про связь между людьми.

Курьезные случаи на маршрутах

Рейсы за границу полны неожиданностей. Один из водителей – Сергей Фирсов делится историей из Муданьцзяна:

– Мы везли вокальный коллектив на фестиваль. Уже в Китае выяснилось, что костюмы забыли в гостинице. До выступления оставалось мало времени. Я рванул обратно, забрал коробки с костюмами и доставил их прямо перед началом. Артисты были в восторге, а руководитель коллектива чуть не обнял меня.

И таких случаев в практике немало. Добавляет диспетчер компании Анна Непша:

– Мы везли большую московскую делегацию на международный форум в г. Хунчунь. На обратном пути в гостиницу один из пассажиров забыл в автобусе папку с документами. Водитель заметил оставленные вещи и, конечно же, максимально оперативно вернул все владельцу. Заказчик шутил, что мы не только перевозчики, но и «служба спасения».

А вот еще один эпизод из рейса в г. Мишань. Сергей смеется:

– Вспоминается рейс, где мы везли таможенников. Это был поздний вы-

езд из г. Мишань, и мы были завершающей группой у сотрудников пограничного контроля, поэтому любезно согласились доставить приветливых работников погранперехода домой. Они сами проверяли автобус и шутили: «Ну, держитесь, сейчас все проверим!». Все прошло гладко, но я никогда так не переживал за документы.

Традиционные выезды: сплочение команды

Ежегодно летом компания организует отдых для сотрудников и их семей в домиках у моря, где все могут расслабиться, пообщаться и зарядиться энергией. После получения допуска к осуществлению международных перевозок было решено дополнить традиции корпоративными выездами за границу. И если раньше выезжали небольшим составом, то теперь практически всегда это полная посадка 50-местного автобуса. Такие выезды – это всегда сплочение, они помогают знакомиться вне работы и создавать теплую атмосферу.

Диспетчер Дмитрий Усольцев делится:

– На одном из выездов мы разыграли новичков, убедив их, что для пересечения границы нужно показать таможенникам местную валюту – хотя



Водители организации



Диспетчер Дмитрий Усольцев

бы одну китайскую монетку. Наши доверчивые коллеги стали искать юани по карманам, а потом все хохотали, когда узнавали, что это розыгрыши. Такие моменты укрепляют команду.

Маршруты в Китай подарили команде яркие впечатления. Муданьцзян запомнился горами и шумными рынками, Хунчунь – смесью русской и китайской культур, а Суйфэнхэ, по словам одного из водителей, «как родной город – столько там русских туристов».

Советы коллегам

Коллектив предприятия дал советы своим коллегам, которые, возможно, окажутся полезными.



Обучайте водителей. Сертификаты и знание маршрутов – основа успеха.

Будьте готовы к неожиданностям. Юмор и находчивость выручают на границе и в дороге.

Сплотите команду. Регулярные выезды и отдых у моря укрепляют доверие и улучшают работу.

Слушайте пассажиров. Их истории вдохновляют и дают обратную связь.

Приморское транспортное предприятие продолжает осваивать новые маршруты и собирать истории.

Директор компании Амир Салахов говорит: *«Каждый рейс – это приключение. Мы рады быть частью этих историй»*. Пусть опыт фирмы помогает перевозчикам – членам АСМАП! ☺



ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

УКАЗЫ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 24 ОКТЯБРЯ 2025 Г. № 778

«ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА РОССИЙСКО-КАЗАХСТАНСКОМ УЧАСТКЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

До 10 декабря 2025 г. разрешен ввоз в Российскую Федерацию автотранспортом товаров из Республики Казахстан и Киргизской Республики, получателями которых являются российские юридические лица, без документов, подтверждающих статус товаров как товаров ЕАЭС, без маркировки и (или) нанесения необходимой информации

При ввозе товаров перевозчик должен иметь при себе уведомление от их получателя в таможенный орган Российской Федерации (в простой письменной форме) об обязательстве получателя товаров задекларировать товар в порядке, установленном статьей 104 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».

При этом ввоз в Российскую Федерацию товаров не является несоблюдением обязанностей в области таможенного дела, а также обязанностей по маркировке товаров и (или) нанесению на них информации в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации.

Указ вступил в силу с 24 октября 2025 г.

УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 14 НОЯБРЯ 2025 Г. № 841

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ СТРАТЕГИИ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА И НА ПЕРСПЕКТИВУ ДО 2036 ГОДА»

Утверждена Стратегия повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации, определяющая задачи и основные направления государственной политики в указанной области на среднесрочную и долгосрочную перспективу

Настоящая стратегия включает в себя результаты анализа состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации, а также совокупность направлений повышения безопасности дорожного движения, сформированных на основе отечественного опыта, региональных практик, международных стандартов, результатов научных исследований и прогнозов социально-экономического развития.

Положения стратегии обязательны для выполнения всеми органами государственной власти Российской Федерации и органами местного самоуправления и должны учитываться при разработке, корректировке и реализации других документов стратегического планирования.

Указ вступил в силу с 14 ноября 2025 г.

АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 1 НОЯБРЯ 2025 Г. № 1713

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

Для освобождения от утилизационного сбора при ввозе автобусов, используемых на регулярных межмуниципальных, межрегиональных и международных маршрутах, теперь потребуется письмо Минтранса России. Минтранс будет выдавать такие письма в порядке очередности и в пределах ежегодно устанавливаемых квот, согласованных с Минпромторгом России.

Постановление вступило в силу с 1 декабря 2025 г.

Комментарий АСМАП:

На этапе разработки проекта постановления АСМАП были высказаны разработчику замечания и предложения.

Так, было предложено скорректировать сноску 9 к Перечню видов и категорий колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним, в отношении которых уплачивается утилизационный сбор, а также размеров утилизационного сбора, установленному Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1291 (далее – Перечень).

Применение указанной сноски 9 было предусмотрено в отношении пунктов 12 и 17 раздела II Перечня в течение определенного периода действия установленных коэффициентов утилизационного сбора – в течение 2024 – 2030 гг. и далее. Вышеназванными пунктами Перечня установлены пониженные коэффициенты для расчета утилизационного сбора в отношении седельных тягачей экологических классов Евро-5 и -6, ввозимых на территорию РФ для осуществления международных автомобильных перевозок.

Несмотря на то, что в Перечне предусмотрен период действия установленных коэффициентов утилизационного сбора – в течение 2024 – 2030 гг. и далее, предыдущей редакцией сноски 9 предусматривалось утверждение Минтрансом России по согласованию с Минпромторгом России определенного количества



(квоты) седельных тягачей, указанных в пунктах 12 и 17 раздела II Перечня, лишь на период 2024 – 2025 гг. В связи с этим возникала неопределенность в применении данной сноски после 2025 г. В случае неутверждения квоты в отношении седельных тягачей, которые могут быть ввезены на территорию РФ в 2026 г. и в последующие годы для международных перевозок с применением льготных коэффициентов утилизационного сбора, это могло привести к необходимости уплаты сбора в отношении указанной техники с 2026 г. по общим ставкам, которые фактически установлены на запретительном уровне.

Предложение АСМАП учтено разработчиком, сноска 9 скорректирована и сохранена возможность применения пониженных коэффициентов расчета утилизационного сбора при ввозе седельных тягачей экологического класса Евро-5 и -6 для осуществления международных перевозок на среднесрочную перспективу (на период не менее чем до 2030 г.).

Также учтено замечание АСМАП, касающееся предоставления компетенции Министерству транспорта Российской Федерации на установление порядка выдачи письма, подтверждающего использование седельных тягачей экологических классов Евро-5 и -6 для международных перевозок (в случае ввоза на территорию РФ седельных тягачей экологических классов Евро-5 и -6), а также транспортных средств для осуществления деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами (в случае ввоза на территорию РФ транспортных средств, используемых на межмуниципальных, смежных межрегиональных, межрегиональных и международных маршрутах регулярных перевозок).

Проектом постановления было предусмотрено наделение такой компетенцией Минтранса России по согласованию с Минпромторгом России и ФТС России.

По мнению АСМАП, на время, необходимое для разработки упомянутого проекта нормативного правового акта, согласования, утверждения и государственной регистрации в Министерстве России, перевозчики были бы фактически лишены возможности получить данное письмо и, соответственно, воспользоваться положенной им льготой по оплате утилизационного сбора.

Согласно принятой редакции Постановления Правительства Российской Федерации от 1 ноября 2025 г. № 1713 согласования Минтрансом России акта об установлении порядка выдачи письма с иными федеральными органами исполнительной власти не требуется.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 6 НОЯБРЯ 2025 Г. № 1749

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 12 МАЯ 2022 Г. № 855»

Правительством установлена процедура внесения изменений в заключение об оценке типа транспортного средства и заключение об оценке типа шасси

Определено, что в случае обнаружения неточностей (технических ошибок, опечаток) в заключении, выданном до 1 июля 2025 г., экспертная организация оформляет исправленное заключение и направляет его в Росстандарт на рассмотрение и утверждение. При этом срок завершения действия исправленного заключения не должен превышать срок действия первоначального заключения.

Росстандарт в течение трех рабочих дней со дня получения исправленного заключения:

- принимает решение об утверждении исправленного заключения, вносит сведения о нем в реестр заключений об оценке типа транспортного средства и (или) реестр заключений об оценке типа шасси и возвращает утвержденное исправленное заключение в экспертную организацию;

- при наличии замечаний к исправленному заключению возвращает его в экспертную организацию на доработку.

Постановление вступило в силу с 7 ноября 2025 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 18 НОЯБРЯ 2025 Г. № 1828

«ОБ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ МЕРАХ ПО ВЫЯВЛЕНИЮ ПРЕДМЕТОВ И ВЕЩЕСТВ, УКАЗАННЫХ В СТАТЬЕ 2.1 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «О ТРАНСПОРТНО- ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ»

Определен перечень организационных мер по выявлению экспедитором предметов и веществ, изъятых из гражданского оборота или ограниченно оборотоспособных

Такими мерами являются: проверка экспедитором соответствия свойств принятого груза полученной информации о свойствах груза, направление экспедитором клиенту уведомления о необходимости открыть принятый груз, досмотр и выборочный досмотр экспедитором принятого груза.

Также установлены порядок и сроки начала реализации указанных организационных мер.

Постановление вступает в силу с 1 марта 2026 г. и действует до 1 марта 2032 г.

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ ОТ 17 ОКТЯБРЯ 2025 № 343

«ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ЗНАЧЕНИЙ МИНИМАЛЬНОЙ РАЗНИЦЫ В РАСПИСАНИЯХ МЕЖДУ ВРЕМЕНЕМ ПРИБЫТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ПУНКТ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО УСТАНАВЛИВАЕМОМУ ИЛИ ИЗМЕНЯЕМОМУ МЕЖДУНАРОДНОМУ МАРШРУТУ РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ И ВРЕМЕНЕМ ПРИБЫТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ПУНКТ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО КАЖДОМУ ИЗ РАНЕЕ УСТАНОВЛЕННЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ МАРШРУТОВ РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ»

ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНИСТРОМ РОССИИ
18 НОЯБРЯ 2025 Г.
РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 84196

С 1 марта 2026 г. обновляются значения минимальной разницы в расписаниях между временем прибытия транспортных средств в пункт пропуска через госграницу по устанавливаемому или изменяемому международному маршруту регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и временем прибытия транспортных средств в пункт пропуска через госграницу по каждому из ранее установленных международных маршрутов регулярных перевозок

Указанные значения установлены в соответствии с частью 2 статьи 3.6 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Признается утратившим силу аналогичный приказ Минтранса России от 4 июля 2024 г. № 230.

Приказ вступает в силу с 1 марта 2026 г. и действует до 1 марта 2027 г.

ИНФОРМАЦИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

ИНФОРМАЦИЯ ФТС РОССИИ ОТ 29 ОКТЯБРЯ 2025 Г. О СИТУАЦИИ НА РОССИЙСКО-КАЗАХСАНСКОМ УЧАСТКЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ

ФТС России: таможенные органы не осуществляют проверочные мероприятия в пунктах пропуска на границе России и Казахстана и не оказывают влияния на прохождение через них транспортных средств

Ведомство отмечает, что в пунктах пропуска на данном участке погранпереходы работают в штатном режиме.

Вблизи российско-казахстанского участка границы на трассах, по которым проходят основные транспортные потоки, работают мобильные группы таможенных органов, которые осуществляют выборочный контроль и проверку транспортных средств, выехавших на территорию России, с целью предотвращения незаконного перемещения товаров. Проверочные мероприятия осуществляются на территории Российской Федерации строго в соответствии с законодательством.

Также напоминают о том, что 24 октября 2025 г. издан Указ Президента Российской Федерации № 778, в соответствии с которым до 10 декабря 2025 г. разрешен ввоз в Россию товаров автомобильным транспортом из Казахстана и Киргизии без документов, подтверждающих их статус как товаров ЕАЭС, а также без маркировки, при соблюдении определенных условий.

АКТЫ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 14 ОКТЯБРЯ 2025 Г. № 92

«О ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ДОКУМЕНТАХ, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИХ ИНФОРМАЦИОННОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ СРЕДСТВАМИ ИНТЕГРИРОВАННОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА ОБЩЕГО ПРОЦЕССА «ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МЕЖДУ УПОЛНОМОЧЕННЫМИ ОПЕРАТОРАМИ (ОРГАНАМИ) ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА ПРИ ОТСЛЕЖИВАНИИ ПЕРЕВОЗОК С ПРИМЕНЕНИЕМ НАВИГАЦИОННЫХ ПЛОМБ ПО ТЕРРИТОРИЯМ ДВУХ И БОЛЕЕ ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА»

Утверждены правила и регламент информационного взаимодействия при реализации средствами инте-



грированной информационной системы ЕАЭС общего процесса при отслеживании перевозок с применением навигационных пломб по территориям двух и более государств – членов ЕАЭС

Приводится описание форматов и структур используемых электронных документов и сведений.

Определен порядок присоединения к общему процессу.

Решение вступает в силу с 1 февраля 2027 г. – по истечении 12 месяцев с даты вступления в силу решения Коллегии Евразийской экономической комиссии о введении отслеживания перевозок по территориям государств – членов Евразийского экономического союза в соответствии с Соглашением о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок от 19 апреля 2022 г.

РЕШЕНИЕ ЕВРАЗИЙСКОГО МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОГО СОВЕТА ОТ 30 СЕНТЯБРЯ 2025 Г. № 5

«О НАЧАЛЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МЕХАНИЗМА ПРОСЛЕЖИВАЕМОСТИ ТОВАРОВ, ВВЕЗЕННЫХ НА ТАМОЖЕННУЮ ТЕРРИТОРИЮ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА, НА ПОСТОЯННОЙ ОСНОВЕ»

Определена дата начала функционирования на постоянной основе механизма прослеживаемости товаров, ввезенных на таможенную территорию ЕАЭС

Механизм, предусмотренный Соглашением о механизме прослеживаемости товаров, ввезенных на таможенную территорию Евразийского экономического союза от 29 мая 2019 г., начинает функционировать на постоянной основе с даты вступления в силу настоящего Решения.

Решение вступает в силу с 1 сентября 2026 г.

АКТЫ КОНСТИТУЦИОННОГО СУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ КОНСТИТУЦИОННОГО СУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 16 ОКТЯБРЯ 2025 Г. № 34-П

«ПО ДЕЛУ О ПРОВЕРКЕ КОНСТИТУЦИОННОСТИ СТАТЕЙ 20 И 21 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «О ТАМОЖЕННОМ РЕГУЛИРОВАНИИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» В СВЯЗИ С ЖАЛОБОЙ ОБЩЕСТВА С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «АТЛАНТ»

Изменение страны назначения или наименования и адреса грузополучателя само по себе не может быть основанием для признания происхождения товара не-подтвержденным, поскольку сертификат о происхождении товара содержит верные сведения, удостоверенные уполномоченным лицом

Не противоречащими Конституции Российской Федерации признаны статьи 20 и 21 Федерального закона «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», поскольку по своему конституционно-правовому смыслу в системе действующего правового регулирования они не исключают возможности установления для цели уплаты антидемпинговых пошлин (в том числе на основе совокупности представленных таможенному органу документов и (или) осуществляемых им контрольных мероприятий) страны происхождения товара на основании подлинного сертификата о происхождении товара в случае, если в ходе гражданского оборота данного товара изменяется страна его назначения и (или) сведения о грузополучателе, указанные в этом сертификате.

Иное вело бы к дискредитации сведений о месте происхождения товара, подтвержденном выданным в соответствии с требованиями действующего регулирования сертификатом, исходя из оценки таможенным органом информации о стране назначения товара или о наименовании и адресе грузополучателя (притом что действующее регулирование не придает такого значения соответствующей информации, а место назначения товара остается на таможенной территории ЕАЭС).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ КОНСТИТУЦИОННОГО СУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 14 НОЯБРЯ 2025 Г. № 38-П

«ПО ДЕЛУ О ПРОВЕРКЕ КОНСТИТУЦИОННОСТИ ЧАСТИ 1 СТАТЬИ 12.24, ПУНКТА 7 ЧАСТИ 1 СТАТЬИ 24.5 КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ И ЧАСТИ 3 СТАТЬИ 264 УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В СВЯЗИ С ЗАПРОСОМ ИВАНОВСКОГО РАЙОННОГО СУДА ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ»

Конституционный Суд Российской Федерации рассмотрел вопрос о привлечении лица к административной и уголовной ответственности за одно нарушение Правил дорожного движения, повлекшее для потерпевших разные последствия

Суд признал часть 1 статьи 12.24 и пункт 7 части 1 статьи 24.5 КоАП РФ во взаимосвязи с частью 3 статьи 264 УК РФ не противоречащими Конституции Российской Федерации в той мере, в какой по своему конституционно-правовому смыслу в системе действующего правового регулирования они не предполагают прекращения производства по делу об административном правонарушении, связанному с нарушением Правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, повлекшим причинение легкого вреда здоровью потерпевшего, в случае наличия по одному и тому же факту совершения противоправных действий (бездействия) лицом, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, постановления о возбуждении уголовного дела, поскольку эти действия (бездействие) повлекли по неосторожности смерть другого человека.



Учебно-оздоровительный комплекс «Олимп»

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

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

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

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

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

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

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

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

Дополнительная информация на сайте www.hotelolimp.ru

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

Телефоны:

8-40153-33-106 (служба бронирования)

8-40153-33-100 (администратор гостиницы)

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

Факс:

8-40153-33-153

E-mail: info@hotelolimp.ru

УЧЕБНО-КОНСУЛЬТАЦИОННЫЕ ЦЕНТРЫ АСМАП

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

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Москва

«Академия АСМАП»
105120, г. Москва, Большой Полуярославский пер., д. 14
(495) 917-80-12, 622-00-00 (доб. 376), ukc@asmap.ru
<http://www.academy.asmap.ru>

Тверь

«Академия АСМАП»
170008, г. Тверь, пр. Победы, д. 42
(АНО ДПО «Автоинкубатор «Учебный комбинат»)
(495) 917-80-12, 622-00-00 (доб. 376), ukc@asmap.ru
<http://www.academy.asmap.ru>

Брянск

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

Липецк

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

Старый Оскол

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

Белгород

«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»
380823, 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, briansktsentr.asmap2010@yandex.ru
<http://ukc-asmap32.ru>

СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Санкт-Петербург

«Санкт-Петербургский Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
192102, г. Санкт-Петербург, ул. Салова, д. 61, стр. 1
(812) 571-89-49, 336-80-57, oovod@mail.ru
<http://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»)
(8112) 44-12-21, (4832) 68-70-74, znanie.pskov@bk.ru,
briansktsentr.asmap2010@yandex.ru, <http://ukc-asmap32.ru>

Калининград

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
236023, г. Калининград, ул. Лейтенанта Янова, 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. 376), 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>

Чебоксары

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

Набережные Челны

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

Казань

«Набережночелбинский учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
420054, Республика Татарстан, г. Казань,
ул. Нуреултана Назарбаева, д. 60
(8552) 58-39-90, 20-57-05, tccasmap_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>

Луганск

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
291047, Луганская Народная Республика, г. Луганск,
ул. Оборонная, д. 101К
(929) 774-30-00, (927) 127-51-55, 277-16-17
asmap-saratov@mail.ru, <http://www.ukc-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 «ТрансСафети»)
(495) 917-80-12, (915) 021-22-77
uke@asmap.ru

Уфа

«Уральский учебно-консультационный центр АСМАП»
(АНО ДПО «Фора 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.anoo-sfera.ru>

Оренбург

«Академия АСМАП»
460048, г. Оренбург, пр. Автоматики, д. 8
(ООО «Драйв Мастер»)
(901) 095-08-88, (495) 917-80-12
83532570888@mail.ru, <http://www.academy.asmap.ru>

ЮЖНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Ростовская область

«Академия АСМАП»
3436480, Ростовская область, Октябрьский район,
р.п. Каменоломы, ул. Мокроусова, д. 1
(ООО «Южный научно-образовательный центр
«Транспортная безопасность»)
(495) 917-80-12, (918) 544-45-71
uke@asmap.ru, <http://www.academy.asmap.ru>

Республика Крым

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

Краснодар

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
350000, г. Краснодар, Прикубанский внутригородской округ,
ул. им. Александра Покрышкина, д. 2/2 (ООО «АвтоПроФ»)
(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 «ЦПИ НК «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
(НОУЧУ ДПО «Акцент-Драйв»)
(8452) 20-92-46, (927) 223-61-41, (8442) 49-33-53
asmap-saratov@mail.ru, www.ukc-asmap64.ru

Сочи

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
354071, Краснодарский край, г. Сочи, ул. Чайковского, д. 39
(ФГАОУ ДПО «Сочинский ЦППК»)
(929) 774-30-00, (927) 127-51-55, 127-51-55, 277-16-17
asmap-saratov@mail.ru, <http://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, (915) 021-22-77
uke@asmap.ru, <http://www.academy.asmap.ru>

Махачкала

«Академия АСМАП»
367021, Республика Дагестан, г. Махачкала,
пр. А. Акшитского, д. 13, лит. К
(Махачкалинский филиал МАДИ)
(8722) 51-67-22, (495) 917-80-12, (988) 420-34-33
fdpmadimf@mail.ru, ukc@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, 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.ukc-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
ute700@inbox.ru, <http://www.ukb-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.ukb-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, оф. 408
(3812) 30-99-66, (962) 050-30-80, w309966@mail.ru
<http://www.ukc-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-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-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-Григоровича, 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»
675016, Амурская область, г. Благовещенск,
ул. Островского, д. 65 (ООО «Учебно-курсовая комбинат Буреяэстстрой»)
(495) 917-80-12, ukc@asmap.ru
<http://www.academy.asmap.ru>

Владивосток

«Академия АСМАП»
690018, Приморский край, г. Владивосток,
ул. Волховская, д. 25 (Приморский учебно-курсовая комбинат автомобильного транспорта)
(495) 917-80-12, (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), (495) 917-80-12
<http://www.academy.asmap.ru>