

МАП

6

170/2023

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls



*С Новым
2024 годом!*





Уважаемые коллеги, дорогие друзья!
Примите самые искренние
поздравления с наступающим
Новым годом и Рождеством!

На пороге 2024 год – год новых свершений и добрых надежд. Наступает прекрасная зимняя пора, когда душа каждого человека наполняется радостью, счастьем и надеждой на лучшее.

Пусть уходящий год забирает и уносит с собой все трудности и невзгоды, а новый открывает долгожданные двери к успеху и покорению любых целей. Пусть оправдаются ваши надежды на лучшее, в которое верит каждый в этот самый волшебный праздник года.

Желаем вам и вашим близким крепкого здоровья, благополучия и всего самого наилучшего!

Президент АСМАП

Е. С. Москвичев

Генеральный директор АСМАП

А. Н. Курушин



СОДЕРЖАНИЕ

ЮБИЛЕЙ Профессионал Автор: Администрация АСМАП	2	КАДРЫ Когда профессия – призвание Автор: Е. Приморская	34
«Папа» для водителей, новатор для отрасли Автор: Т. Остапова	12	ОБУЧЕНИЕ Новые программы Академии АСМАП Автор: А. Микишин	38
ПОЗДРАВЛЯЕМ! Автор: А. Новичкова	16	ПОРТРЕТ ФИРМЫ С заботой о водителях Автор: И. Черняков	40
НАГРАДЫ Награды АСМАП и Минтранса России для работников организаций – членов Ассоциации Автор: Т. Чарыкова	20	ЮРИДИЧЕСКАЯ ПРАКТИКА Судебная практика по транспортным вопросам Автор: Е. Рязанова	44
ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК Ситуация на границах Автор: Департамент организации перевозок АСМАП	22	ПОРТРЕТ ФИРМЫ Курс на постоянное развитие Автор: А. Линдваль	48
Между Россией и Китаем Автор: Департамент организации перевозок АСМАП	26	ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ Сорок лет спустя Автор: В. Брайко	51
РЕГИОНЫ Надежная структура на смоленской земле Автор: А. Сидоренко	30	НА ДОСУГЕ Почитать, посмотреть Автор: А. Новичкова	56
УСЛУГИ «Личный кабинет» сайта АСМАП: новый функционал Автор: Департамент информационных систем АСМАП	33	КАДРЫ Не работа, а образ жизни Автор: Ю. Телятник	58
		НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА Обзор законодательства Автор: Юридическое управление АСМАП	61

МАП

«Международные автомобильные перевозки»
№ 6, 2023 год

Регистрационное свидетельство № 015455

Учредитель и издатель –
Ассоциация международных
автомобильных перевозчиков
(АСМАП)

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

Корректор: Татьяна БАТАШЕВА

Дизайн и верстка: Татьяна КОРЕЦ

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

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

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

Подписано в печать 20.11.2023 г.

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



Профессионал

1958 год. Весь мир поздравляет Советский Союз с запуском второго и третьего искусственных спутников Земли. Мировое сообщество окончательно приходит в себя после потрясений 40-х годов и организует международную выставку в Брюсселе, где советский павильон с макетами спутников затмевает все. Стенд с продукцией советского автопрома получает золотую медаль выставки. Словом, для нашей страны настало время стремительного технологического и экономического взлета. Первый день зимы того памятного года подарил нашей стране человека, которому

предстояло внести существенный вклад в развитие международных автомобильных перевозок. Речь идет об Андрее Николаевиче Курушине, генеральном директоре АСМАП. Согласно заключениям астрологов, люди, рожденные первого декабря, являются яркими идеалистами, обладающими большой силой воли и твердым, непоколебимым характером. Они всегда идут к поставленной цели, подтверждая свои слова делами. Именно таким человеком является юбиляр, который согласился дать интервью нашему журналу.

На протяжении четырех десятилетий А. Н. Курушин посвящает себя автомобильному транспорту. За эти годы юбиляр прошел непростой путь, заслуживающий глубокого уважения. По признанию коллег Андрея Николаевича, именно он является первопроходцем зарождения и становления международных автомобильных перевозок на своей родной земле – в Нижегородской области.

– Андрей Николаевич, как Вы начинали осваивать новую не только для себя, но и для всего региона отрасль международных автоперевозок в Нижнем Новгороде?

– В конце 80-х – начале 90-х годов прошлого века всесоюзное внешне-экономическое объединение «Союзвнештранс» создавало в ряде регионов страны свои транспортно-экспедиторские подразделения. Нижний Новгород долгое время был закрытым городом, и когда в 1990 г. его открыли для общения с внешним миром, возникла потребность в перевозках внешнеторговых грузов автомобильным транспортом. Этим и было обусловлено образование одной из структур системы «Союзвнештранс» в нашем городе. Предприятие было создано в ноябре 1990 г. и получило название «Нижегородвнештранс», составленное из названия города и названия учредителя. Впоследствии оно было акционировано и стало называться «Волгавесттранс».

Несмотря на то, что к тому времени я уже имел определенный опыт работы в автотранспорте, в том числе и руководителем, многое приходилось осваивать с нуля. Ведь до этого никто в Нижегородской области не организовывал и не выполнял международных автомобильных перевозок. Дело это было новое и, как тогда казалось, очень сложное. Но очень интересное.

Сегодня, много лет спустя, я с удовольствием вспоминаю те времена, когда мы только приступали к организации международных автомо-

СПРАВКА

Андрей Николаевич Курушин родился в г. Горьком (ныне – Нижний Новгород). В 1976 г. он поступил в Горьковский политехнический институт им А. А. Жданова на автомобильный факультет по специальности «автомобили и автомобильное хозяйство».

Окончив вуз, он решил отдать гражданский долг Родине и пошел служить в Вооруженные силы в звании лейтенанта, в должности командира автомобильного взвода.

По завершении службы ему было предложено попробовать себя в недавно созданном подразделении Волго-Вятского территориального транспортного управления Минавтотранса РСФСР (в дальнейшем – ТПО «Горькийавтотранс»), которое предназначалось для контроля и оказания необходимой помощи работникам технических служб предприятий управления, – лаборатории по технической эксплуатации автомобилей КАМАЗ.

Благодаря продемонстрированным высоким результатам и проявленному профессионализму в 1985 г. молодого перспективного специалиста назначили на должность сначала заместителя главного инженера, а затем и главного инженера Горьковского производственного объединения грузового автотранспорта № 8. На новом месте он в кратчайший срок зарекомендовал себя технически грамотным и инициативным руководителем, умеющим сплотить коллектив для выполнения поставленных задач.

Вскоре ему предложили возглавить производственно-технический комбинат по централизованному обслуживанию и ремонту автомобилей КАМАЗ – новую структуру объединения «Горькийавтотранс», созданную на производственных площадях ПОГА-8. Это был первый в области опыт по разделению эксплуатационной и технической деятельности и служб обычного автотранспортного предприятия на два разных юридических лица. С присущей деловой активностью Андрей Николаевич смог выполнить поставленные перед ним задачи и на этом посту. Поэтому логичным продолжением успешной карьеры молодого руководителя стал перевод в аппарат ТПО «Горькийавтотранс» – начальником технического отдела.

В 1990 г. А. Н. Курушин был приглашен на должность заместителя директора транспортно-экспедиторского предприятия ВВО «Союзвнештранс» в Нижнем Новгороде, которое в 1991 г. было преобразовано в предприятие «Нижегородвнештранс», а в 1992-м – в АО «Волгавесттранс». В 1995 г. Андрей Николаевич стал его генеральным директором.

В 2004 г. он возглавлял крупнейшее государственное предприятие пассажирского автотранспорта Нижегородской области – «Нижегородпассажиравтотранс», а с 2005 по 2008 г. – Департамент транспорта и дорожного хозяйства Нижегородской области. За этот период времени он провел колоссальную работу по реформированию государственного пассажирского автотранспорта. Андрею Николаевичу удалось создать условия для значительного обновления парка автобусов и развития маршрутной сети, и он заслуженно получил признательность земляков за повышение качества их транспортного обслуживания.

Помимо производственной деятельности, юбиляр находил время и на ведение активной общественной работы. В 1999 г. он был избран президентом Нижегородской ассоциации автотранспортников (НААТ), объединившей более 40 ведущих транспортных компаний Нижегородской области по перевозке грузов и пассажиров. В сложные годы становления рыночной экономики она сплотила руководителей под своей эгидой и помогла автопредприятиям адаптироваться к новым экономическим условиям.

В 2008 г. А. Н. Курушин был приглашен в Москву на должность генерального директора АСМАП. К этому моменту он получил второе высшее образование в Нижегородском государственном университете по специальности «менеджмент». В Ассоциации его организаторские способности, умение выявлять узкие места и находить пути их решения проявились особенно ярко.

За многолетний добросовестный труд и вклад в развитие транспорта А. Н. Курушину присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации». Он отмечен медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, поощрен ведомственными наградами Министерства транспорта Российской Федерации: нагрудным знаком «Почетный автотранспортник», нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России», Благодарностью министра транспорта Российской Федерации, медалями Павла Мельникова и «За заслуги в развитии транспортного комплекса России».

бильных перевозок. Все было в новинку.

Вспоминается один интересный случай, который иллюстрирует, как непросто все начиналось. В течение полутора часов я проводил беседу с водителем перед его первым рейсом за границу. Какие нормы и правила необходимо соблюдать при выполнении перевозки, как осуществлять погрузку и разгрузку, как взаимодействовать с экспедиторской компанией и грузоотправителем на иностранной территории, как проходить таможенный контроль, как оформлять документы... По ходу беседы вижу, как меняется выражение лица водителя и на нем появляется все большая и большая растерянность. В конце беседы он с испариной на лбу от перенапряжения и переизбытка полученной информации просит меня «все повторить и с самого начала». Настолько сложно было ребятам подготовиться и выполнить первые рейсы. Впоследствии подавляющее большинство из них стали профессионалами своего дела, водительской элитой Нижнего Новгорода.

Надо заметить, что далеко не всегда даже очень хороший водитель, работающий на внутренних перевозках, может успешно работать на международных маршрутах. Это тяжелый и в то же время интеллектуальный труд, с которым не каждый сможет справиться.

Между тем проблем с подбором кадров в тот период у нас практически не было. Есть поговорка: плох тот солдат, который не хочет быть генералом. А я ее перефразировал: плох тот автотранспортник, который не хочет работать на международных перевозках. Многие водители и инженерно-технические работники стремились попасть на наше предприятие. Это было очень престижно. Проблема заключалась в отсутствии нормативных документов в области международных автоперевозок и опыта их организации и выполнения.



Члены Правления и Ревизионной комиссии АСМАП в 2005 – 2009 гг.

Огромная благодарность за оказанную в то время помощь АСМАП. Во многом благодаря справочным материалам и литературе, издаваемым Ассоциацией, и советам ее сотрудников мы многому смогли научиться и освоить этот бизнес. Консультируясь и участвуя у специалистов АСМАП, я и представить не мог, что когда-то стану генеральным директором этой авторитетной и высокопрофессиональной организации. Но так сложилось, что все последующие годы и до настоящего времени моя профессиональная деятельность напрямую связана с АСМАП.

– **Как развивалось Ваше взаимодействие с Ассоциацией в дальнейшем?**

– Более тесное и непосредственное знакомство с АСМАП состоялось в 1992 г., когда наше предприятие было принято в ее действительные члены. В середине 90-х оказывал сильную помощь в создании представительства Ассоциации в Нижнем Новгороде, а затем и филиала по Приволжскому федеральному округу. С 2000-го по 2009 год я избирался в состав Совета, затем Правления Ассоциации, а в 2008 г. назначен на должность генерального директора АСМАП. К этому моменту я уже во многом понимал структуру и функ-

циональные задачи подразделений Администрации.

В 2009 г. на Общем собрании членов АСМАП ее президентом был избран Е. С. Москвичев, до этого курировавший автотранспортную отрасль страны в должности заместителя министра транспорта России. Его вклад в развитие отечественного транспортного комплекса и Ассоциации трудно переоценить.

Если сравнивать АСМАП в первые годы XXI века и сегодня, то могу сказать, что статус организации за это время вырос. В подходе к работе специалисты Ассоциации чувствуют большую, чем раньше, ответственность, поскольку перевозчики стали с нас больше спрашивать. Сегодня они смотрят на нас не только как на союз, который объединяет, но и как на организацию, которая должна помогать. На мой взгляд, и взаимодействие между подразделениями Администрации стало более конструктивным.

Наша совместная с президентом АСМАП Е. С. Москвичевым основная задача – организация работы Администрации таким образом, чтобы ни один департамент не «пробуксовывал», а обеспечивал эффективное взаимодействие с перевозчиками. Если они будут недовольны нашей работой, тогда грош нам цена. Мы

должны эффективно построить отношения с организациями – членами Ассоциации в части защиты их интересов на любом уровне. Кроме того, есть уставные задачи, которые также нужно выполнять.

– **Авторитету Ассоциации и повышению престижа профессии водителя-международника во многом способствует проведение Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи». Именно по Вашей инициативе на нижегородской земле была возрождена традиция проведения подобных соревнований. Как появилась столь удачная идея?**

– В 2000 г. у руководителей предприятий Нижегородской ассоциации автотранспортников (президентом которой я был в то время), Нижегородского государственного учебно-производственного комбината автомобильного транспорта (тогда им руководил Анатолий Добродий) и Нижегородского автомобильного клуба (директор Михаил Баринин) родилась идея провести в нашем городе соревнования среди водителей магистральных автопоездов «Автопрофи». Сейчас трудно поверить, что вот так спонтанно родившуюся идею мы реализовали буквально за месяц. К нам присо-

единилась Ассоциация международных автомобильных перевозчиков, ставшая впоследствии постоянным партнером конкурса. Представитель АСМАП в Нижнем Новгороде В. Е. Фильченков возглавил оргкомитет.

И вот 28 октября 2000 г., накануне Дня работников автомобильного транспорта, в центре нашего города – на площади Минина и Пожарского – состоялись первые в России соревнования подобного рода. Тогда мы даже не предполагали, что они вызовут такой интерес не только у зрителей, но и местных СМИ, и потенциальных партнеров-спонсоров.

Со временем конкурс профессионального мастерства водителей гармонично дополнился выставкой современной магистральной техники.

Знаковым в истории развития конкурса стал 2004 г. Именно тогда он приобрел статус Всероссийского и был приурочен к 30-летию АСМАП.

Каждое такое состязание стало настоящим праздником как для самих участников, членов их семей и коллег, так и для многочисленных зрителей, пришедших поболеть или просто посмотреть на происходящее. Вот где проявлялись настоящие живые эмоции: радость от

того, что твоя команда выигрывает, либо горечь поражения, надежда на реванш.

– **Давайте перейдем к современным реалиям. Тем более что российским перевозчикам наверняка будет интересно узнать о текущей работе АСМАП. Как известно, Ассоциация была создана в 1974 г. как национальное гарантийное объединение по Конвенции МДП в СССР. Какова сейчас роль книжек МДП в деятельности российских международных автомобильных перевозчиков?**

– Мы имеем почти 50-летний опыт применения Конвенции МДП и очень ответственно относимся к этому вопросу. Россия всегда была в числе лидеров по применению системы МДП. Ее преимущества как надежной международной процедуры таможенного транзита, позволяющей осуществить перевозку от двери до двери по единому таможенному документу с минимальными задержками на границах, остаются востребованными и в настоящее время.

Дополнительным аргументом выбора перевозчиков в пользу книжки МДП является то, что маршруты перевозок проходят по территориям стран Евразии, где процедура МДП является приоритетной либо даже единственно возможной. Это Турция, Иран, Азербайджан, Узбекистан, Туркменистан, Монголия и др.

За последнее время в перечень пунктов пропуска для ввоза товаров в Российскую Федерацию по книжкам МДП дополнительно включены МАПП «Тагиркент-Казмаляр», морские порты Новороссийск, Темрюк и Кавказ.

Началось использование книжек МДП и в перевозках с Китаем. Их объемы неуклонно растут. В том числе на этом направлении книжки МДП используются для перегона новых грузовых транспортных средств своим ходом.



На конкурсе «Автопрофи», 2003 г.



Общее собрание членов АСМАП

Недавно российской транспортной компанией успешно осуществлена – пока уникальная – перевозка товаров по процедуре МДП из России в Пакистан и в обратном направлении, маршрут которой составил 4,5 тыс. км в одну сторону.

Книжки МДП активно используют около 800 российских автотранспортных предприятий. На территории России ежегодно завершается более 100 тыс. перевозок по системе МДП.

Мы рекомендуем перевозчикам пользоваться этой универсальной, применяемой в 65 странах мира процедурой таможенного транзита.

– Последние годы стали наиболее тяжелыми практически для всех сфер жизнедеятельности. Насколько трудными они были для отрасли международных автоперевозок?

– Для нашей отрасли сложными были не только последние два года, но и период пандемии, а также несколько лет, предшествовавших ей.

В последнее десятилетие усиливалось давление со стороны конкурентов из стран Евросоюза. С каждым годом все более отчетливо прослеживалось их стремление вытеснить российские транспортные

компании с рынка международных автоперевозок. Западные «партнеры» всеми правдами и неправдами пытались ограничить контингент разрешений для российских перевозчиков, иногда не брезговали для этого откровенной подтасовкой фактов. Приходилось проводить многораундовые переговоры, отстаивать наши позиции и добиваться необходимого результата. Конечно, это невозможно было бы осуществить без постоянной поддержки и помощи со стороны Минтранса России.

Несмотря на все трудности, объективные и искусственно создаваемые рядом европейских стран, наши транспортные компании достигли положительного результата в перевозках в сообщении с большинством стран Евросоюза, включая Германию, Польшу, Италию, Францию, страны Балтии, Скандинавии.

Российские международные автоперевозчики стойко выдержали испытания, выпавшие на их долю в период пандемии 2020 – 2021 гг. Несмотря на жесткие ограничения, введенные практически во всех странах, доставка грузов продолжалась без срывов и длительных задержек, хотя водителям зачастую приходилось рисковать

для этого своим здоровьем и даже жизнью.

События конца февраля 2022 г. коренным образом изменили ситуацию в отрасли международных автоперевозок. Санкции Евросоюза и США, отказ некоторых европейских компаний-экспортеров от поставок товаров в Россию привели к сокращению объемов перевозок. Российские транспортные компании столкнулись с целым рядом серьезных проблем.

Власти Евросоюза, вводя в апреле 2022 г. санкции против нашей страны в сфере автомобильного транспорта, ставили целью разрушить наработанные логистические цепочки, многократно увеличить стоимость и время доставки грузов, создать дефицит товаров, нанести максимальный вред нашей экономике.

– Что же позволило сохранить отрасль и даже достигнуть некоторого роста объемов?

– Добиться этого удалось за счет введения ответных мер на санкции Евросоюза и переориентации грузопотоков с европейского направления на южное и восточное. К сожалению, в нашей стране ответные меры были приняты с некоторым опозданием, поскольку Постановление Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2022 г. № 1728 вступило в силу только спустя полгода после введения санкций ЕС. В то время как власти союзной Беларуси отреагировали на недружественные действия Евросоюза практически мгновенно.

В России было много противников этого решения. Они полагали, что результатом будет увеличение времени и стоимости доставки, порча и даже утрата груза. Тогда Е. С. Москвичев, президент АСМАП, инициировал проведение серии совещаний с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, в том числе под председательством министра транспорта В. Г. Савельева и

министра экономического развития М. Г. Решетникова, на которых были предприняты попытки убедить в правильности предлагаемого подхода. В мае 2022 г. в составе российской делегации Е. С. Москвичев лично выезжал для ознакомления с ситуацией на таможенные терминалы в Республику Беларусь. Эта поездка подтвердила, что вариант работы с перецепкой/перегрузкой вполне работоспособен.

Время показало, что все опасения были беспочвенными. Уже почти 40 % от общего объема грузов ввозится в Россию из ЕС с использованием механизма перецепки/перегрузки на приграничных складах временного хранения. Задержек по времени, не говоря уже о случаях утраты груза, не выявлено, а стоимость доставки даже снизилась, поскольку монополия перевозчиков ЕС была разрушена. По территории нашей страны доставку осуществляют российские предприятия.

Но основная причина устойчивости российского рынка транспортно-логистических услуг – это переориентация грузопотоков, о чем я уже говорил ранее, с европейского направления на южное и восточное. Это основная тенденция развития международных автомобильных перевозок в современных реалиях.

Безусловно, самый весомый вклад в поддержание работоспособности отрасли вносят руководители и коллективы автотранспортных предприятий.

Да, работа идет сложно, имеется множество нерешенных вопросов, однако мы отчетливо видим перспективы.

– По каким маршрутам сегодня развиваются международные перевозки?

– Одним из наиболее перспективных направлений является международный транспортный коридор «Север – Юг», который



Панельная сессия «Движение на Восток. Новые рынки и транспортные коридоры для международных автомобильных перевозок»

в свою очередь состоит из трех маршрутов: западного (проходящего через Азербайджан и Иран с ответвлением на Грузию и Турцию), восточного (проходящего через Казахстан и Туркменистан) и транскаспийского. В рамках коридора происходит доставка товаров не только по территориям стран-участниц, но и товаров, прибывающих из прилегающих к нему государств – Индии, стран Персидского залива.

В текущем году вступило в силу Соглашение о международном автомобильном сообщении с Пакистаном. Уже выполнен первый пробный рейс, установлены контакты с крупнейшим логистическим оператором Пакистана – компанией NLC. Мы намерены развивать сотрудничество с ней и надеемся в скором времени начать перевозки на данном направлении на регулярной основе. Имеются планы по развитию нового транспортного коридора от Беларуси до Пакистана. Транспортными ведомствами государств, по территориям которых пролегает коридор, уже подписан соответствующий меморандум.

Очень востребованным российскими перевозчиками направлением является Китай. В текущем году наблюдается двукратное увеличение объемов перевозок между двумя странами. В ближайшей перспективе ожидается еще более значительный рост.

– С какими проблемами сталкиваются российские автоперевозчики на этих новых направлениях?

– До недавнего времени имеющиеся на новых перспективных направлениях российские автомобильные пункты пропуска не справлялись с увеличивающимся потоком грузов. Отрадно отметить, что предпринимательскому сообществу и общественным организациям, в том числе АСМАП, удалось добиться их включения в программу реконструкции. В частности, в текущем году она уже завершается на южном направлении – в пунктах пропуска «Верхний Ларс» и «Яраг-Казмалар». Уже сейчас их пропускная способность увеличена более чем в два раза.

Многое делается для сокращения простоев на границе с Китаем. Пере-

вод крупнейших многосторонних автомобильных пунктов пропуска «Забайкальск» и «Пограничный» на круглосуточный режим работы позволил в полтора-два раза повысить их пропускную способность. В настоящее время очереди на подъездах к ним отсутствуют.

Благодаря вступлению в силу Федерального закона от 17.02.2023 г. № 24-ФЗ, инициатором которого был президент АСМАП Е. С. Москвичев и в подготовке которого принимали участие специалисты Ассоциации, внедрена система электронной очереди в наиболее загруженных пунктах пропуска. Это позволило навести порядок на проблемных участках границы.

Но большинство проблем возникает, к сожалению, на территориях иностранных государств.

Особую актуальность на китайском направлении приобрел вопрос обеспечения российских водителей визами для въезда на территорию КНР. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики об облегчении поездок граждан от 22 марта 2013 г. предусматривает выдачу многократных виз для водителей, участвующих в обслуживании приграничной российско-китайской торговли. В связи с этим у российских транспортных компаний (кроме находящихся в приграничных регионах) отсутствует возможность оформления китайских виз категории С для своих водителей в консульствах КНР в РФ, в том числе в Москве и Санкт-Петербурге.

В настоящее время идет процесс внесения соответствующих изменений в соглашение. Мы надеемся, что в ближайшее время они вступят в силу.

Иран – новое для большинства российских перевозчиков, но очень перспективное направление работы.

Поэтому хотел бы подробнее остановиться на проблемах, которые препятствуют более активному его освоению.

К сожалению, в Иране наблюдается притеснение российских транспортных компаний в части существенно более длительных (по сравнению с местными перевозчиками) простоев в пункте пропуска «Астара» на границе между Ираном и Азербайджаном. Имеются сложности, связанные с заправкой топливом и оформлением транзитной декларации при ввозе товара в Иран или экспортной декларации при вывозе товара из страны. Наши неоднократные обращения к иранской стороне по поводу проведения трехсторонней встречи непосредственно в пункте пропуска «Астара», чтобы ознакомиться с ситуацией и выработать предложения по устранению проблем, пока ни к чему не привели.

Еще одно из актуальных на сегодняшний день направлений – Турция. Основной проблемой, с которой наши перевозчики сталкиваются в этой стране, является запрет на загрузку российских транспортных средств товарами, прибывшими в турецкие морские порты из других государств.

Одна из трудностей в Казахстане – запрет на перецепку/перегрузку при перевозке грузов третьих государств, установленный правилами применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении. После многочисленных напряженных переговоров, проведенных Минтрансом России и АСМАП с казахстанской стороной, удалось приостановить действие этого запрета сначала до 31 декабря 2022 г., а затем до конца 2023 г. Сейчас проводится работа для того, чтобы этот запрет не действовал для российских перевозчиков и в последующие годы.

Еще одним проблемным вопросом является установление в Казахстане цены на дизельное топливо для иностранных, в том числе российских, перевозчиков более чем в полтора раза выше цены для резидентов Казахстана. Это явно дискриминационная мера по отношению к российским перевозчикам.

Проблем по всем направлениям действительно много. Но мы видим пути их решения и предлагаем их компетентным органам Российской Федерации и иностранных государств. Надеюсь, что благодаря принятию согласованных мер барьеры и узкие места на пути международных автомобильных перевозок будут планомерно устраняться.

– Какими возможностями располагает АСМАП для защиты интересов перевозчиков и оказания им помощи?

– В целях продвижения интересов перевозчиков Ассоциация активно использует возможности взаимодействия с органами исполнительной и законодательной власти.

Минюстом России в декабре 2019 г. АСМАП была повторно аккредитована в качестве независимого эксперта, уполномоченного на проведение антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Специалисты Ассоциации входят в состав общественных советов и иных координационных и консультативных образований при Минтрансе, Ространснадзоре, других министерствах и ведомствах, работают в постоянном контакте с комитетами Государственной Думы. Ассоциация активно сотрудничает с такими общественными организациями, как Торгово-промышленная палата, Российский союз промышленников и предпринимателей,

Союз транспортников России.

Для создания благоприятных условий работы российских автоперевозчиков АСМАП тесно взаимодействует с Минтрансом России.

Руководители подразделений Ассоциации принимают участие в заседаниях рабочих групп по реализации механизма «регуляторной гильотины» в сфере безопасности дорожного движения, автомобильного транспорта, транспортной безопасности.

Механизм «регуляторной гильотины» позволяет влиять на качество разрабатываемых нормативных правовых актов, доносить до компетентных органов те проблемы, с которыми мы (я имею в виду перевозчиков) сталкиваемся.

Большая часть предложений, подготавливаемых Ассоциацией в рамках этого механизма, органами-разработчиками учитывается.

– Андрей Николаевич, с декабря 2018 г. Вы входите в состав Общественного совета при Минтрансе России. Каковы задачи совета?

– Целью деятельности Общественного совета является осуществление общественного контроля за деятельностью министерства. Совет рассматривает проекты разрабатываемых общественно значимых нормативных правовых актов. Участвует в мониторинге качества оказания государственных услуг. Анализирует ежегодные планы деятельности министерства и отчеты об их исполнении, а также иные вопросы, предусмотренные законодательством Российской Федерации.

– В течение многих лет Вы являетесь членом президиума Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ/IRU), что свидетельствует о признании как Ваших личных заслуг, так и авто-



Заседание Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации

ритета АСМАП на международном уровне. Какие вопросы сегодня актуальны для МСАТ?

– Международный союз автомобильного транспорта осуществляет деятельность по самому широкому спектру вопросов, касающихся международных автомобильных перевозок, начиная с экологии и заканчивая подготовкой водителей.

Особое внимание уделяется вопросам функционирования и расширения системы МДП. Ассо-

циация признана МСАТ одним из лучших национальных гарантийных объединений по Конвенции МДП.

Для нас безусловно важно все, что способствует созданию благоприятных условий для выполнения международных автомобильных перевозок. Это и вопросы развития транспортных коридоров, обустройства пунктов пропуска, облегчения пересечения границ, цифровизации транспортных документов и пр.



Выступление на Генеральной ассамблее МСАТ в рамках Всемирного конгресса МСАТ в Омане



Награждение А. Н. Курушина медалью Павла Мельникова

– В последние годы наблюдается ужесточение фискальной политики в отношении различных сфер бизнеса. Коснулись ли подобные решения сектора международных автоперевозок?

– К сожалению, отдельные решения Правительства РФ, направленные на увеличение доходной части бюджета страны, не обошли сферу деятельности международных автоперевозчиков.

Так, в конце прошлого года Правительством РФ были подготовлены изменения в Налоговый кодекс, исключающие возможность применения ставки НДС 0 % в отношении международных перевозок, в случае если транспортные средства не пересекают границу Российской Федерации, т. е. в отношении перевозок, осуществляемых на условиях перцепки или перегрузки. Другая инициатива предусматривает установление предельных размеров суточных, выплачиваемых водителям автотранспортных средств, не подлежащих налогообложению.



Если в отношении первого вопроса нам удалось убедить Правительство РФ отказаться от его принятия, то в части изменения налогообложения суточных, выплачиваемых водителям, поправки были внесены в Налоговый кодекс,

которые вступают в силу с 1 января 2024 г.

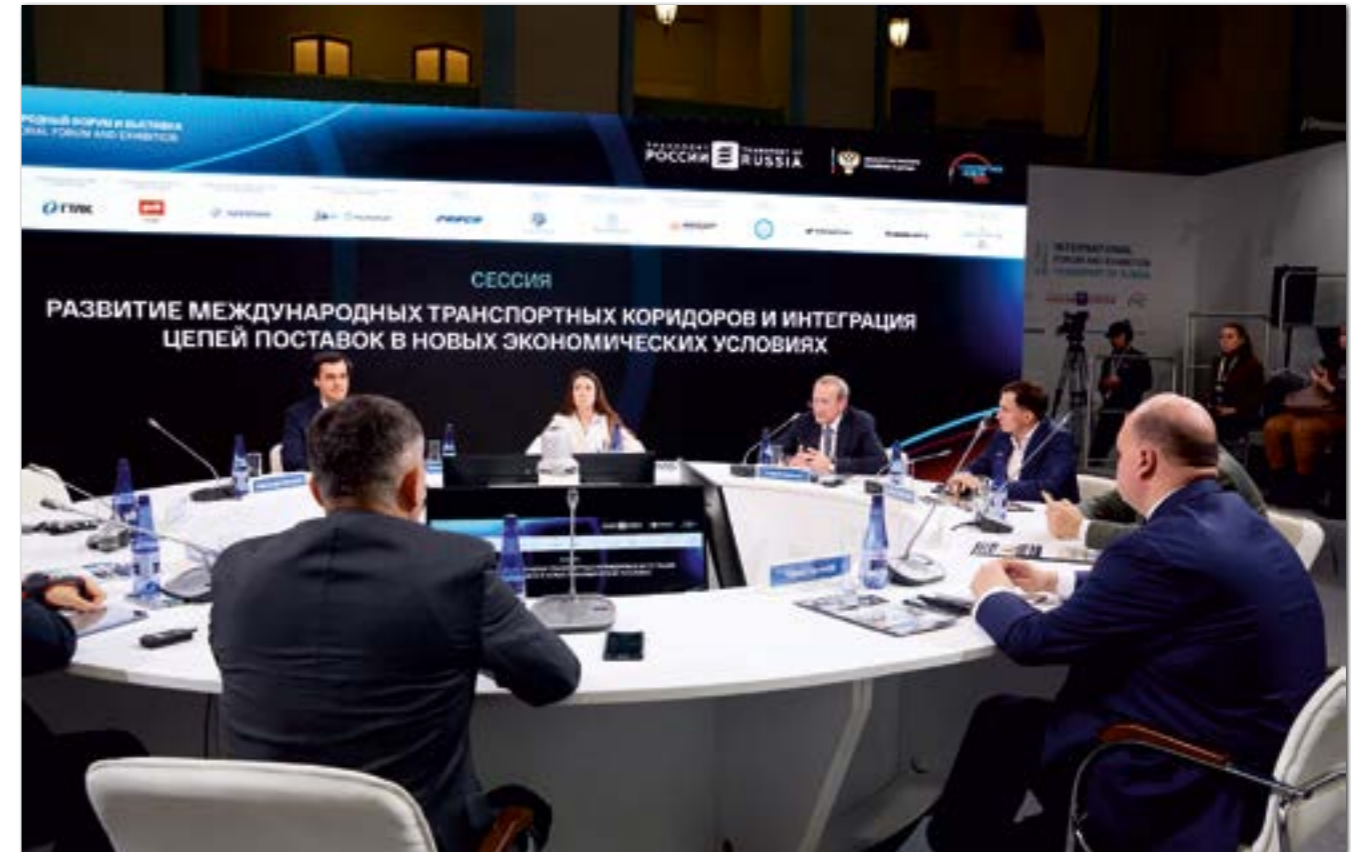
– Каких еще результатов удалось достигнуть АСМАП в течение последнего времени?

– Очень много положительных откликов мы получили в отношении решения проблемы, связанной с задержанием транспортных средств с экипажами и грузами на территории Украины, которые оказались там в феврале 2022 г. (порядка 180 автопоездов российских транспортных компаний и 185 членов экипажей).

С самого начала Е. С. Москвичев, президент Ассоциации, активно занимался их освобождением, взаимодействуя с Министерством иностранных дел и Министерством транспорта Российской Федерации, силовыми структурами.

В результате проведенной работы постепенно, в несколько этапов, всех оставшихся на Украине водителей удалось вернуть на Родину.

Впоследствии Ассоциацией была проведена масштабная работа для предоставления компенсаций российским автоперевозчикам за изъятые на территории Украины



Сессия «Развитие международных транспортных коридоров и интеграция цепей поставок в новых экономических условиях»

подвижной состав и грузы. Благодаря предпринятым действиям Правительство РФ в октябре 2022 г. выделило необходимое финансирование. В декабре 2022 г. автопредприятия получили компенсацию за конфискованное имущество.

Кардинальных решений удалось добиться в вопросе правового регулирования движения по автомобильным дорогам тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств.

Эти изменения в законодательстве стали результатом многолетней работы Ассоциации по устранению регулярно возникавших у перевозчиков проблем, связанных с осуществлением весогабаритного контроля, в том числе на автоматических пунктах, а также при доставке грузов в контейнерах.

Расширен перечень функций в «Личном кабинете» перевозчика

на сайте АСМАП. Теперь воспользоваться многими услугами они могут непосредственно со своего рабочего места.

Одним из приоритетных вопросов в работе АСМАП является содействие международным перевозчикам в обновлении подвижного состава.

В связи с уходом с российского рынка европейских автопроизводителей официальные поставки новых грузовых транспортных средств этих марок в Российскую Федерацию, а также их выпуск на территории страны были прекращены. В результате очень остро возник вопрос: где, по какой цене и какую технику смогут покупать российские перевозчики?

Мы обратились в Правительство Российской Федерации с предложением о необходимости принятия временной меры по снижению утилизационного сбора для новых или

имеющих небольшие сроки эксплуатации автотранспортных средств европейских марок. Пока нам удалось добиться лишь сохранения ставок утилизационного сбора на прежнем уровне в отношении седельных тягачей экологического класса Евро-6, ввозимых на территорию Российской Федерации для осуществления международных перевозок.

В 2023 г. нами были проведены переговоры с китайским производителем техники – компанией SINOTRUK International о заключении дилерского соглашения. В результате появилась возможность поставок техники SITRAK, выпускаемой данным производителем, членам Ассоциации со специальной скидкой.

– Большое спасибо за столь содержательную беседу. Позвольте поздравить Вас с юбилеем и пожелать крепкого здоровья, успехов и исполнения самых смелых планов и замыслов! 🍀

«Папа» для водителей, новатор для отрасли

Есть люди, в судьбе которых наиболее ярко отразилась биография страны. Это они поднимали города из руин после Великой Отечественной войны, строили дома, восстанавливали транспортное хозяйство. Каждый раз начинали с нуля на новом месте и испытывали радость от самого процесса труда на благо общества. Наш герой – Николай Михайлович Кудряшов из таких людей старой, еще советской закалки. Шестнадцатого декабря у него юбилей – 90 лет. Целая эпоха...

Татьяна ОСТАПОВА

Военное детство

Сейчас редко в каком доме встретишь фотографии на стенах, а у Н. М. Кудряшова – всюду родные лица. На почетном месте – белокурый отец (один из правнуков – вылитый Михаил в молодости) и красавица мама. У бабушки в семье было пятеро детей, а они успели родить только двоих – Колю да его сестренку, помешала война. Отец-офицер ушел на фронт в первые дни и погиб в 1944-м во время Корсунь-Шевченковской наступательной операции.

Николаю пришлось рано повзрослеть. У мамы была редкая специальность – бактериолог. Когда партия сказала: «Надо!», она долго не думала – отправилась старшей медсестрой в передвижной военный госпиталь. Поставила лишь одно условие: «Сына возьму с собой». Чтобы встать на довольствие, Николая там же устроили курьером. Учебу пришлось бросить, ведь госпиталь кочевал из города в город. Формировался он в Костроме, а после Сталинградской битвы его из туниковой

железнодорожной ветки перевели в Ярославль. Санитарные поезда прибывали один за другим. Раненых сортировали, мыли, по возможности лечили. Самых тяжелых эвакуировали в медучреждения Москвы и Урала.

– Моя работа была несложной: «подай», «принеси», но насмотрелся немало страшного, особенно когда перевели в трофейно-похоронную бригаду, – вспоминает Николай Михайлович. – Много раненых погибло из-за отсутствия главного лекарства – пенициллина. И похоронки выписывал, и могилы копал. Когда нас перебросили в Вильнюс и госпиталь перевели в военный городок, запрещалось выходить на улицу без автомата. В марте 1945 г., перед штурмом Кенигсберга, поступил приказ: срочно отправляться в Восточную Пруссию, в город Инстербург (ныне – Черняховск). Там кружили по хуторам на грузовике в поисках пищи для больных. Моя задача была найти гурт (схрон с припасами). У немцев они были в чистом поле: соломка подстелена, на ней куча картошки, закрытая соломой



и присыпанная землей. Взрослые из машины боялись вылезать – всюду мины. А я ничего не боялся...

Мы ожидали большого количества раненых после штурма Кенигсберга, но все закончилось буквально за несколько дней. Девятого апреля военный комендант города Отто Ляш сдался. Все выбежали на улицу и стреляли в воздух. Это был наш День Победы – огромная радость. В июле наш госпиталь расформировали. То лето стало самым счастливым в моей жизни.

В Инстербурге, в излучине реки Анграпы, мы обнаружили стадион олимпийской подготовки. Там были корты, волейбольные площадки, два футбольных поля и огромный бассейн, который подпитывали из реки насосы. Там с друзьями я проводил целые дни. Детство, пусть ненадолго, вернулось.

В Черняховске Николай Михайлович окончил среднюю школу. Помогал матери, трудился кладовщиком, грузчиком – брался за любую работу. Но хотелось большего, а для этого нужно было получать образование.

Трудная юность

В 1954 г. молодой человек вернулся в родную Кострому, поступил в сельскохозяйственный институт на механический факультет. На первом же курсе его избрали комсоргом.

После окончания вуза все хотели получить распределение на объекты «Газпрома». Жить в «бочке», строить объекты – сплошная романтика. Но семейных туда не брали, а Н. М. Кудряшов уже был женат на сокурснице – своей любимой Маргарите, у них родилась дочка. Они проживут вместе 54 года.

Но вернемся в те дни... Молодого инженера направили в Ярославскую область. Сказали выбирать любой населенный пункт – где понравится.

– Условия в деревнях были еще те... Электричества нет, непролазная грязь. Дети никогда не видели конфет. Устроился в 64 км от Рыбинска, на Арефьевскую ремонтно-механическую станцию. Директору Николаю Сивкову оставалось полгода до пенсии, поэтому он честно предупредил, мол, Коля – никаких новшеств! Но без этого не обошлось: за три месяца сделал мойку для автомобилей, – вспоминает Кудряшов. – И дальше бы работал, но Никита Сергеевич Хрущев, которого я в глаза не видел, большое влияние в моей судьбе имел: взял и объединил районы. Штатное расписание пересмотрели. Коллегу сократили. Я не стал подсиживать директора. Отправился на кафедру, где защищал диплом. Ректор сразу же набрал «Кострома Транс», мол, есть хороший парень. Хочет работать в автомобильном транспорте!

Так амбициозный инженер попал в городок Шарья. Автохозяйство там сгорело, но 300 машин выгнали, успели спасти. Надо было создавать все заново.

– Директор сообщил: «Я в отпуске не был пять лет. На тебе печать – действуй!». Опыта не было. Водители сперва косились, но потом зауважали. Обошлось без стратегических ошибок, – рассказывает мой собеседник. – За два года построил в чистом поле автохозяйство. Приезжали министр и начальник главка его при-



Грузовик из автобуса «Икарус-620»

нимать, тогда и вынесли вердикт: «Пора этому упертому работать директором». В Галичском автохозяйстве как раз должность освободилась. Там отработал оставшиеся годы по распределению вуза, а потом написал министру, чтобы меня направили в Калининградскую область, где живет мать. В транспортном управлении в заявлении уточнил, что согласен в любую должность. Определили в Советское автохозяйство, там тоже все сгорело. Выписали подъемные, дали квартиру с ванной. Приехали жена с дочками (младшая в Шарье родилась). Четыре года пролетели, как один день. Построили линию обслуживания, диспетчерскую...

Спасал народные деньги

В Калининграде Кудряшов возродил автоколонну № 1115.

– Самая тяжелая работа в автомобильном транспорте. Водитель автобуса сродни пилоту истребителя. Только и успевай следить то за дорогой, то за бабулями, чтобы ненароком дверью не прищемить. Постоянное напряжение не все выдерживают. В этой отрасли всегда нехватка кадров.

Кудряшов решал эти проблемы, вникал в нюансы. Построил для автобусов линию воздухоподогрева.

– Это давно испытанная на севере технология, где греют самолеты горячим воздухом. Подумал, почему бы не применить ее у нас, – вспоминает он. – Проложил траншею из кирпича. В подсобке поставил вентилятор и

сельскохозяйственную сушилку, которая отдает температуру 80 градусов. Автобус подходит, под него – поддон. В двигатель идет горячий воздух. В итоге водитель без проблем выходит на линию в любой мороз.

В 1965 г. Николай Михайлович возглавил Калининградский авторемонтный завод. И там без новаторства не обошлось. Чего только стоит цех по ремонту автобусов марки «Икарус», переделанных в автомашины по перевозке грузов.

– Правительство купило автобусы «Икарус-620» в Венгрии. Хороший транспорт, может две нормы пассажиров принять, идет – хоть бы что. Одна беда: дизель поставлен на раму, а она цокает невозможно. Я смену отработал (тогда все начальники за руль садились), «трясун забрал». В Горьком сто таких купили и поставили к забору: водители забастовали. Пошли автобусы к нам – состав за составом. Принял их на металлолом. Чтобы спасти народные деньги, решил переоборудовать транспорт. Разрезали рамы, варили. С Минского автозавода выписали 30 кузовов и гидросистем, из негодных автобусов сделали годные самосвалы и тягачи.

Приезжал министр транспорта РСФСР, поощрил Н. М. Кудряшова премией, оформили рационализаторское предложение.

Следующим этапом большого пути (с 1976 и по 1994 г.) стала работа начальником Калининградского транспортного управления, позже

преобразованного в «Калининградавтотранс». Масштабное хозяйство: 24 предприятия, 14 автоколонн, из них 9 военных.

– *Транспортное управление области подчинялось непосредственно Москве, поэтому Кудряшов был фигурой независимой,* – говорит бывший помощник председателя облисполкома Николай Фирсов. – *Все транспортные потоки (пассажирский, грузовой, международный) сходились в его кабинет. В его подчинении были и «Совтрансавто» – наш основной добытчик валюты, и 1359-я колонна, которая доставляла калининградцам хлеб. Бывало, в сильные морозы соляра замерзала в «жилах» Икаруса. Все приходилось разгребать Николаю. И он, надо отдать ему должное, умел находить общий язык со всеми и на всех уровнях. Многие, опустив голову, боялись что-то сказать. Он же всегда говорил честно и открыто. Даже внешне был всегда на голову выше других – эдакий Илья Муромец. Основательно подходил к любому делу, настоящий мужик от земли.*

Кудряшов совершенствовал производственно-техническую базу автопредприятий города. Из Ленинграда возил кирпич, чтобы строить сотрудникам жилье. Даже завели собственное подсобное свинопольводство, чтобы у работников было мясо. Представители каждой автоколонны приезжали раз в месяц и забивали поросенка. Неслучайно подчиненные с уважением называли его «папой», ведь он заботился о каждом.

В те годы Николай Кудряшов активно участвовал в политической и общественной жизни города. Был членом горкома Калининграда, депутатом горсовета. Его неоднократно отмечали государственными наградами. Уважали все руководители области, которых он пережил: Юрий Маточкин, Леонид Горбенко, Владимир Егоров.

Новые реалии

Когда грянула перестройка и на рынок автоперевозок вышли част-

ники, бывший министр транспорта РСФСР Ю. С. Сухин создал Ассоциацию международных автомобильных перевозчиков. Организовать и возглавить представительство АСМАП по Калининградской области он предложил Кудряшову.

И вновь пришлось раскручивать большое дело. Начиналось все с четырех фирм с 80 автомобилями. За десять лет местная отрасль международных автоперевозок выросла до 150 компаний с 3 000 машин.

Николай Михайлович рьяно защищал интересы автотранспортников свободной экономической зоны. Ездил в Москву, выступал в передаче «Человек и закон». Решал проблемы с таможней.



С орденом Дружбы

Под его руководством Ассоциация построила учебно-оздоровительный комплекс «Олимп» в Светлогорске, в котором осуществляют повышение квалификации работники организаций – членов АСМАП.

Половина трудовой книжки Кудряшова – записи о наградах и выполнении планов. Больше всего он гордится орденом Дружбы, который ему вручил Президент Российской Федерации В. В. Путин.

И сегодня наш богатырь в строю. Встает в 6:30. Сам готовит завтрак, варит обед. Несмотря на большие ноги, крутит педали на велосипеде, ежедневно добавляя нагрузку. Ездит за рулем автомобиля. Этим летом работал на даче, снабжал грунтовыми огурцами и картошкой



На посту руководителя представительства АСМАП по Калининградской области

всю семью, а она у него состоит из 12 человек. От двух дочерей два внука и четыре правнука. Когда все собираются на праздники, с трудом умещаются за большим столом. Здесь главное блюдо – знаменитая селедочка собственного посола. Настолько вкусная, что за уши не оттащишь. Если вам повезет побывать у Кудряшовых в гостях, обязательно попросите, чтобы хозяин дома сыграл на аккордеоне, вот где в полную силу разворачивается его душа.

– *Судьба – дама своенравная, к ней нужно относиться с уважением, тогда и она ответит взаимностью,* – уверен юбиляр. – *Мне на нее грех жаловаться, работал всю жизнь, в этом и был счастлив.*

За самоотверженный многолетний труд в транспортной отрасли страны Н. М. Кудряшов удостоен звания «Заслуженный работник транспорта России», награжден орденами Дружбы и «Знак Почета», медалями «Ветеран труда», Петра Великого, «За трудовую доблесть», знаком «Почетный автотранспортник», значком «Отличник Министерства автотранспорта РСФСР», Золотым значком АСМАП.

Администрация АСМАП от всей души поздравляет Николая Михайловича Кудряшова с юбилеем и желает ему крепкого здоровья, бодрости духа и всего самого наилучшего! 🚗

Официальная хроника

Автопробег Китай – Монголия – Россия завершился в Новосибирске



27 сентября 2023 г. в Новосибирске завершился пилотный автомобильный пробег по маршруту Урумчи – Такешикан (Китай)/Ярантай – Кобдо – Уланбайшинт (Монголия)/Ташанта (Россия) – Горно-Алтайск – Барнаул – Новосибирск. В нем приняли участие девять грузовых автопоездов (по три от каждой страны-участницы), которые доставили грузы из г. Урумчи.

На торжественном мероприятии в честь финиша пилотного автопробега присутствовали: директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации С. Ю. Семенов, заместитель генерального директора Департамента транспортных услуг Министерства транспорта Китайской Народной Республики Сюаньден Холл, руководитель Департамента грузовых перевозок Национального автодорожного центра Монголии Очирсурен Эгхбат, врио министра транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области А. В. Костылевский, представители ФБУ «Росавтотранс», Законодательного собрания региона, автотранспортных предприятий, руководитель филиала АСМАП по Сибирскому федеральному округу А. А. Антонов.

– *Российская сторона приветствует формирование новых транспортных связей с Китаем и Монголией. Маршрут АН-4 открывает для международных автомобильных перевозчиков наших стран новые направления работы и сокращает время доставки грузов между регионами Сибирского федерального округа и Синьцзян-Уйгурским автономным*



районом Китая, – подчеркнул в своем выступлении С. Ю. Семенов.

В ходе тестового рейса осуществлялась оценка условий доставки груза из Китая в Россию по новому маршруту через Монголию, изучение транспортной и придорожной инфраструктуры, особенностей таможенного и пограничного оформления грузов, мониторинг административных барьеров, оценка степени согласованности таможенных процедур, создание «дорожной карты» действий для водителей грузовых автомобилей.

– *Я искренне надеюсь, что Китай, Монголия и Россия воспользуются этим пробным запуском как возможностью активно содействовать полной реализации межправительственного соглашения трех стран о международных автомобильных перевозках по сети азиатских автомобильных дорог, ускорить строительство транспортных связей, укрепить трансграничное сотрудничество в области транспорта и совместно работать над улучшением условий таможенного оформления и продвижением упрощения перевозок, что позволит эффективно превратить маршруты АН-3 и АН-4 в модель взаимовыгодного сотрудничества между тремя странами,* – сказал Сюаньден Холл.

Пилотный автомобильный пробег будет способствовать налаживанию логистического сообщения между тремя государствами и установлению основных транспортных коридоров, откроет для российских международных автомобильных перевозчиков новые направления для реализации своих услуг.

О порядке перемещения товаров в Республику Армения

При перевозке товаров из России в Армению через территорию Грузии применяется процедура таможенного транзита.

В соответствии с положениями Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС) транзитную декларацию на товары ЕАЭС возможно подавать как на таможенном посту МАПП «Верхний Ларс», так и на внутренних таможенных постах на территории РФ, в регионе деятельности которых находится отправитель товаров.

Обращаем внимание, что таможенные операции, связанные с помещением под таможенную процедуру таможенного транзита товаров ЕАЭС, перевозимых в Армению, совершаются исключительно в таможенном органе, в регионе деятельности которого находится отправитель, в случае, если в России в отношении таких товаров установлены ставки вывозных таможенных пошлин (пункт 5 статьи 304 ТК ЕАЭС).

Например, если отправитель товаров, в отношении которых установлены ставки вывозных таможенных пошлин, находится в регионе деятельности таможенного органа (Нижегородская таможня), то таможенные операции, связанные с помещением данных товаров под таможенную процедуру таможенного транзита, совершаются исключительно в регионе деятельности данного таможенного органа (таможенный пост региона деятельности Нижегородской таможни) с обязательным предъявлением товара.

Перечень товаров, на которые с 1 октября установлены ставки вывозных таможенных пошлин, приведен на сайте <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202309210020>.

Для исключения необоснованных издержек перевозчиков, связанных с отказом в выпуске товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита на таможенном посту МАПП «Верхний Ларс», информируем о необходимости неукоснительного соблюдения требований статьи 304 ТК ЕАЭС при перевозке товаров в Армению.



А. Н. Корсакова

От всей души поздравляем руководителей и коллективы организаций – членов АСМАП, ветеранов и работников Ассоциации, отмечающих юбилеи в ноябре – декабре уходящего года.

По традиции начнем с представительниц прекрасной половины человечества. Сердечно поздравляем:



Е. В. Костенина

Альвину Николаевну Корсакову,
директора ООО «Дортехсервис-3» (Саратовская область);
Елену Владимировну Костенину,
генерального директора ООО «Вектура» (г. Москва);
Елену Вячеславовну Романову,
индивидуального предпринимателя (г. Выборг);
Елену Владимировну Харыбину,
директора ООО «ХБ-Транс» (Ростовская область).



Н. М. Кудряшов

Искренне поздравляем с 90-летием и желаем крепкого здоровья и долгих лет жизни

Николаю Михайловичу Кудряшову,
ветерану АСМАП (г. Калининград).



С. Б. Метельков

Всего самого доброго в честь 75-летия желаем
Саули Стефанусу Вялимаа,
генеральному директору ООО «Саутек» (г. Санкт-Петербург).

Тепло поздравляем с 70-летием и желаем успехов во всех начинаниях

Станиславу Борисовичу Метелькову,
индивидуальному предпринимателю (г. Нижний Новгород).



А. Н. Курушин

Коллектив АСМАП и российские международные автомобильные перевозчики поздравляют с 65-летием и желают крепкого здоровья, долгих лет активной плодотворной деятельности, успехов во всех делах генеральному директору Ассоциации **Андрею Николаевичу Курушину!**



Р. Х. Калимуллин

Сердечно поздравляем с 65-летием и желаем большого личного счастья
Рашиту Хазинуровичу Калимуллину,
директору ООО ТК «Логистика» (г. Набережные Челны);
Сергею Васильевичу Будалину,
директору АНО ДПО «Уральский УКЦ АСМАП»
(г. Екатеринбург);



С. В. Будалин

Михаилу Анатольевичу Радинскому,
директору ООО «Р-ТЭК» (Брянская область).

Удачи во всех делах в связи с 60-летием желаем
Михаилу Григорьевичу Левашову,
руководителю ИП Левашова Е. Ю. (г. Ижевск);

Валерию Степановичу Бекишу,
директору ООО «БВС-АВТО» (Смоленская область);
Николаю Петровичу Буришу,
директору ООО «РусТранс РР» (г. Смоленск).



М. А. Радинский

От всей души поздравляем с 55-летием и желаем всего наилучшего

Александр Александровичу Уверскому,
генеральному директору ООО «РФ Транс»
(г. Санкт-Петербург).



М. Г. Левашов

Поздравляем с 50-летием и желаем реализации всех планов

Алексю Ивановичу Шатому,
директору ООО МП «Совтрансавто-Десна»,
ООО МП «Совтрансавто-Евро»
и ООО МП «Совтрансавто-Интер» (Брянская область);

Александр Михайловичу Егорову,
генеральному директору ООО «БрянскГлобалАвто»,
ООО «Внешавтотранс-Брянск» (г. Брянск);

Николаю Александровичу Саврухину,
директору ООО «РоСТРАНС»,
индивидуальному предпринимателю (г. Брянск);
Ильдару Владимировичу Нигмедзянову,
директору ООО «ДИО Пласт» (г. Казань);
Александр Николаевичу Мишахину,
заместителю руководителя Департамента экономики
и финансов АСМАП.



В. С. Бекиш

Минуло три десятилетия со дня организации:

АО «Автомобилист» (г. Усурийск,
генеральный директор – Максим Николаевич Рудь);
АО «СП «ПЕТРОВИЛ» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Лариса Геннадьевна Афанасьева).



Н. П. Бури

Четверть века назад началась история предприятий:
ООО «АТП Испытатель» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Валерий Викторович Федоров);



А. И. Шатый



А. М. Егоров

ООО «ВК Карго Транс» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Дмитрий Михайлович Ковалев);
ООО «Выбор Интранс» (Ростовская область,
директор – Сергей Александрович Алейников);

ООО «Компания Огат»

(г. Владивосток, руководитель – Олег Тимофеевич Падчин);

ООО «Миларин» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Александр Борисович Носков);

ООО «Модуль» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Виктория Викторовна Балаева);

ООО «Уссурийск-стройтранс»

(г. Уссурийск, директор – Владимир Викторович Федотов);

ИП Хабириянова Тамара Васильевна (Приморский край);

ООО «Экспресс» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Вячеслав Юрьевич Марков).

Два десятилетия назад положено начало работе компаний:

ООО «Вектура» (г. Москва,
генеральный директор – Елена Владимировна Костенина);

ООО «Дипломат» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Ольга Владимировна Горбатюк);

ООО «ИЛС» (г. Санкт-Петербург,
директор – Вадим Валентинович Жорин);

ООО «Одиссей»

(г. Выборг, директор – Надежда Викторовна Архипова);

ЗАО «Рустрас-спедишн»

(г. Москва, директор – Кондратий Владимирович Гайкевич);

ООО «Самат Нордик» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Анастасия Валерьевна Курбатова);

ООО «Транском»

(г. Смоленск, директор – Вячеслав Григорьевич Синица);

ООО «ЭР-Транс» (Ростовская область,
директор – Эдуард Николаевич Бутримов).

Пятнадцать лет прошло с момента образования:

ООО «Авто-Сервис»

(Приморский край, директор – Андрей Алексеевич Карюхин);

ИП Бесов Вадим Александрович (Псковская область);

ООО «БЕСТ международные перевозки»

(Республика Дагестан, генеральный директор –
Магомедсултан Магомедэминович Омаров);

ООО «Евростэп»

(Смоленская область, генеральный директор –
Игорь Константинович Павлюченко);

ООО «Полесье» (г. Смоленск,
директор – Игорь Васильевич Дмитрук);

ООО «ТрансЛайн-Брянск» (г. Брянск,
генеральный директор – Владимир Александрович Редькин);

ООО «ТрансПрогресс» (Смоленская область,
директор – Владимир Михайлович Титов).

Десять лет назад зарегистрированы:

ООО «АБС» (Свердловская область,
генеральный директор – Владимир Викторович Дрягин);

ООО «ТК Агат-Логистик»

(директор – Алексей Владимирович Шадымов);

ООО «ДВС-логистика»

(Псковская область, директор –
Александр Александрович Кураленко);

ООО «СДМ» (г. Ростов-на-Дону,
генеральный директор – Александр Яковлевич Кравченко);

ООО «ТрансАвтоПерсонал» (г. Набережные Челны,
директор – Ирина Ивановна Свинухова).

Пять лет назад созданы:

ООО «Белтрасс» (г. Набережные Челны,
директор – Радик Саматович Муратов);

ООО «ГарантАвтоЛайн» (г. Набережные Челны,
директор – Вильдан Гамирович Зиннуров).

От имени членов АСМАП Администрация Ассоциации
тепло поздравляет юбиляров и желает им крепкого здоровья,
неиссякаемой энергии и всего самого доброго!

Награды АСМАП и Минтранса России для работников организаций – членов Ассоциации

Накануне профессионального праздника – Дня работника автомобильного и городского пассажирского транспорта ряд сотрудников организаций – членов АСМАП, внесших значительный вклад в развитие международных автомобильных перевозок, был удостоен наград Министерства транспорта Российской Федерации и Ассоциации.

Татьяна ЧАРЫКОВА, ведущий специалист Департамента регионального развития и персонала АСМАП (charykova@asmap.ru)

За достигнутые успехи в работе и безупречный труд 68 руководителей, водителей и специалистов организаций – членов Ассоциации были награждены **Почетными грамотами АСМАП**.

По инициативе Ассоциации работники компаний – членов АСМАП отмечены и региональными наградами.

За достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную ра-

боту на транспорте приказами Минтранса России награждены:

– **нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России»:**

– Владимир Валентинович Даванов, водитель-экспедитор общества с ограниченной ответственностью «Совтрансавто-Смоленск», Смоленская область;

– Владимир Владимирович Латышев, генеральный директор открытого акционерного общества «Жуковка-агротранс», Брянская область;

– Василий Николаевич Михалюк, водитель-экспедитор грузового автомобиля акционерного общества «Лорри», Свердловская область;

– Николай Александрович Никишин, директор общества с ограниченной ответственностью «Юни-транс», Брянская область;

– Александр Борисович Носков, генеральный директор общества с ограниченной ответственностью «Миларин», г. Санкт-Петербург;

– **нагрудным знаком «Почетный автотранспортник»:**

– Лариса Геннадьевна Афанасьева, генеральный директор акционерного общества «Совместное предприятие «Петровил», г. Санкт-Петербург;

– Елена Ивановна Латышева, директор общества с ограниченной ответственностью «Простор», Брянская область.

Объявлена Благодарность министра транспорта Российской Федерации:

– Магомедали Исаевичу Алиеву, генеральному директору общества с ограниченной ответственностью

«ЕВРО-ЭКСПРЕСС», Республика Дагестан;



Награждение М. И. Алиева

– Радиону Ивановичу Вильховому, заместителю генерального директора общества с ограниченной ответственностью «Слававто», Смоленская область;



Награждение Л. Г. Афанасьевой

– Владимиру Ильичу Боярченко, индивидуальному предпринимателю, Свердловская область;



Награждение В. И. Боярченко

– Александру Михайловичу Егорову, генеральному директору общества с ограниченной ответственностью «ВНЕШАВТОТРАНС-БРЯНСК», Брянская область;

– Ивану Петровичу Ковалю, генеральному директору общества с ограниченной ответственностью «Востоктранс», Приморский край;



Награждение И. П. Коваля

– Виктории Геннадьевне Ларионовой, главному бухгалтеру общества с ограниченной ответственностью «ВестТрансЛайн», Смоленская область;

– Павлу Юрьевичу Сулову, генеральному директору общества с ограниченной ответствен-

ностью «ТКС», Нижегородская область;

– Андрею Анатольевичу Тиханову, директору общества с ограниченной ответственностью «Реал», Смоленская область;

– Андрею Владимировичу Палкину и Дмитрию Сергеевичу Чемезову, водителям-экспедиторам грузового автомобиля акционерного общества «Лорри», Свердловская область;



Награждение А. В. Палкина и Д. С. Чемезова

– Василию Васильевичу Резепову, директору общества с ограниченной ответственностью «МАРИ-Транс», Смоленская область;



Награждение В. В. Резепова

– Виталию Леонидовичу Чухнову, водителю-экспедитору общества с ограниченной ответственностью «Ф.Транзит», Смоленская область;

– Лидии Васильевне Шабаршовой, ведущему бухгалтеру общества с ограниченной ответственностью «Слававто», Смоленская область;

– Денису Тимофеевичу Шендрикову, электромонтеру по ремонту и



Награждение В. Л. Чухнова



Награждение Л. В. Шабаршовой

обслуживанию электрооборудования общества с ограниченной ответственностью «Транзит-С», Смоленская область.



Награждение Д. Т. Шендрикова

Награды были вручены на мероприятиях, организованных к профессиональному празднику Минтрансом России, региональными подразделениями АСМАП и в коллективах предприятий.

Администрация АСМАП поздравляет коллег с заслуженными наградами и желает новых профессиональных достижений, крепкого здоровья и благополучия! 🚚

Ситуация на границах

Департамент организации перевозок АСМАП

Начиная с 2022 г. вопрос проведения реконструкции пунктов пропуска на новых перспективных маршрутах перевозок приобрел особенную остроту. Отрадно отметить, что многочисленные обращения предпринимательского сообщества, общественных организаций, в том числе Ассоциации, были услышаны, и все наиболее значимые автомобильные пункты пропуска через государствен-

ную границу Российской Федерации включены в программу по реконструкции.

В предыдущих номерах нашего журнала мы уже рассказывали о ходе ее проведения. Какова ситуация сейчас, что изменилось за последние месяцы?

Азербайджан

На границе с Азербайджаном завершается реконструкция самого крупного многостороннего автомобильного пункта пропуска «Яраг-

Казмаляр». Уже сейчас каждые сутки он уверенно пропускает по 700 – 800 грузовых автомобилей. После завершения реконструкции этот показатель будет увеличен до 1 100 единиц.

Кроме того, предусмотрено проведение в 2023 – 2026 гг. реконструкции МАПП «Тагиркент-Казмаляр» с увеличением пропускной способности до 1 100 грузовых транспортных средств в сутки и МАПП «Ново-Филя» – с увеличением пропускной способности до 800 единиц в сутки.

По данным ФТС России, в настоящее время очереди грузовых транспортных средств перед пунктами пропуска на азербайджанском участке границы практически отсутствуют.

Грузия

На границе с Грузией действует только один автомобильный пункт пропуска – МАПП «Верхний Ларс». В нем также завершается реконструкция без прекращения пропуска через границу.

Очереди на границе являются одним из основных препятствий при осуществлении международных автомобильных перевозок. Простои в пунктах пропуска значительно увеличивают время и себестоимость доставки грузов и, как следствие, способствуют повышению стоимости перевозимых товаров для потребителей. Кроме того, на популярности профессии водителя-международника необходимость вынужденного ожидания на границе сказывается крайне негативно. Основное влияние на пропускную способность пунктов пропуска оказывает состояние приграничной инфраструктуры и автомобильных дорог на подъездах к ним. Поэтому понятен интерес автоперевозчиков и владельцев грузов к этой проблеме. АСМАП проводит мониторинг ситуации в наиболее нагруженных пунктах пропуска и с учетом мнения российских международных перевозчиков готовит предложения по решению имеющихся проблем.

Увеличение полос движения до 39, а также установление Правительством Российской Федерации так называемых иных мест прибытия (населенный пункт Верхний Ларс, село Чми и г. Владикавказ) позволило значительно разгрузить пункт пропуска и существенно повысить его возможности.

Сейчас ежедневно через МАПП «Верхний Ларс» пропускается по 1 200 – 1 400 грузовых автомобилей, а после завершения реконструкции

он будет способен принимать до 1 500 грузовых транспортных средств в сутки. В летний период очередей на данном участке границы практически не наблюдалось.

К сожалению, с наступлением зимы мы опять столкнемся с регулярным перекрытием движения по Военно-Грузинской дороге (по метеоусловиям), что приведет к возврату очередей и простоев. Альтернативные маршруты, проходящие через территорию Азербайджана, а



также паромные линии, связывающие порты России и Турции, вновь будут весьма востребованы.

Насколько нам известно, грузинская сторона планирует в 2024 г. завершить строительство новой дороги к границе с Россией, движение по которой не будет зависеть от метеоусловий. После этого проблема разрешится.

Таким образом, на южном направлении ситуация достаточно благоприятная. К сожалению, на восточном положении более сложное.

Монголия

В последние годы значительно увеличились объемы перевозок грузов в регионы европейской части России из Монголии и из КНР транзитом через Монголию.

Наиболее удобный маршрут таких перевозок пролегает через МАПП Ташанта – Цагааннуур на монгольском участке государственной границы Российской Федерации. Он на 200 км короче, чем маршрут через МАПП Кяхта – Алтан-Булак. Однако МАПП «Ташанта» не соответствует современным требованиям и способен



пропускать не более 40 грузовых автомобилей в сутки.

Насколько нам известно, начать его реконструкцию планируется только в 2026 г. Необходимо максимально сократить сроки проведения реконструкции.

Китай

Перевод крупнейших на границе с Китаем многосторонних автомобильных пунктов пропуска «Забайкальск» и «Пограничный» на

круглосуточный режим работы позволил в полтора-два раза повысить их пропускную способность и сократить простои на границе. В настоящее время очереди на подъездах к этим пунктам пропуска отсутствуют.

Целесообразно рассмотреть вопрос о переводе на круглосуточный режим работы также МАПП «Краскино» и «Кани-Курган». Китайская сторона пока категорически против. Но проблема обсуждалась на уровне властей приграничных провинций



КНР. АСМАП обратилась в Минтранс России и в Правительство Российской Федерации с предложением поднять вопрос на уровне Правительства Китайской Народной Республики.

В августе текущего года на Приморский край обрушился мощный тайфун, в результате которого был разрушен мост через реку Гранитная, связывающий российский пункт пропуска «Полтавка» и китайский «Дуннин». Пункт пропуска два месяца не функционировал. Ассоциация обратилась в Минтранс России с просьбой принять неотложные меры для восстановления моста и возобновления работы пункта пропуска.

По информации Минтранса России, с Правительством Приморского края достигнуто соглашение о восстановлении пункта пропуска совместными усилиями. Мы будем следить за развитием ситуации.

Все наиболее значимые пункты пропуска на китайском участке границы включены в программу реконструкции. Однако сроки ее завершения постоянно увеличиваются.

Так, по имеющейся у нас информации, завершение реконструкции МАПП «Кани-Курган», запланированное на первый квартал 2024 г., переносится на конец 2024 г. Срок сдачи в эксплуатацию объектов на МАПП «Пограничный» сдвигается с конца 2024 г. на ноябрь 2025 г. Реконструкцию МАПП «Забайкальск» планируется завершить в четвертом квартале 2026 г. – на два года позже, чем предполагалось изначально.

АСМАП обратилась в Минтранс России с просьбой принять возможные меры по значительному сокращению сроков проведения работ и завершению реконструкции в ранее намеченные сроки.

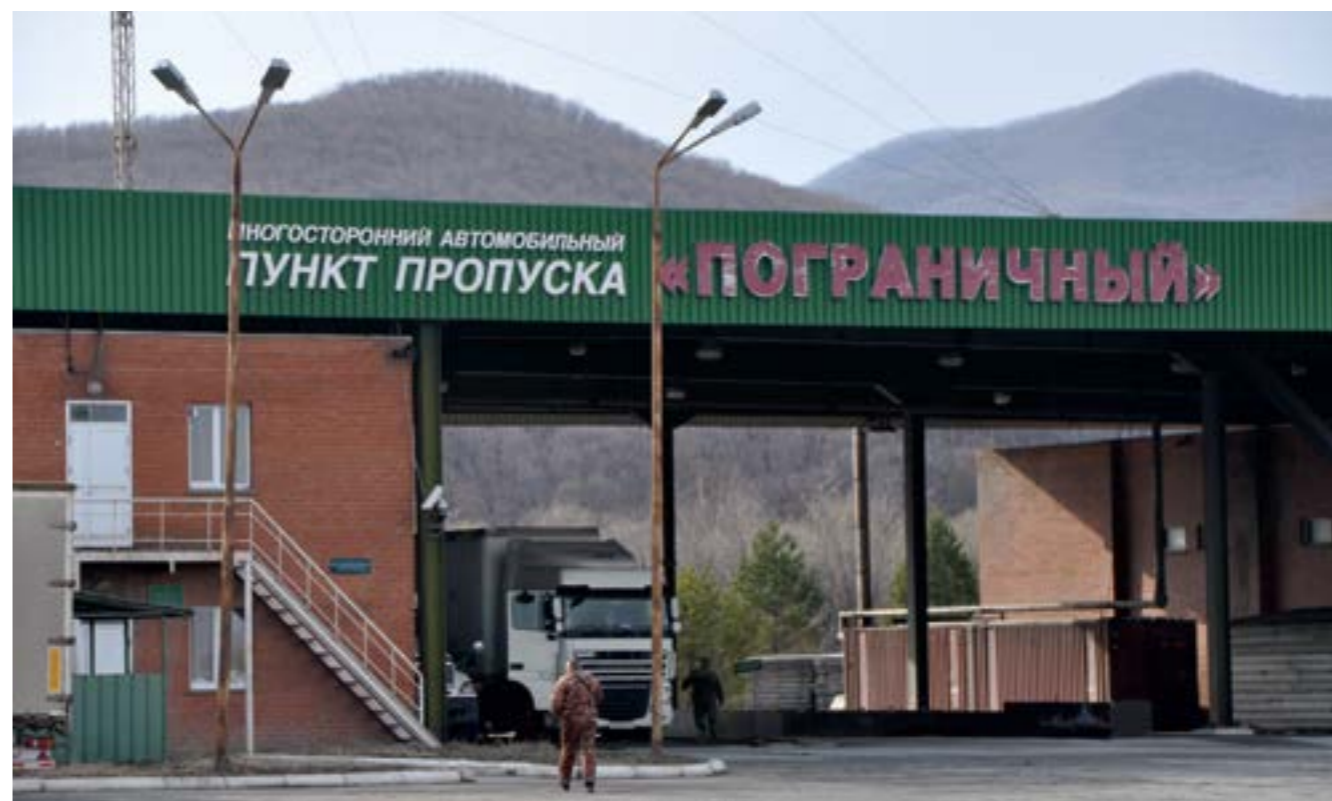
Подъезд к пунктам пропуска в Приморском крае осуществляется по автомобильным дорогам регионального значения. Перевозчики Приморья жалуются на плохое состояние дорог, ведущих к границе, и мостовых сооружений на них.

К примеру, на автодороге А-184, ведущей из Уссурийска на МАПП «Пограничный», имеется десять мостовых сооружений, которые по своему состоянию не соответствуют норма-

тивным требованиям. Согласно установленным перед мостами дорожным знакам, они рассчитаны на пропуск транспортных средств полной массой от 10 до 20 т. С учетом того, что полная масса современного автопоезда достигает 40 т, это является большой проблемой. Если не уделить самого серьезного внимания состоянию этих мостов, автомобильные перевозки грузов между Россией и Китаем могут полностью остановиться.

Для обеспечения содержания автомобильных дорог и мостовых сооружений на подъездах к пунктам пропуска в нормативном состоянии целесообразно рассмотреть вопрос о передаче их в федеральную собственность, либо предусмотреть выделение Приморскому краю целевых средств из федерального бюджета для их ремонта и содержания. Соответствующее обращение АСМАП направлено в Минтранс России.

Надеемся, что совместными усилиями все имеющиеся проблемные вопросы удастся решить в сжатые сроки и к моменту выхода этого номера журнала «МАП» в свет часть информации утратит свою актуальность. 🚫





Между Россией и Китаем

В январе – октябре 2023 года товарооборот между Россией и Китаем вырос на 27,7 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, достигнув 196,5 млрд долларов США. Импорт из Поднебесной в нашу страну за десять месяцев увеличился на 52,2 % и составил около 90,1 млрд долларов США. Экспорт российских товаров и услуг вырос на 12,4 %, до 106,4 млрд долларов США. Основная часть стоимости вывозимых из Российской Федерации в Китайскую Народную Республику товаров приходится на нефть, природный газ и уголь. Среди прочих ключевых статей экспорта – медь и медная руда, древесина, топливо

и морепродукты. КНР экспортирует в Россию широкий перечень продукции, значительная доля которой приходится на смартфоны, промышленное и специализированное оборудование, игрушки, обувь, транспортные средства, кондиционеры и компьютеры. Весьма значительная часть грузов перевозится автомобильным транспортом. В автоперевозках отмечается почти двукратный рост объемов. Конечно, большой вклад в это увеличение внес перегон через автомобильные пункты пропуска новой колесной техники, импортируемой из КНР, но и перевозки других видов товаров демонстрируют мощный прирост.

Департамент организации перевозок АСМАП

Этому способствует, в частности, поэтапное снятие китайской стороной ограничений, введенных в период пандемии коронавирусной инфекции, и восстановление полноценного режима работы пунктов пропуска, часть из которых по инициативе китайской стороны не работала в период COVID-19.

В ближайшей перспективе ожидается еще более значительное увеличение объемов перевозок грузов между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой.

Что же необходимо предпринять для обеспечения доставки в срок и с минимальными затратами возрастающего объема грузов? Во-первых, это задачи, требующие решения в России. В частности, совершенствование дорожной и приграничной инфраструктуры, реконструкция и модернизация пунктов пропуска. Во-вторых, вопросы, требующие поиска совместных решений с китайской стороной:

- упрощение выдачи виз водителям, осуществляющим международные автомобильные перевозки;
- обеспечение проезда российских автомобилей вглубь территории Китая;
- расширение перечня опасных грузов, допускаемых к автомобильной перевозке между Россией и КНР.

Нельзя не отметить, что в России в последние годы существенно изменилась в лучшую сторону ситуация с содержанием и реконструкцией автодорог. Кроме того, кардинальных улучшений удалось добиться в вопросе правового регулирования движения по автомобильным дорогам тяжеловесных транспортных средств.

В законодательство были внесены изменения, которые позволили транспортным средствам с превышениями весовых ограничений до 10 % осуществлять движение без специального разрешения, в том числе тяжеловесным транспорт-

ным средствам при перевозке делимых грузов.

Кроме того, были приняты поправки, исключющие административную ответственность перевозчика, связанную с наложением штрафных санкций, в случае выявления превышения допустимых габаритных параметров транспортного средства на величину до 10 см на автоматических пунктах весогабаритного контроля.

Такие изменения в законодательстве позволили практически полностью исключить ранее регулярно возникавшие у перевозчиков проблемы, связанные с осуществлением весогабаритного контроля, в том числе на автоматических пунктах, а также при доставке грузов в контейнерах.

Одновременно удалось добиться возможности получения специальных разрешений на перевозку тяжеловесных грузов в электронной форме, в том числе с использованием портала государственных и муниципальных услуг. Новый порядок существенно сократил срок выдачи специального разрешения. Количество поездок тяжеловесного транспортного средства в рамках одного такого разрешения стало неограниченным и определяется самим перевозчиком.

Проводится большая работа по реконструкции пунктов пропу-

ска через государственную границу.

Более подробно необходимо остановиться на проблемах, требующих совместного с китайской стороной решения.

Особую актуальность в складывающейся ситуации приобретает вопрос обеспечения российских водителей визами для въезда на территорию Китайской Народной Республики.

Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики об облегчении поездок граждан от 22 марта 2013 г. предусматривает выдачу многократных виз для водителей, участвующих в обслуживании приграничной российско-китайской торговли. В связи с этим у российских транспортных компаний, кроме находящихся в приграничных регионах, отсутствует возможность оформления китайских виз категории С для своих водителей в консульствах Китайской Народной Республики в Российской Федерации, в том числе в Москве и Санкт-Петербурге.

В настоящее время идет процесс внесения соответствующих изменений в соглашение. Мы надеемся, что в текущем году они вступят в силу.

С большим оптимизмом перевозчики восприняли новость об открытии визовых центров КНР в



Москве и Санкт-Петербурге. Надеемся, что в перспективе водители из Центрального и Северо-Западного федеральных округов смогут оформлять в них многократные визы для въезда в КНР.

Еще одной проблемой в части визового обеспечения было установление китайской стороной 10-дневного срока непрерывного пребывания водителей на территории КНР на основании многократной визы категории С. Столь небольшой срок пребывания лишал российских перевозчиков возможности осуществлять доставку грузов из регионов Китая, удаленных от государственной границы. АСМАП неоднократно обращалась в Минтранс России и МИД России с просьбой принять возможные меры по урегулированию этого вопроса.

В июле текущего года МИД России проинформировал Ассоциацию о решении китайской стороны увеличить срок непрерывного пребывания водителей на территории КНР до 30 суток при указании водителем соответствующего временного периода в визовой анкете. Это очень позитивный результат.

Второй вопрос, требующий совместного решения с китайской стороной, это предоставление российским перевозчикам возможно-



сти проезда до пунктов погрузки/разгрузки, расположенных в глубине территории Китая, а не до приграничных таможенных терминалов, как это происходит в большинстве случаев сейчас. Для китайских перевозчиков на территории России подобных ограничений не существует.

Другая проблема связана с перевозками опасных грузов, которые регулируются Соглашением между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством транспорта Китайской Народной Республики о международных автомобильных перевозках опасных грузов от 11 октября

2021 г. Перечень опасных грузов, допускающихся к перевозке автомобильным транспортом, содержащийся в приложении к этому Соглашению, весьма ограничен. В то же время Соглашением ДОПОГ такие перевозки разрешены. Но КНР не является участником ДОПОГ, поэтому российские перевозчики уже столкнулись с серьезными проблемами, когда они вынуждены отказываться от заказов на перевозку больших партий грузов из-за того, что они являются опасными и не подпадают под действие российско-китайского Соглашения.

Российская и китайская стороны уже работают над решением этого вопроса. Так, 12 – 13 октября 2023 г. состоялись переговоры в режиме видеоконференции, на которых стороны договорились созвать до конца 2023 г. заседание экспертной рабочей группы по автомобильным перевозкам опасных грузов для обсуждения практических вопросов перевозки опасных грузов, включая расширение их перечня.

Решение всех перечисленных вопросов будет способствовать дальнейшему развитию сотрудничества между нашими странами в сфере автомобильного транспорта, увеличению объемов перевозок, сокращению сроков доставки грузов и снижению затрат всех участников внешнеэкономической деятельности. 🚚



Официальная хроника

В Пермском крае модернизированы АПВГК

Ежегодно ГКУ «Центр безопасности дорожного движения Пермского края» проводит работы по модернизации комплексов автоматического весогабаритного контроля на территории региона. В текущем году установлены новые датчики, которые, в отличие от предшествующих поколений, способны фиксировать массу транспортного средства на скорости от 0 км/ч (ранее это было возможно только при скорости не менее 5 км/ч и выше). Данное нововведение позволит зафиксировать вес транспортного средства и выявить нарушение даже в том случае, если водитель практически полностью остановится в зоне весового контроля.

На территории Пермского края имеется 13 пунктов весогабаритного контроля, которые предназначены для автоматической фиксации проезда транспортных средств, превышающих по весу или размерам установленные нормы, а также сверки их государственных регистрационных знаков с базой выданных специальных разрешений. В случае выявления нарушений информация об этом автоматически поступает в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта для дальнейшего привлечения владельца транспортного средства к административной ответственности.

АСМАП предлагает перевозчикам учитывать данную информацию и в случае некорректной работы АПВГК в Пермском крае сообщать об этом в филиал Ассоциации по Уральскому федеральному округу на электронный адрес ekaterinburg@asmap.ru или по тел. (343) 379-57-61.

Вопросы российских перевозчиков были рассмотрены на встрече с заместителем министра иностранных дел Исламской Республики Иран

11 октября 2023 г. состоялась встреча статс-секретаря – заместителя министра транспорта Российской Федерации Д. С. Зверева с заместителем министра иностранных дел Исламской Республики Иран по вопросам экономической дипломатии М. Сафари, на которой в очередной раз были подняты проблемные вопросы, возникающие у российских компаний, осуществляющих перевозки грузов на иранском направлении.

Заместитель министра иностранных дел Ирана сообщил, что для обеспечения заправки транспортных средств иностранных перевозчиков была организована выдача топливных карт на границе с Афганистаном и Ираком. В ближайшее время планируется начать их выдачу на границе с Азербайджаном.

Представитель МИД Ирана сообщил, что по поручению Правительства Ирана Министерством нефти Ирана рассматривается вопрос исключения взимания компенсации за разницу в цене топли-

ва, если транспортное средство не заправляется на территории страны. Об итогах рассмотрения российской сторона будет проинформирована.

Относительно таможенного оформления заместитель министра отметил, что каких-либо запретов и ограничений на использование книжек МДП, а также требований об обязательном использовании услуг иранских таможенных брокеров не существует.

Касательно проблемы очередей в пунктах пропуска представитель МИД Ирана сообщил, что в настоящее время в связи с тем, что сезон массового вывоза плодоовощной продукции из Ирана еще не начался, значительных скоплений транспортных средств на границе не наблюдается. Однако МИД Ирана готов взять этот вопрос на контроль.

Вопрос проведения встречи непосредственно в пункте пропуска «Астара» рассматривается соответствующими компетентными органами Ирана.

В Академии АСМАП открыто обучение по новой программе «Международная транспортная логистика»

Программа содержит дисциплины:

- информационное обеспечение логистики;
- организация логистического обслуживания, управление рисками;
- организация таможенного оформления товаров, Конвенция КДПГ, Конвенция МДП;
- транспортно-логистическое проектирование и управление перевозками. Интермодальные перевозки (особенности осуществления, документация);
- правила оформления товаросопроводительной документации, электронные перевозочные документы (ЭПД), страхование грузов.

Обучение можно пройти очно или дистанционно в режиме вебинара.

Стоимость – 8 000 рублей, транспортным организациям – членам Ассоциации – 6 500 рублей.

По результатам обучения слушателям будут выданы удостоверения о повышении квалификации в Академии АСМАП.

Справки по телефону 8 (495) 917-80-12. Запись на обучение: <http://www.academyasmap.ru/zayavka/?programm=24966>.

МАПП «Ивангород» на границе РФ с Эстонией закроют 1 февраля 2024 года

Международный автомобильный пункт пропуска «Ивангород» на границе Ленинградской области и Эстонии закроют 1 февраля 2024 г. на период его реконструкции. Распоряжение Правительства Российской Федерации № 3099-р от 03.11.2023 г. подписал Председатель Правительства Российской Федерации М. В. Мишустин.

Просим перевозчиков учитывать данную информацию при планировании перевозок.



Надежная структура на смоленской земле

Александр СИДОРЕНКО,
представитель АСМАП в г. Смоленске
(sidorenko@asmap.ru)

Если говорить о значимости присутствия АСМАП на смоленской зем-

Два десятка лет минуло с тех пор, как на смоленской земле было организовано небольшое структурное подразделение АСМАП. Близость таможенной границы, прохождение через область крупнейшей автомагистрали М-1, соединяющей Европу с центром Российской Федерации, наличие растущей инфраструктуры таможенных складов и логистических центров стало привлекать международных автоперевозчиков к региону. Увеличение их количества происходило как за счет вновь образованных предприятий, получивших допуск к МАП, так и за счет сменивших место прежней регистрации в АСМАП организаций из других регионов. Все они прекрасно понимали, что единственным надежным гарантом их деятельности, а также защитником интересов может быть только Ассоциация.

ле, надо задуматься о причинах возникновения этой необходимости. Так исторически сложилось, что через наш край проходил прямой путь к столице российского государства, по которому европейцы стремились в Москву, причем не всегда с мирными намерениями.

В годы новейшей истории России интерес к древнему торговому пути не ослаб. Так, в последние годы перестройки число участников внешнеэкономической деятельности и, соответственно, экспортно-импортных операций многократно возросло. Возникла объективная необходимость в изменении механизма таможенного контроля и расширении сети таможенных учреждений по всей России, в том числе и на Смоленщине.

Приказом Главного управления ГТК при Совете Министров СССР от 30 апреля 1991 г. № 131 была образована Смоленская таможня. Это не прошло мимо внимания представителей бизнеса в области международных автомобильных перевозок. Количество организаций, занимающихся этим видом деятельности, в Смоленской области из года в год стало увеличиваться. Данное обстоятельство было отмечено и в АСМАП. В результате в целях оказания практической помощи международным перевозчикам во взаимоотношениях с таможенным органом и сплочения их под флагом

Ассоциации в ноябре 2003 г. введена должность представителя АСМАП в Смоленской области, на которую был назначен человек с большим опытом работы в таможенных органах — Анатолий Николаевич Лайко.

В дальнейшем интерес перевозчиков к нашему региону неуклонно возрастал. Нужно было облегчить порядок выдачи документов (иностранных разрешений и книжек МДП) перевозчикам непосредственно по месту их нахождения, а не в Москве, куда им приходилось ездить. Таким образом, в структуре представительства АСМАП в Центральном федеральном округе появилась группа представителя по Смоленской области, включающая специалистов по выдаче, приему документов и ведению финансовой деятельности в этом направлении. Подбором и становлением коллектива занимался лично А. Н. Лайко, который, к великому сожалению, ушел из жизни в 2017 г.

Авторитет этого небольшого подразделения формировался не только непосредственно в офисе. Четыре раза на смоленской земле проводились региональные этапы по Центральному федеральному округу открытого Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи». Уровень этих соревнований был достойно оценен как



Поздравление от Смоленской таможни и Совета ветеранов Смоленской таможни представителей АСМАП с Днем работника автомобильного и городского пассажирского транспорта

присутствующими на них членами Ассоциации, так и жителями города-героя Смоленска.

Из года в год количество организаций, принятых в Ассоциацию, росло. Так, в 2022 г. число международных автоперевозчиков – действительных членов АСМАП достигло 178. И это несмотря на сложный пандемийный период. Однако на позитивные показатели стали влиять постоянно увеличивающиеся санкции Евросоюза по отношению к России, в том числе и в сфере транспорта и логистики. Это привело к незначительному сокращению числа компаний, осуществляющих международные автоперевозки. В такой нелегкой обстановке сотрудники Ассоциации в г. Смоленске продолжают выполнять свои

обязанности по организации бесперебойного обеспечения перевозчиков иностранными разрешениями и книжками МДП.

Всю эту работу честно и добросовестно выполняют специалисты АСМАП: Сергей Иванович Горяинов, Андрей Владимирович Жолудев, Александр Васильевич Помилуйко. Именно благодаря им успешно решаются задачи, стоящие перед подразделением Ассоциации в Смоленске.

Помимо административных функций представитель АСМАП в г. Смоленске осуществляет проверки компаний при решении вопроса об их допуске к процедуре МДП. Кроме того, изучает наиболее важные проблемы перевозчиков для оказания им помощи в их решении как путем



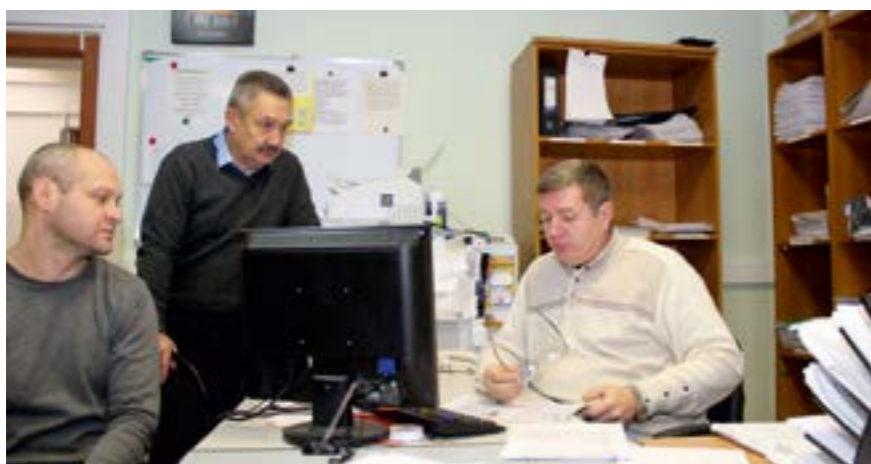
Выдача транспортных документов

доведения до вышестоящего руководства АСМАП, так и организацией рабочих контактов с местными органами власти и различными заинтересованными структурами.

Успехи подразделения неразрывно связаны с доброжелательностью и пониманием, которые проявляют наши перевозчики – члены Ассоциации. Они всегда рядом с нами – как в дни организации и проведения региональных этапов конкурса «АСМАП-Профи», так и в периоды совместных с УГАДН дежурств по выявлению нарушений со стороны иностранных автоперевозчиков.

Немало важных дел совершено благодаря инициативе, трудолюбию и ответственности работников группы представителя АСМАП в г. Смоленске. Это и подписание в 2009 г. соглашения о сотрудничестве между администрацией Смоленской области и АСМАП. Подписи под документом поставили губернатор области и президент Ассоциации Е. С. Москвичев. Впоследствии одним из результатов подписанного соглашения стало принятие закона о введении льготы по транспортному налогу, который продлен до 2024 г.

Перевозчики могут быть уверены, что все подразделения АСМАП, включая и такие небольшие, как группа в г. Смоленске, способны оказывать им существенную помощь и высокопрофессиональную поддержку. ➔



Рабочая обстановка

«Личный кабинет» сайта АСМАП: новый функционал

Для оказания практической помощи и информирования перевозчиков об общих тенденциях рынка и отрасли Ассоциация имеет интернет-сайт (www.asmar.ru), материалами которого ежедневно пользуются более двух тысяч специалистов транспортной отрасли. На этом ресурсе можно найти всю необходимую для международных перевозок информацию, получить юридическую консультацию, ознакомиться с новыми нормативно-правовыми документами, с оперативной информацией об условиях передвижения автомобильного транспорта в России и различных странах и т. д. Пользоваться услугами и сервисом сайта могут не только члены АСМАП, но и работники других организаций. Одним из сервисов сайта является «Личный кабинет», которым сегодня пользуются около четырех тысяч перевозчиков. В последнее время в рамках расширения перечня услуг в «Личном кабинете» были добавлены новые функции, о которых пойдет речь.

Департамент информационных систем АСМАП

С помощью «Личного кабинета» каждый перевозчик может получить всю необходимую для оперативной работы информацию по выданным и сданным иностранным разрешениям, книжкам МДП, парку подвижного состава и балансу расчетов. Перевозчики имеют возможность подавать заявки на получение иностранных разрешений в электронном виде. Данный сервис не только помогает определить свою потребность по количеству и видам разрешений на очередной год, но и избежать ошибок, связанных с заказом избыточного количества таких разрешений.

Сервис также позволяет рассчитывать необходимое количество

разрешений на будущий год в соответствии с имеющимся в наличии подвижным составом с учетом экологических требований стран, через которые будут проходить маршруты.

В «Личном кабинете» можно заказать определенное время посещения представительств и филиалов Ассоциации для оформления документов, воспользоваться услугой по доставке книжек МДП и разрешений почтой и службами экспресс-доставки. Для повышения оперативности работы разработаны мобильные приложения «Личный кабинет АСМАП» для смартфонов на платформах Android и IOS.

Для удобства перевозчиков на сайте Ассоциации добавлены новые функции. Посредством «Личного кабинета» теперь можно подать в

АСМАП заявления об утрате иностранных разрешений и книжек МДП, направить заявления на перенос или отказ от квот иностранных разрешений, сформировать заявку на получение книжки МДП, направить заявление на допуск к процедуре МДП. Кроме того, в «Личном кабинете» можно сформировать карточку держателя книжек МДП с возможностью ее редактирования и электронное заявление на получение доступа к программе TIR-EPD.

Перевозчики могут самостоятельно вносить в «Личном кабинете» изменения в сведения о подвижном составе (в части уменьшения списка транспортных средств), вносить информацию о прицепах, изменять контактную информацию о предприятии. Помимо всего прочего, в «Личном кабинете» реализована возможность подготовки и направления стандартных писем и обращений в Ассоциацию, например: на отсрочку платежа в неотложных случаях, взаимозачет денежных средств, предоставление копий документов и т. д.

Появилась возможность выбрать и распечатать финансовые документы за определенный период. Разработан новый раздел «Страхование», в котором можно подать заявку на получение услуг страхования, направить копии всех необходимых документов. В разделе «Визы» перевозчик может сформировать заявку на оформление визы для водителя.

Надеемся, что новые функции «Личного кабинета» помогут перевозчикам в практической деятельности, позволят сэкономить время. Работа по расширению перечня услуг на сайте АСМАП, оказываемых перевозчикам в электронном виде, будет продолжена. ➔



Когда профессия – призвание

Есть в компании «Приморавтотранс» (г. Владивосток) особая категория водителей. Она уникальна тем, что их работа отличается от привычной, которая осуществляется на городских и междугородных маршрутах. Они часто трудятся и по ночам, мастерски управляют пассажирскими автолайнерами

даже на самых сложных дорогах, знают правила пересечения границы и понимают китайский язык. Они соединяют две страны – Россию и Китай. И называют их международниками. Один из них – водитель Юрий Герасимов, перевозящий пассажиров по маршруту Владивосток – Суйфэньхэ.

Елена ПРИМОРСКАЯ
Фото автора

Рабочий день Юрия начинается в четыре часа утра. В это время автолайнер, приняв на борт пассажиров, отправляется по маршруту Владивосток – Суйфэньхэ. Но «бодрое утро» к водителю-международнику приходит еще раньше – примерно в два часа ночи, потому что надо успеть привести себя в порядок, позавтракать и приехать на работу. Под покровом ночи, по пустым дорогам... Когда город спит, просыпаются водители международных маршрутов.

Со временем к такому режиму работы привыкаешь, даже в выходной без будильника встаешь ночью и на автомате идешь в душ. А открыв воду, понимаешь, что сегодня не твоя смена. Но заснуть уже вряд ли получится – привычка. И потому бредешь на кухню заваривать кофе: «Здравствуй, новый день!».

Путь до границы нелегко и тернист. Пока не отремонтированы некоторые участки к популярным в Приморье пунктам пропуска, приходится маневрировать между ухабами и ямами. При этом надо действовать так, чтобы пассажиры не чувствовали дискомфорта. Вот где требуется водительское мастерство. Это плюс к безопасному вождению. А безопасность, к слову, превыше всего, ведь пассажиры доверили тебе свое здоровье и жизнь, и ты не имеешь права их подвести.

Российскую границу автобусы «Приморавтотранса» проходят первыми, сразу после ее открытия. Так же и китайскую. Но и тут бывают проволочки и форс-мажоры, куда без них.

Наконец, конечная точка маршрута – китайский приграничный городок, радушно принимающий российских туристов. Пассажиры в предвкушении шопинга и хорошего отдыха покидают автобус. У водителя есть время лишь на обед.

Перекусить и трогаться в обратный путь, забрав по маршруту Суйфэньхэ – Владивосток уже другую группу туристов.

И снова граница. Сперва китайская, потом российская: если повезет – пройдешь все таможенные и пограничные оформления без задержек. Но если вдруг очередь из таких же автобусов и, не дай бог, на оформлении что-то пойдет не так, то вернешься обратно в город далеко за полночь.

О пассажирах надо бы сказать отдельно. В идеале все путешественники, отправляющиеся на отдых в другую страну, находятся в прекрасном расположении духа, мило общаются и не доставляют проблем. На деле порой бывает иначе.

– Ну, вот, к примеру, всем пассажирам в автобусе температура вполне комфортна, а одному из них вдруг стало душно, и он требует срочно включить кондиционер только на его месте, – говорит Юрий. – Начинаешь объяснять ему специфику работы кондиционера: доходчиво, тактично, вежливо.

Спокойная речь и стремление объяснить невозможность осуществить сиюминутное желание пассажира дают, как правило, нужный эффект – он успокаивается и уже не ведет себя агрессивно, накаляя тем самым обстановку. Кстати, с температурным режимом у некоторых пассажиров всегда беда, особенно в осенне-зимний период. Кто-то (как правило, молодежь) садится в автобус налегке в надежде купить что-то теплое в Китае, где и выбор больше, и цены ниже. Люди старшего поколения привыкли действовать основательно, не полагаясь на удачу. Если они собираются в путь, то утепляются. А то вдруг застанет в пути мороз. Вот и происходит конфликт интересов. А решать его кто должен? Правильно – водитель! Он и мастер дорог, и психолог в одном лице.

Или вот еще. Бывает, пассажиры на месте санитарных остановок внезапно путают автобусы. Старший группы, подсчитав количество туристов в салоне, дает отмашку водителю продолжать путь. Но по дороге вдруг выясняется, что люди, следующие в китайский Хуньчунь, оказываются в





автобусе, держащем курс на Суй-фэньхэ. И наоборот. Кого винить? Водителя! Уехал, понимаешь ли, не туда, и вообще должен знать в лицо и по именам всех 45 пассажиров.

О подобных казусных ситуациях Юрий рассказывает с юмором. К таким случаям относиться иначе нельзя – нервов не хватит. За годы его работы всякое бывало. В «Приморавтотрансе» он трудится уже двадцать лет. Правда, не все эти годы на международных маршрутах. Прежде, по его словам, пришлось преодолеть нелегкий и извилистый путь: сперва поработать на городских перевозках, потом пройти закалку на межгороде. И какую закалку!

– Я тогда обслуживал северные отдаленные районы Приморья: Ольга, Терней, Моряк-Рыболов. Это более 200 км грунтовой дороги, на которой могли произойти всякие не-

предвиденные ситуации, – вспоминает Юрий.

Водитель на таких сложных маршрутах должен уметь не только оперативно сменить лопнувшее колесо, но и устранить техническую неисправность, возникшую в пути. При этом полный салон пассажиров, у которых надежда добраться до конечной точки пути – только на тебя. Потому что кругом лес, считай, тайга, бездорожье и до ближайшего населенного пункта несколько десятков километров.

– Только пройдя этот путь, набравшись хорошего опыта, я перешел на международный маршрут, – говорит Юрий и вспоминает свою первую поездку в Китай.

– Впечатлений было – масса, но больше всего запомнился наш обед в одном из кафе. Приехали тогда голодные, а тут такое разнообразие блюд и порции все огромные. Заказываешь на одного, а по факту порцию под силу освоить тро-

им. Но настоящая растерянность пришла, когда вместо привычных столовых приборов нам принесли деревянные палочки. Представьте себе, есть хочется, от разнообразия блюд слюнки текут, а как подступиться к этим палочкам – не знаешь. В таких ситуациях учишься очень быстро. Выбор небольшой: либо оставаться голодным, либо на ходу учиться. Конечно, выбираешь последний вариант, ибо голод не тетка.

Но это так, небольшое отступление. Возвращаясь к работе водителей-международников, не перестаешь восхищаться их опытом и мастерством. Однажды Юрию предложили поучаствовать в региональном этапе по Дальневосточному федеральному округу Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи».

– Я тогда только вернулся из рейса, немного передохнул и поехал на соревнования, – вспоминает Юрий.

Конкурс – это не просто тусовка международных, а демонстрация лучших качеств вождения с чередой искусственных испытаний на дистанции. И все это в соперничестве с сильнейшими водителями региона.

– Было несложно, все задания, что предлагали на дистанции, давно были мной опробованы на реальных дорогах.

В итоге получилось, как в известных трех словах с легендарной римской краткостью «Пришел, увидел, победил». Водитель Герасимов взял первое место – легко, непринужденно, после трудной рабочей смены, между прочим. Вот вам высший пилотаж водителей «Приморавтотранса»!

И еще пример в копилку профессионализма водителя Герасимова. Юрий дважды принимал участие в

автопробегах, приуроченных к юбилеям «Приморавтотранса». Причем марш-броски по Приморскому краю он совершал не на современном автобусе, а на легендарной, выдавшей виды полуторке ГАЗ-АА. Машиной нужно было не только хорошо управлять, но и оказывать ей техническую помощь. Поскольку техника старая и с выпавшей на ее долю нагрузкой едва справлялась, пришлось оперативно ремонтировать ее в пути, чтобы не сойти с дистанции.

Говоря о работе водителей-международников, нельзя не упомянуть, пожалуй, самый трудный период в их трудовой жизни. Это время, когда из-за пандемии закрыли пассажирское направление на российско-китайской границе. Многие труженики «Приморавтотранса» остались тогда без работы. Среди них и Юрий. Надо

было кормить семью, искать другие способы заработка. Для него таким стала работа на одном из строительных предприятий. Конечно, она отличалась от прежней, причем кардинально. Были свои минусы, но вместе с тем и плюсы. По крайней мере, за это время он научился не вставать по привычке по ночам и каждый вечер проводить с семьей.

С возобновлением международных пассажирских перевозок ему позвонили с родного предприятия.

– Признаться, согласился не сразу. Сомневался, взвешивал все за и против, – говорит Юрий.

Но работа на международном направлении переселила. Это даже не привычка. Это стиль жизни. Это, если хотите, судьба. А от нее, как известно, не убежишь. Да и стоит ли, когда в этом твое призвание? ➡



Новые программы

Академии АСМАП

Геополитическая ситуация, складывающаяся в настоящее время, внесла большие изменения в логистику доставки грузов и в деятельность международных автомобильных перевозчиков нашей страны и коллег из Республики Беларусь. Маршруты перевозок в срочном режиме перестраиваются на те направления, где массовой работы наших предприятий ранее не наблюдалось.

Руководство страны ввело меры, ограничивающие въезд на территорию Российской Федерации перевозчиков из государств, принявших недружественные действия в отношении наших перевозчиков.

Идя в ногу со временем и реагируя на новые вызовы, Академия АСМАП разработала и успешно реализует в учебном процессе новые программы дополнительного профессионального образования. Одной из них стала программа по перецепке/перегрузке грузов.

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

Программа стала востребованной у наших перевозчиков, которые не могут и не хотят терять партнерские отношения со своими грузоотправителями, чьи грузы идут из/или транзитом через территории государств, принявших недружественные действия в отношении России. В данной обучающей программе слушатели получают знания о возможности и правильности выполнения доставки грузов нашим грузополучателям, используя возможность перецепки иностранного подвижного состава или перегрузки груза на собственный подвижной состав, если на такое действие согласен

грузополучатель. Рассматриваются проблемные вопросы, иногда возникающие при таможенном оформлении. Кроме того, слушатели узнают о порядке действий на таможенном посту



и требованиях, предъявляемых к иностранной компании при выполнении такого рода перевозки.

Учебная программа основывается на требованиях Постановления Правительства Российской Федерации № 2466 от 28 декабря 2022 г. «О внесении изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 30 октября 2022 года № 1728». Одним из требований для осуществления перевозки методом перецепки/перегрузки, предъявляемых к нашему перевозчику, является наличие обученного водителя за рулем автомобиля, а также иностранного разрешения, полученного в АСМАП.

На данный момент у многих российских водителей закончился либо подходит к концу срок действия свидетельства профессиональной компетенции водителя, выполняющего перевозки пассажиров и грузов в международном автомобильном сообщении. Программа по обучению водителей-международников остается очень востребованной в наборе обучающихся курсов Академии АСМАП. В последнее время у некоторых перевозчиков возникали вопросы о необходимости наличия такого документа, ведь перевозка

выполняется методом перецепки/перегрузки.

Несмотря на то, что за границу Российской Федерации, если это действие происходит в Северо-Западном регионе, наш автомобиль не выезжает, такой документ все равно требуется. Постановление Правительства Российской Федерации № 845 от 01 июня 2021 г. «Об утверждении Правил допуска российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок, признанию утратившим силу Постановления Правительства Российской Федерации от 1 октября 2020 г. № 1588 и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации», п. 16, пп. «а» предписывает перевозчику, допущенному до осуществления международных автомобильных перевозок, обеспечить наличие у водителя свидетельства профессиональной компетенции (СПК). За отсутствие такого документа штраф в соответствии с КоАП накладывается на организацию и должностное лицо, выпустившее в рейс водителя.

В 2018 г. Академия АСМАП испытывала огромную нагрузку, связанную с большим наплывом желающих обучиться по программе водителя-международника. И хотя на данный момент такого ажиотажа не наблюдается, уже есть предпосылки по увеличению потребности в обучении водителей-международников. Многие зависят от маршрутов, по которым осуществляется перевозка, и контроля компетентными органами наличия данного документа у водителя.

Перевозчикам необходимо следить за сроком действия СПК и до его



окончания направлять водителя на профессиональную переподготовку в организации учебной сети АСМАП.

У некоторых наших перевозчиков в штате работают белорусские водители, прошедшие аналогичное обучение в учебных центрах Республики Беларусь. Но успокаиваться на этом предприятиям не следует, так как такое обучение российскими контролирующими органами не признается. Это связано с тем, что коллеги из Республики Беларусь в свое время не подписали основополагающий документ – «Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ». Исходя из вышеизложенного, уроженцев Республики Беларусь необходимо направить на обучение в одну из организаций учебной сети АСМАП и проверять наличие у них действующих СПК водителя-международника российского образца.

Другой популярной обучающей программой может стать курс «Международная транспортная логистика». Дебютная группа по данной программе уже прошла обучение, и первый блин комом не оказался. В рамках обучения слушатели узнают об основных целях и задачах, стоящих перед логистами, а также решают математические транспортные задачи. Кроме того, их знакомят с основными тенденциями и порядком работы на новых транспортно-логистических маршрутах перевозок. Результатом обучения является документ, выдаваемый организациями учебной сети АСМАП.

В перевозочном процессе постоянно происходят изменения, связанные с меняющимся законодательством, а также совершенствованием технологических процессов. В документальном сопровождении произошли – без преувеличения – революционные метаморфозы. Введение в перевозочный процесс электронного документооборота потребовало от перевозчиков новых знаний. Академия АСМАП подготовила и предложила слушателям соответствующую программу обучения, которая оказалась востребованной и полезной.

На сайте Академии АСМАП (<https://academyasmap.ru/>) можно выбрать обязательные программы дополнительного профессионального образования и новые обучающие курсы, повысить квалификацию, а при необходимости получить грамотную консультацию по интересующему вопросу. ➔



С заботой О ВОДИТЕЛЯХ



В условиях кардинальных изменений в сфере международных автоперевозок российские автотранспортные компании находили разные методы адаптации к сложившейся ситуации. О своем опыте рассказал директор ООО «ЕВРОСТАР» (г. Выборг) Я. А. Бойко. Компания принята в действительные члены АСМАП в 2019 году, а в 2021-м стала одним из победителей Всероссийского конкурса Ассоциации «Перевозчик года» в категории свыше 10 до 50 транспортных средств.

Илья ЧЕРНЯКОВ,
заместитель руководителя филиала
АСМАП по Северо-Западному
федеральному округу
(chernyakov@asmap.ru)

– **Ярослав Александрович, расскажите немного о себе.**

– Я учился в Выборге. Среднее и высшее образование получил там же. Окончил Северо-Западную академию государственной службы при Президенте Российской Федерации по специальности «государственное и муниципальное управление». В настоящее время она именуется РАНХиГС. Свой трудовой путь также начинал в Выборге. С 2003 г. занимался транспортом, логистикой, продажами, различные сферы попробовал.

– **Выходит, Вы довольно давно в нашей отрасли. С чего начинали?**

– Получается, с 2005 г., уже без малого два десятка лет в логистике. Из них в компании «ЕВРОСТАР» пять лет. Мы преимущественно работали со странами Скандинавии, в том числе с Финляндией и Швецией, а также активно развивали другие европейские направления. Осуществляли перевозки наливных грузов, включая и опасные. Для этого, конечно, получали соответствующие лицензии. Специализировались на поставках сухой и жидкой химии из Европы в Россию.

Возили практически во всех типах прицепов – бочках, тен-тах, рефрижераторах, на контейнерных площадках и лесовозах. В какой-то момент параллельно с транспортной работой стали оказывать услуги по перевалке лесных грузов на грузовом терминале в Выборге. Принимали вагоны с лесоматериалами, выгружали, сортировали, растаможивали, грузили на лесовозы и везли на основные финские заводы для производства целлюлозы. Кроме того, поставляли пиломатериалы в Финляндию на завод по производству высококачественной и весьма дорогой



Я. А. Бойко

авиационной фанеры. Данное предприятие являлся основным поставщиком такой фанеры по всему миру.

Параллельно с этим наращивали свое присутствие на Северо-Западе по услугам в логистике – по рефрижераторным и опасным грузам. Охват был по центральной части России, но также реализован ряд весьма успешных проектов по доставке на Дальний Восток, в Казахстан и Монголию.

– **По этим направлениям Вы работали до введения санкций, правильно я понимаю? А как сейчас обстоят дела? Какие направления осваиваете?**

– Все верно. Начавшаяся СВО и санкции вынудили нас посмотреть на нашу модель бизнеса немного по-другому, расширить круг интересов для того, чтобы выиграть время и переформатироваться. Когда многие логистические цепочки в стране поломались, возник соответству-

ющий запрос от наших клиентов в поиске и поставке необходимых грузов. А поскольку так исторически сложилось, что основная наша деятельность велась в секторе B2B (business-to-business) с промышленными производствами, которые специализируются на производстве бумаги, а также целлюлозными комбинатами, то пул наших клиентов поставил перед нами задачу найти необходимые для них товары. Из Европы мы их привезти не могли. Это связано с политическим решением многих крупнейших европейских компаний о запрете поставок своих товаров в Россию, а также с введением санкционных ограничений, по которым ряд товаров попал под официальный запрет для поставок к нам.

Исходя из всего этого, мы вынуждены были направить свой взор в сторону востока. Подключив наших партнеров с Дальнего Востока, мы нашли варианты по

поставке необходимой химии из Китайской Народной Республики. Убедившись в качестве товаров и надежности поставщиков, начали организацию перевозок. В общей сложности за прошлый год мы доставили около 240 контейнеров из Поднебесной.

– **Китайское направление сейчас очень востребовано. Каким образом вы поставляли контейнеры, не сами же туда возили? Так как компании нашего региона туда практически не ездят.**

– Мы сами не ездим. Хотя когда на заводах заканчивалась та или иная химия, перед нами стоял вопрос об организации срочной автомобильной поставки, потому как сроки были критичным показателем. Отсутствие на заводах требуемых компонентов для производства приводило бы к остановке того или иного конвейера и к последующим колоссальным убыткам. И в связи с этим мы рассматривали различные логистические цепочки, в том числе прямое железнодорожное сообщение, автомобильное и поставку морем до Владивостока и железной дорогой до Санкт-Петербурга (на тот момент это была классическая схема).

Прямое автомобильное сообщение в тот период было крайне дорогим и не давало большого преимущества по времени доставки. Железнодорожное мы исключали, так как по внутренним китайским законам опасная химия по железной дороге отправляться не может, во всяком случае наша номенклатура товаров. Таким образом, оставался только морской путь. Но тут стоит отметить, что в какое-то время железная дорога перестала справляться с возросшим потоком китайских контейнеров. Время ожидания их погрузки на контейнеровозы стало критически большим, и мы были вынуждены отправлять часть своего парка во Владивосток для того, чтобы забрать свой груз и доставить до



конечного потребителя. Также прибегали и к помощи наемных машин. И, как ни странно, это оказалось намного быстрее, чем воспользоваться железнодорожным путем. Ведь очередь на погрузку контейнеровозов на железной дороге в определенные промежутки достигала 50 дней.

Таким образом, мы сами в прошлом году сделали несколько десятков рейсов на Дальний Восток.

– **Какие еще направления для Вас актуальны в данное время?**

– Сейчас в основном наш автомобильный транспорт сосредоточен на перевозках по центральной России и по Северо-Западу. Международные рейсы также осуществляются, но уже, к сожалению, не в том объеме, что раньше. За это время мы выстроили определенную схему работы с нашими финскими партнерами, которая сводится к перцепке на границе. Дальше мы уже, соответственно, доставляем до конечного получателя. Стоит отметить, что у нас количество пере-

цепок, к сожалению, постепенно сокращается.

– **Не рассматривали ли Вы новые направления – Турцию, Иран и прочие страны?**

– Эти варианты со счетов не сбрасывали. Но из-за негативных отзывов наших коллег, имеющих опыт работы на этих направлениях в 2022 – 2023 гг. (в части временных затрат и экономической нецелесообразности), мы пришли к выводу, что нам пока это не интересно. Не знаем, как сейчас там, но достойных запросов в направлении Турции пока не поступало. Были лишь совсем неинтересные предложения.

– **Расскажите про свой автопарк. У вас порядка 15 машин. Как обстоят дела с подвижным составом?**

– Мы для себя приняли решение, что будем его обновлять. Машины, которые старше пяти лет, продадим и приобретем китайский SITRAK. У нас уже есть несколько единиц такой техники. Правда, период их эксплуатации пока небольшой, по-



Я. А. Бойко с партнером

рядка двух месяцев. Есть некоторые негативные моменты «детского» характера. Но есть один достаточно серьезный, мы его решаем. Это проблема с коробкой передач. Сейчас наша машина находится у дилера на «перезаливке» прошивки КПП, надеемся, что это поможет.

– **Будем надеяться, что проблема решится, а в следующем году Вы поделитесь накопленной практикой эксплуатации китайской техники с нашими читателями. Особенно интересен опыт зимой – сложное время года для техники.**

– Да, конечно, с радостью. Благодаря этому многие узнают о нюансах при их эксплуатации.

– **Отлично, а то в данное время альтернатив по покупке тягачей у нас немного, в большинстве своем это китайские марки. Европейцы нас, мягко говоря, «кинули»: ни машин, ни сервиса, ни гарантии. Купить технику в принципе можно, но очень дорого выходит.**

– Мало того, что цена большая, но, как Вы правильно говорите, нет гарантийных обязательств от европейцев. Нужно всегда взвешивать все решения. Приобрести-то можно, но что потом с этим делать...

Сейчас, как ни странно, большая проблема не связана с работой или подвижным составом, а обусловлена нехваткой человеческого ресурса. У нас, слава богу, никогда не было текучки кадров. Мы очень

гордимся, что создали такие условия и для водителей, и для менеджеров, дабы они ценили свою работу у нас. Если взять менеджеров, то у них хорошее рабочее место, уютный офис и все, что связано с их удобством на работе. Если же взять водителей, то и для них мы стараемся создать комфортные условия, и это одна из причин, по которой мы покупаем новые машины. Кроме того, это и стимул для привлечения новых водителей, и поощрение наших водителей, которые работают в компании не один год. В «ЕВРОСТАР» есть и те, кто трудится более десяти лет, и, безусловно, они уже заслужили право осуществлять перевозки на новых, современных и комфортных автомобилях.

Но мы фиксируем, что есть определенные сложности с поиском водителей. Молодых, к сожалению, не видим. Мы открыты для того, чтобы проводить стажировку малоопытных водителей. У нас нет такого жесткого критерия по опыту вождения от трех лет, как у большинства компаний. На предприятии достаточно гибкий подход к этому. В организации имеется положительный опыт работы с молодыми водителями. После прохождения у нас стажировки они показывали очень высокие результаты, в частности на лесовозах.

– **Это очень похвально, что Вы так заботитесь о своих кадрах.**

Работа с наставниками для молодых водителей очень полезна.

– Безусловно. Но, к сожалению, даже при таком подходе не возникает особого всплеска интереса к профессии. В компании, кстати, доплачивают и наставнику за его работу, и обучаемому в процессе стажировки. Возникали различные ситуации. Приходили молодые ребята, отработали две-три недели и потом говорят, что это, мол, не мое. Причины разные, в большинстве своем это семейные обстоятельства, долгое отсутствие не для всех подходит.

– **В этом есть своя правда. Какие можете выделить перспективы на данный момент?**

– Себестоимость услуг растет, и тренд этот продолжается. Это приводит к удорожанию всего сопутствующего. В части перспектив, я считаю, что Санкт-Петербургские порты должны начать больше генерировать грузовой трафик у себя, тем самым перевозчики региона будут больше вовлечены в данную логистику.

– **Будем надеяться! И, наверное, последний вопрос. «ЕВРОСТАР» принят в действительные члены АСМАП в 2019 г. Какие плюсы Вы видите в этом?**

– Площадка Ассоциации позволяет общаться с профессиональным сообществом на соответствующем уровне. АСМАП предоставляет возможность быть в курсе многих процессов, которые происходят внутри нашего бизнеса, в том числе обеспечивает коммуникацию с таможенными органами, Ространснадзором и прочими структурами. Все это так или иначе позитивно влияет на нашу деятельность. Мы находимся в информационном поле и можем оперативно реагировать на различные изменения. Считаю, что подобного рода ассоциации должны быть в любой сфере, не только в нашей. 🚫

Судебная практика

по транспортным вопросам



На страницах журнала «МАП» открываем цикл статей, обобщающих практику судебной защиты по вопросам, касающимся транспортной сферы. Этот материал посвящен общим вопросам квалификации договоров перевозки груза, существенным условиям договора перевозки груза и принятия груза к перевозке.

Екатерина РЯЗАНОВА,
руководитель группы судебной
защиты и корпоративных отношений
Юридического управления АСМАП
(ryazanova@asm.ap.ru)

Общие вопросы квалификации договоров перевозки груза

Договор перевозки является возмездным, поскольку за перевозку взимается провозная плата

Исходя из положений статей 784, 785, 786 Гражданского кодекса Российской Федерации, перевозкой является коммерческая деятельность, осуществляемая на основании договоров перевозки по доставке на возмездной основе объекта перевозки в пункт назначения (Постановление Верховного Суда РФ от 4 мая 2016 г. № 3-АД16-1).

Гражданский кодекс Российской Федерации предусматривает, что за перевозку грузов, пассажиров и багажа взимается провозная плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами (Решение Верховного Суда РФ от 16 мая 2014 г. № АКПИ14-307).

В силу статьи 785 Гражданского кодекса Российской Федерации по своей правовой природе договор перевозки является возмездным. Обязанности одной стороны совершить определенное действие корреспондирует встречная обязанность другой стороны по предоставлению первой стороне определенного имущественного блага – так называемого встречного удовлетворения (Апелляционное определение СК по гражданским делам Владимирского областного суда от 08 февраля 2017 г. по делу № 33-483/2017).

Указанная выше правовая позиция также подтверждена следующими судебными актами: Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 26 января 2017 г. № Ф07-11845/16 по делу № А56-94808/2015; Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 11 августа 2016 г. № Ф08-5202/16 по делу

№ А32-34308/2015; Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 15 июля 2016 г. № Ф03-3166/16 по делу № А51-27604/2015; Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 5 июня 2015 г. № Ф01-1863/15 по делу № А29-7388/2014; решение Липецкого областного суда от 30 июля 2020 г. по делу № 21-117/2020; апелляционное определение СК по административным делам Оренбургского областного суда от 22 декабря 2016 г. по делу № 33а-10186/2016; решение Верховного Суда Республики Татарстан от 09 ноября 2016 г. по делу № 77-2771/2016.

Договор перевозки является двусторонним договором в пользу третьего лица – грузополучателя

Договор перевозки по своей правовой природе является двусторонним договором в пользу третьего лица. Грузополучатель не может быть признан стороной договора перевозки грузов. Право согласования сроков доставки груза предоставлено грузоотправителю и перевозчику (Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 10 июля 2012 г. № 3786/12, Постановление Арбитражного суда Московского округа от 11 февраля 2021 г. № Ф05-24273/20 по делу № А40-72807/2020).

Отсутствие в договоре-заявке наименования грузополучателя, в связи с чем грузоотправитель допустил ошибку при заполнении ТН и груз не был доставлен в надлежащий пункт назначения и надлежащему грузополучателю, не влечет признание перевозчика виновным в недоставке груза

Груз не был доставлен в надлежащий пункт назначения и надлежащему грузополучателю в связи с допущенной грузоотправителем ошибкой при заполнении товарно-транспортной накладной. Действительное наименование грузополучателя перевозчику не было известно, поскольку в

договоре-заявке его наименование не было указано. Учитывая данные обстоятельства, суды пришли к выводу об отсутствии в действиях перевозчика вины в недоставке груза (Постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 10 октября 2013 г. № Ф05-11544/13 по делу № А40-101860/2012).

Договор по доставке груза, в котором отправителем, получателем и плательщиком выступает одно лицо, не является договором перевозки и должен квалифицироваться как обязательство по возмездному оказанию услуг

Грузоотправителем, грузополучателем и плательщиком по перевозкам являлось ЗАО, а перевозчиком – ООО. Исходя из субъектного состава, отношения сторон не являются обязательствами по договору перевозки, отвечают признакам договора по возмездному оказанию услуг (Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 17 февраля 2015 г. № Ф03-6321/14 по делу № А37-1175/2014).

Существенные условия договора перевозки груза

Срок доставки груза является существенным условием договора перевозки

Договоры на оказание транспортных услуг не соответствуют требованиям Гражданского кодекса Российской Федерации, предъявляемым к договорам перевозки, если в них не указаны наименование перевозимого груза, пункт назначения, сроки доставки груза (Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 25 августа 2016 г. № Ф07-5977/16 по делу № А56-39612/2015; Постановление Арбитражного суда Московского округа от 27 июля 2016 г. № Ф05-9851/16 по делу № А40-68236/2015; Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 10 марта 2016 г. № Ф03-309/16 по делу № А73-1/2015).

Наименование перевозимого груза является существенным условием договора перевозки

Основанием для доначисления спорных сумм налогов послужил вывод инспекции об отсутствии у общества документального подтверждения понесенных расходов, связанных с приобретением услуг у данных контрагентов, и реальности хозяйственных операций по перевозке груза. Общество не представило товарно-транспортные накладные, поручения экспедитору, экспедиторские расписки, подтверждающие перечень, условия оказания услуг и факт получения экспедитором для перевозки груза от клиента (грузополучателя). Представленные на проверку акты об оказании услуг не содержат обязательных к заполнению реквизитов или содержат их не в полном объеме. Так, не указаны содержание хозяйственной операции и ее измерители в натуральном выражении, наименование грузоотправителя и грузополучателя, количество и наименование перевезенного груза (Определение Высшего Арбитражного Суда РФ от 18 августа 2011 г. № ВАС-10665/11; Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 20 ноября 2019 г. № Ф04-5801/19 по делу № А81-2632/2019; Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 22 декабря 2016 г. № Ф09-11011/16 по делу № А60-9303/2016; Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 25 августа 2016 г. № Ф07-5977/16 по делу № А56-39612/2015; Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 24 августа 2016 г. № Ф03-3863/16 по делу № А51-20612/2015).

Количество груза (его вес, объем) является существенным условием договора перевозки

Основанием для доначисления спорных сумм налогов послужил вывод инспекции об отсутствии у общества документального подтверждения понесенных расходов, связанных с приобретением услуг у данных контрагентов, и реальности хозяйственных операций по перевозке груза. Общество не представило

товарно-транспортные накладные, поручения экспедитору, экспедиторские расписки, подтверждающие перечень, условия оказания услуг и факт получения экспедитором для перевозки груза от клиента (грузополучателя). Представленные на проверку акты об оказании услуг не содержат обязательных к заполнению реквизитов или содержат их не в полном объеме. Так, не указаны содержание хозяйственной операции и ее измерители в натуральном выражении, наименования грузоотправителя и грузополучателя, количество и наименование перевезенного груза, имя, отчество водителя, пункт погрузки и разгрузки, отсутствуют расшифровки подписи лиц, представителей заказчика.

Исходя из положений пункта 1 статьи 779, статей 785, 796 Гражданского кодекса Российской Федерации, в целях разграничения правоотношений по оказанию автотранспортных услуг по перевозке и услуг по предоставлению транспорта и механизмов в пользование суды считают, что существенными условиями договора перевозки являются условия о количестве (вес, объем) товара (определение Высшего Арбитражного Суда РФ от 18 августа 2011 г. № ВАС-10665/11; Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 24 августа 2016 г. № Ф03-3863/16 по делу № А51-20612/2015; Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 22 марта 2016 г. № Ф09-2891/16 по делу № А07-6313/2015; апелляционное определение СК по административным делам Верховного Суда Республики Татарстан от 05 июля 2019 г. по делу № 33а-10116/2019).

Существенным условием договора перевозки груза является пункт назначения

В тех случаях, когда в спорных договорах отсутствуют существенные условия договора перевозки, в частности указания о самом грузе как о предмете перевозки и условиях перевозки (а именно: не указано конкрет-

ное наименование груза, масса брутто, пункт отправления, дата и время подачи транспортного средства, продолжительность погрузки, пункт назначения, дата и время доставки, продолжительность выгрузки), суды приходят к выводу, что указанные договоры не являются договорами об оказании автотранспортных услуг по перевозке грузов.

Заключенные предпринимателем договоры на оказание транспортных услуг не соответствуют требованиям Гражданского кодекса Российской Федерации, предъявляемым к договорам перевозки, а именно: в них не указаны наименование перевозимого груза, пункт назначения, сроки доставки груза.

Исходя из положений пункта 1 статьи 779, статей 785, 796 Гражданского кодекса Российской Федерации, в целях разграничения правоотношений по оказанию автотранспортных услуг по перевозке и услуг по предоставлению транспорта и механизмов в пользование суды указали, что существенными условиями договора перевозки являются условия о пункте отправления и назначения (Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 20 ноября 2019 г. № Ф04-5801/19 по делу № А81-2632/2019; Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 22 декабря 2016 г. № Ф09-11011/16 по делу № А60-9303/2016; Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 25 августа 2016 г. № Ф07-5977/16 по делу № А56-39612/2015; Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 24 августа 2016 г. № Ф03-3863/16 по делу № А51-20612/2015; апелляционное определение СК по административным делам Верховного Суда Республики Татарстан от 05 июля 2019 г. по делу № 33а-10116/2019).

Условие о пункте отправления перевозки является существенным условием договора перевозки груза

Исходя из положений пункта 1 статьи 779, статьей 785, 796 Гражданского кодекса Российской Фе-

дерации, в целях разграничения правоотношений по оказанию автотранспортных услуг по перевозке и услуг по предоставлению транспорта и механизмов в пользование судами было установлено, что существенными условиями договора перевозки являются условия о пункте отправления и назначения.

Договор перевозки грузов является самостоятельным видом договоров, правовая природа которого (в отличие от других схожих договоров) характеризуется его направленностью на оказание услуги по доставке груза в пункт назначения. Данная специфика прямо следует из положений ст. 784, 785 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Если судами будет установлено, что такие условия, как пункт отправления и назначения перевозки, договор не содержит, а представленные в материалы дела акты, заявки и путевые листы не свидетельствуют о передаче и приемке конкретного груза по количеству и качеству в месте отгрузки и доставки, то такие правоотношения могут быть квалифицированы как возмездное оказание услуг, а не перевозка (Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 20 ноября 2019 г. № Ф04-5801/19 по делу № А81-2632/2019; Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 24 августа 2016 г. № Ф03-3863/16 по делу № А51-20612/2015; Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 22 марта 2016 г. № Ф09-2891/16 по делу № А07-6313/2015; апелляционное определение СК по административным делам Верховного Суда Республики Татарстан от 05 июля 2019 г. по делу № 33а-10116/2019).

Порядок расчетов и сумма договора являются существенными условиями договора перевозки груза

Исходя из положений пункта 1 статьи 779, статей 785, 796 Гражданского кодекса Российской Федерации, в целях разграничения правоотношений по оказанию автотранспортных услуг по перевозке и услуг по предо-

ставлению транспорта и механизмов в пользование суды установили, что существенными условиями договора перевозки являются условия о порядке расчетов и сумме договора перевозки.

Условие о провозной плате относится к существенным условиям договора перевозки (Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 24 августа 2016 г. № Ф03-3863/16 по делу № А51-20612/2015; Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 22 июля 2016 г. № Ф07-5363/16 по делу № А56-51278/2015).

Срок и порядок предоставления и использования автомобилей являются существенными условиями договора перевозки груза

Как следует из положений главы 40 Гражданского кодекса Российской Федерации, существенными условиями договора перевозки являются условия о предмете перевозки (вид груза), количестве товара (вес, объем), сроке доставки груза, о пункте отправления и назначения перевозки, порядке расчетов и сумме договора перевозки, сроке и порядке предоставления и использования автомобилей (Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 10 марта 2016 г. № Ф03-309/16 по делу № А73-1/2015; апелляционное определение СК по административным делам Верховного Суда Республики Татарстан от 05 июля 2019 г. по делу № 33а-10116/2019).

Маршрут следования не является существенным условием договора перевозки груза

Маршрут следования не является существенным условием договора перевозки грузов и, как следствие, не согласовывается ни с грузоотправителем, ни с грузополучателем. В связи с этим перевозчик вправе осуществить перевозку груза любым доступным маршрутом с соблюдением места доставки груза и срока (Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 16 сентября 2016 г.;

№ Ф07-7378/16 по делу № А56-16093/2015).

Принятие груза к перевозке

Согласно статье 785 Гражданского кодекса Российской Федерации действие договора перевозки начинается с момента принятия груза и прекращается его выдачей в пункте назначения.

При отсутствии в ТТН подписи перевозчика, удостоверяющей прием груза, груз не считается принятым перевозчиком к перевозке

Товарно-транспортная накладная удостоверяет заключение договора перевозки, но ответственность за груз перевозчик несет только после принятия его к перевозке, что удостоверяется его подписью в накладной. Принятия груза к перевозке суды не установили (определение Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 апреля 2010 г. № ВАС-3251/10).

При отсутствии доказательств передачи груза перевозчику договор перевозки считается незаключенным

В случаях отсутствия доказательств факта передачи груза перевозчику суды приходят к выводу о неподтверждении обществом заключения договора перевозки и возникновения обязательственных отношений между сторонами.

В указанном случае суды приходят к выводам о незаключенности договора перевозки ввиду отсутствия доказательств передачи обществом груза перевозчику для осуществления перевозки (Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 8 августа 2019 г. № Ф04-2793/19 по делу № А46-11676/2018; Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 17 июля 2012 г. № Ф03-2410/12 по делу № А24-5504/2011).

(Продолжение следует.)

Статья подготовлена с использованием материалов, размещенных в электронном периодическом справочнике «Система ГАРАНТ».



Курс на постоянное развитие

По итогам 2022 года одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» в Приволжском федеральном округе в категории свыше 10 до 50 транспортных средств признано ИП Кочурова С. Ю. Познакомимся поближе с его деятельностью.

Александр ЛИНДВАЛЬ,
представитель АСМАП в г. Казани
(kazan@asmap.ru)

В августе 2007 г. в качестве индивидуального предпринимателя была зарегистрирована Светлана Юрьевна Кочурова. Это транспортное предприятие, которое стало осуществлять междугородные перевозки грузов. Его создание было вызвано необходимостью вывоза продукции совместного деревообрабатывающего предприятия ООО ТПК «Восток-ресурс», а собственного автопарка и наемного транспорта в те времена не хватало. Тяготы управленческой работы, ремонта техники, эксплуатации и логистики легли на плечи супруга С. Ю. Кочуровой – Виталия Георгиевича (совладельца ООО ТПК «Восток-ресурс»). Первой транспортной единицей стал седельный тягач МАЗ с полуприцепом Kroppe. Со временем автопарк пополнился двумя тягачами DAF с полуприцепами.

Перевозки осуществлялись в центральной части и северо-западном направлении страны. В те времена приходилось непросто: неразвитость сервисных центров, сложности с бесперебойной поставкой автозапчастей давали о себе знать. Если случались поломки в дороге, нужно было оперативно решать вопросы и выезжать на помощь водителю в любое время суток.

Осваивая новые направления, чувствуя уверенность в перспективах развития, постепенно организация перешла к обновлению автопарка. Приобретались новые, современные, отвечающие более высоким требованиям дальнемагистральных перевозок тягачи Volvo с полуприцепами Kroppe.

Для организации международных перевозок в 2019 г. работники



Один из лучших водителей ИП Кочурова С. Ю. Т. И. Марков на погрузке в дальний рейс

были направлены на обучение в «Набережночелнинский учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков». Первую международную автомобильную перевозку выполнили в июле 2019 г. На пути возникали трудности разного характера, с которыми достойно справились, получив новый профессиональный опыт.

Стремительно модернизировались и производственные мощности предприятия ООО ТПК «Восток-ресурс». Это способствовало развитию его транспортного подразделения – ИП Кочурова С. Ю. Количество машин для осуществления международных перевозок к февралю 2021 г. увеличилось до 11 единиц. В том же году организация была принята в действительные члены АСМАП, получила допуск к процедуре МДП. ➔



Первый МАЗ ИП Кочурова С. Ю.

Увеличение объемов продукции требовало освоения новых направлений перевозок грузов и расширения автопарка. Для решения поставленных задач на базе ООО ТПК «Восток-ресурс» осенью 2021 г. создана дополнительная колонна автотранспорта с возможностью выполнения международных автомобильных перевозок. Предприятие тоже было принято в действительные члены Ассоциации и получило допуск к системе МДП. Сбыт продукции в основном оказался ориентирован на страны Евросоюза.

С началом санкционной политики и вводом пятого пакета санкций со стороны недружественных стран логистика российских перевозчиков, занятых на МАП, рухнула, потребовалось перестраивать направления транспорта. Перешли на увеличение внутрироссийских перевозок, начали осуществлять рейсы в Узбекистан и Турцию. В планах – освоение новых рынков грузоперевозок (преимущественно в страны Центральной Азии) и увеличение доли внутрироссийских направлений.

В 2023 г. ООО ТПК «Восток-ресурс» запустило в работу новое производство топливных древесных гранул (пеллет). С ростом доли продукции требуется и увеличение транспортного цеха. С учетом сложившейся геополитической обстановки принято решение пополнить автопарк тягачами китайского производства Sitrak. ИП Кочурова С. Ю. и ООО ТПК «Восток-ресурс» уже приобрели первые семь единиц данной техники. Опыт эксплуатации положи-



На фотографиях показано, как изменилась складская логистика. Переход погрузки транспорта с козлового крана на вилочные автопогрузчики

тельный, нареканий от водителей не поступало.

Предприятия не стоят на месте. Используя инновационные технологии и адаптируясь под сложившиеся реалии, они уверенно ведут курс на постоянное развитие производства

и грузоперевозок. Коллективы организаций неоднократно поощрялись республиканским руководством за высокие показатели в области лесовосстановления региона и вклад в развитие Увинского района Удмуртской Республики. ➔



С чего начинало развиваться ООО ТПК «Восток-ресурс»...

...и какое современное оборудование работает в настоящее время

Сорок лет спустя

Ровно сорок лет назад главное управление «Совтрансавто» решило открыть свое представительство в Монголии в г. Цаган-Нуре (Западная Монголия). Именно в этот город в то время осуществлялись перевозки грузов на монгольскую перевалочную базу и нефтебазу из Бийска и Новосибирска силами двух автотранспортных предприятий – «Совавто-Бийск» (г. Бийск) и «Автокомбинат № 1» (г. Новосибирск). Грузопоток в среднем составлял по сорок автомобилей в день. Рейсы осуществляли только эти два советских перевозчика, никаких других (пассажирских, туристических, таксомоторных, личных) не было. Для координации с монгольской стороной перевозок грузов в экспортном и импортном направлениях и был создан аппарат представителя «Совтрансавто» в Монголии. Руководил процессом формирования этого нового структурного подразделения заместитель директора «Совтрансавто» по Востоку Анатолий Игнатьевич Ненашев. Первым представителем был назначен Вячеслав Николаевич Брайко, который позднее являлся представителем АСМАП по Западно-Сибирскому региону. На страницах журнала «МАП» он поделился информацией о том, что изменилось на западно-монгольском направлении перевозок за прошедшие четыре десятилетия.



Вячеслав БРАЙКО

В Цаган-Нур я прибыл 22 июня 1983 г. На месте выяснилось, что заниматься созданием самых необходимых для работы условий придется самостоятельно. Например, если хочешь иметь в доме и офисе свет, нужно заводить свою дизельную электростанцию, чтобы не замерзнуть, необходимо три раза в день топить печку, а туалет вообще расположен на улице.

Вспомнил те далекие времена, и у меня появилась идея в настоящее время проехать на легковом автомобиле из Новосибирска до г. Баян-Улгий (областной монгольский центр), чтобы воочию увидеть, что же изменилось за прошедшие годы.

Первое, что бросается в глаза, это, конечно, появление новых дорог и несомненное улучшение качества имеющихся ранее. Сорок лет назад половина дороги Новосибирск – Цаган-Нур была покрыта щебнем и местами превращалась в «стиральную доску». Водители, приезжавшие ко мне в Цаган-Нур, жаловались на монгольский участок дороги (30 км), просили решить вопрос с ее грейдированием от государственной границы СССР – МНР до Цаган-Нура хотя бы один раз в месяц. Им приходилось возражать, что не только 30-й км, но и 500 км покрытия по советской территории нисколько не лучше. Как говорили водители КАМАЗов: «Едешь по этой «стиральной доске» и рукавом слезы вытираешь – татарина жалко» (это они о своих КАМАЗах).

Сегодня в дороге никаких проблем не возникает на всем ее протяжении, включая и монгольскую сторону. Асфальтовое покрытие от Новосибирска не только до Баян-Улгия (куда сегодня осуществляются перевозки всех грузов), но и до Улан-Батора. А это еще 1 800 км. Нужно отметить, что из Баян-Улгия в Улан-Батор три раза в неделю ходят современные маршрутные автобусы. Вызывает удивление развитие пассажирских перевозок. Есть даже таксомоторные из Кош-Агача



(райцентр Республики Алтай в 50 км от границы) до Баян-Улгия (170 км по монгольской территории). Но еще большее изумление вызывают нерегулярные пассажирские перевозки на современных автобусах, осуществляемые казахскими перевозчиками по маршруту Караганда – Астана – Баян-Улгий раз в неделю по мере накопления пассажиров. Являясь нерегулярными, на границе они пользуются всеми преимуществами регулярных пассажирских перевозок. В первую очередь это приоритетное право проезда через АПП. Автобусы заезжают туда без очереди, тормозя всех, кто здесь находится. А ведь досмотр 42 пассажиров занимает немало времени. Обидно, что мы не можем составить конкуренцию казахским перевозчикам в части открытия регулярного автобусного сообщения по маршруту Новосибирск – Барнаул – Бийск – Горно-Алтайск – Кош-Агач – Баян-Улгий (Монголия).

В дополнение к своим наблюдениям хочу отметить, что открыта отличная трасса через Монголию в Китай (Синьдзян-Уйгурский автономный район) через АПП Булган – Такашкен. В настоящее время и российские, и монгольские компании все активнее пользуются возможностью перевозки грузов из Китая в Россию по этому



новому направлению (транзитное расстояние по Монголии от АПП «Ташанта» до АПП Булган – Такашкен 850 км). А ведь из Урумчи (столица СУАР) идет хорошего качества Каракарумское шоссе в Пакистан. Если когда-нибудь российские автомобили смогут двигаться по Китаю без ограничений, то оно сможет стать дорогой через Монголию не только в Китай, но и в Пакистан.

За сорок лет организация российско-монгольских перевозок грузов очень изменилась. Достаточно сказать, что на тот момент в Ташанте на таможне работало семь человек, включая руководителя. И это при ежедневном грузопотоке в 40 транспортных средств. На монгольской таможне вообще обходились двумя штатными единицами (начальник и его заместитель). На мои вопросы о том, как эти два человека справляются с таким объемом, они отвечали, что советская таможня работает так хорошо, что за ней не требуется что-либо перепроверять, и им остается только фиксировать заезд машин в Монголию и их выезд из страны. Перепроверять советских таможенников на предмет досмотра груза и подвижного состава нет никакого смысла. И это на самом деле было так!

Однако произошли не только улучшения. Так, в те годы АПП функционировал все 365 дней в году, включая выходные и праздничные дни. Сегодня же не работает по воскресеньям и в праздники. Причем все это делается по договоренности между российскими и монгольскими органами, которые ответственны за работу АПП. Возникает вопрос: почему в советское время при потоке в 40 машин в сутки АПП работал 365 дней в году, а сегодня едва ли наберется 260 дней?

Никогда не забуду, как 1 января мы поздравляли друг друга с Новым годом. Точно так же в День работника автомобильного и городского пассажирского транспорта (последнее воскресенье октября), 7 ноября, 8 Марта, 1 и 9 Мая. Сегод-



ня эти дни нерабочие. Кроме того, если АПП «Ташанта» работает без обеда, то монгольская граница закрывается в 12:30 и открывается в 14:00. Возвращаясь из Монголии, я в это обеденное время как раз и угодил. Сорок лет назад ни о каком закрытии АПП на обед не было и речи.

С большим интересом я пообщался с водителями грузовиков, среди которых оказались и те, кто приезжал ко мне в Цаган-Нур сорок лет назад! В советское время на АТП «Совавто-Бийск» и новосибирском Автокомбинате № 1 существовали целые водительские династии: отец и сыновья Зыбины, отец и сыновья Рассказовы, отец, сын, зять Зенченко и другие. Так вот, Женя Рассказов встретился мне на монгольской таможне, ожидал окончания обеденного перерыва (единственный плюс от закрытия границы на обед). В настоящее время он работает на тягаче Scania с полуприцепом-цистерной и осуществляет перевозки в Монголию ГСМ. Но если в советское время делал два рейса в неделю из Бийска, то сегодня – только один из-за закрытия границы в воскресные и праздничные дни. С большой теплотой он

вспоминал советский период его работы водителем на перевозках грузов в Монголию: «Монголия – штука заразная. Заразили меня ею отец с братом, и вот до сих пор этой страной болею».

По дороге мне встретился еще один водитель, который сорок лет назад приезжал ко мне в Цаган-Нур. Только теперь он не водитель, а предприниматель, и его предприятие (ООО «Синтез») осуществляет перевозки грузов в Монголию. Нужно отметить, что ООО «Синтез» является действительным членом АСМАП, а сам он (Александр Александрович Полев) этой весной избран председателем Регионального совета Ассоциации в Сибирском федеральном округе.

Можно еще долго рассказывать о монгольских перевозках и людях, которые их осуществляют. И если сорок лет назад я свои ежеквартальные отчеты в «Совтрансавто» начинал с эпиграфа «Наше будущее на Востоке» и это воспринималось как шутка, то сегодня это уже реальная жизнь. 🚗

В Екатеринбурге состоялась выставка-форум по логистике и коммерческому транспорту Translogistica Ural 2023



В период с 17 по 19 октября 2023 г. в Екатеринбурге на площадке МВЦ «Екатеринбург-ЭКСПО» состоялась ежегодная выставка-форум по логистике и коммерческому транспорту Translogistica Ural 2023. Это крупнейшее на Урале мероприятие для специалистов транспортно-логистической сферы, которое собирает ведущих отраслевых участников не только из Уральского федерального округа.

На мероприятии присутствовали логистические и транспортно-экспедиционные компании, крупнейшие перевозчики, производители коммерческого транспорта, руководители и директора по логистике промышленных и торговых компаний Урала, представители Правительства Свердловской области, Министерства транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области и администрации г. Екатеринбурга.

В рамках деловой программы выставки-форума рассматривались вопросы контейнерных перевозок, перевозки грузов автомобильным и железнодорожным транспортом, таможенное регулирование внешнеэкономической деятельности и др.

Руководитель филиала АСМАП по Уральскому федеральному округу Г. А. Шпрейер принял участие в двух мероприятиях деловой программы выставки-форума в качестве

спикера. На пленарной сессии «Логистика Урала в период глобальных изменений: маршруты, возможности, практические решения» в своем выступлении он проинформировал об актуальных направлениях международных автомобильных грузоперевозок и проблемах, с которыми сталкиваются транспортные компании в иностранных государствах. В своем докладе он отметил значительное сужение географии грузовых перевозок и их переориентацию на восточное (Китай) и южное (Турция) направления.

О проблеме дефицита кадров профессиональных водителей, имеющих категории С и Е, Г. А. Шпрейер рассказал, выступая на панельной дискуссии «Грузовые автомобильные перевозки: как заработать бизнесу сегодня». Он отметил, что дефицит водительских кадров в грузовых перевозках автомобильным транспортом составляет в предприятиях от 5 до 30 %. Это в значительной мере негативно влияет на финансово-экономическое состояние автотранспортных предприятий и отрасли в целом. Участники мероприятия согласились с актуальностью проблемы и отметили, что для ее решения требуется поддержка органов власти в регионах.

Изменено местонахождение Казанского и Альметьевского таможенных постов Татарстанской таможни

По информации Татарстанской таможни, в соответствии с приказом ФТС России от 3 октября 2023 г. № 893 изменено местонахождение Казанского и Альметьевского таможенных постов.

Адрес Казанского таможенного поста: мкр-н Зеленодольский, г. Зеленодольск, промышленная площадка Зеленодольск, стр. 7, к. 1.

Адрес Альметьевского таможенного поста: г. Альметьевск, ул. Объездная, д. 5, стр. 1.

Данные таможенные посты осуществляют таможенный контроль товаров, перемещаемых в том числе автотранспортом международных почтовых отправлений, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых физическими лицами.

В Новополошке открыта временная зона таможенного контроля

ТУП «Белтехносервис» направило в АСМАП информацию об открытии в городе Новополошке временной зоны таможенного контроля (ВЗТК). Она функционирует круглосуточно (Республика Беларусь, Витебская область, г. Новополоцк, ул. Промышленная, 2Б, GPS 55.523103, 28.585366).

ВЗТК открыта для совершения операций по перегрузке всех категорий грузов, ввозимых европейскими перевозчиками через латвийско-белорусский участок границы, а также вывозимых перевозчиками ЕАЭС через латвийско-белорусский участок границы.

С информацией о перечне и стоимости услуг, оказываемых ТУП «Белтехносервис», можно ознакомиться на сайте http://btsgroup.by/file/price_list.pdf.

В Казани прошел третий форум межрегионального сотрудничества между Россией и Узбекистаном



Четвертого октября 2023 г. в Казани состоялся третий форум межрегионального сотрудничества между Россией и Узбекистаном, организованный Министерством экономического развития Российской Федерации. Первые две встречи проходили в столицах стран — в Ташкенте в 2018 г. и в Москве в 2021 г.

На мероприятии присутствовало более 3 000 участников из 14 регионов Узбекистана и 20 регионов России. Российскую делегацию возглавлял заместитель председателя Правительства Российской Федерации — министр промышленности и торговли Российской Федерации Д. Мантуров, узбекскую — заместитель премьер-министра Республики Узбекистан Ж. Ходжаев. В рамках форума подписано девять коммерческих документов на общую сумму 28,4 млрд рублей.

Представитель АСМАП в г. Казани А. Линдваль и руководители двух организаций — членов Ассоциации приняли участие в панельной сессии «Транспортно-логистическое партнерство: Россия и Узбекистан в мире новых вызовов», на которой с докладами выступили министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан Ф. Ханифов, заместитель министра транспорта Республики Узбекистан Ж. Чориев, генеральный директор Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Узбекистана (AIRCUZ) М. Далилов.



Участники сессии рассмотрели и обсудили:

- состояние и перспективы сотрудничества Российской Федерации и Республики Узбекистан в транспортно-логистической сфере;

- значимость транспортных и логистических проектов, а также инициатив по внедрению передовых технологий для эффективного достижения стоящих перед экономиками двух стран целей;

- дальнейшие меры по продвижению транспортных услуг и решений, обеспечивающих доступ к морским портам, что особенно важно для стран, не имеющих выхода к морю;

- развитие транспортных связей, соединяющих города, регионы и центры экономического роста двух стран, и цепочек поставок между Россией и Узбекистаном в целом.

В совместном заявлении участники сессии отметили:

1. Ключевое значение для обеспечения потребностей экономики имеют проекты в сфере создания новой и модернизации существующей транспортной инфраструктуры, в том числе взаимная увязка проектов в сфере развития международных транспортных коридоров, проходящих по территориям России и Узбекистана.

2. Задача укрепления транспортного каркаса Евразийского континента, с учетом большого числа государственных границ на транс-



сах международных транспортных коридоров, требует принятия скоординированных мер в сфере развития инфраструктуры пунктов пропуска, предварительного информирования контролирующих органов, приоритетного прохождения отдельных грузов международной торговли.

3. Исходя из географических особенностей региона, ключевое значение представляют собой мультимодальные транспортные решения и проекты, объединяющие потенциал различных видов транспорта. Участники конференции призывают продолжить обмен опытом по выстраиванию международных сервисов различными видами транспорта, устранению имеющихся барьеров и укреплению межотраслевого и межрегионального сотрудничества.

4. Необходимо продолжать диалог по включению в национальные планы региональных проектов в транспортно-логистической сфере, которые способствовали бы развитию двустороннего товарооборота и транзита.

5. Важно продолжать работу по развитию международных транспортных коридоров, поддерживать инициативы по организации новых мультимодальных маршрутов, в том числе Беларусь — Россия — Казахстан — Узбекистан — Афганистан — Пакистан.

Почитать, посмотреть



КНИГИ

АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ. «БРОНЕПАРОХОДЫ»

Жанр: Исторический роман

Объем: 717 страниц

Описание: «Бронепароходы» Алексея Иванова – это новый монументальный роман о людях, которые в самые сложные исторические периоды остаются верны себе. События книги разворачиваются на фоне трагедии 1917 г., когда войну вели и люди, и технологии, и капиталы. Как в таких условиях уберечь тех, кого ты любишь? Как защитить прогресс, которому безразличны социальные битвы? Герои романа ищут честный путь в будущее, а маленький человек становится сильнее, чем огромный и могучий пароход.



МАРИНА И СЕРГЕЙ ДЯЧЕНКО. «ЛЕОН»

Жанр: Фантастика

Объем: 310 страниц

Описание: Этот художественный проект Марина Дьяченко закончила уже после смерти своего мужа и соавтора. Главный герой – подросток Леон, растущий в условиях средневековья (не земного), в мире, где магия занимает важное место в жизни людей. Будучи плодом союза сразу двух семей – магической и купеческой, Леон разбирается со своим наследством, изучает магию и попадает в приключения. По отзывам читателей, они получили большое удовольствие от прочтения книги. Она солнечная, легкая, с многомерным миром и с интересными рассуждениями о природе добра и зла.



СЕРГЕЙ ЛУКЬЯНЕНКО. «ПРЫЖОК»

Жанр: Фантастический роман

Объем: 350 страниц

Описание: Новый роман Сергея Лукьяненко «Прыжок» завершает цикл «Соглашение», в котором автор в очередной раз обращается к научной фантастике. В XXIII веке человечество объединило силы, вышло в открытый космос и вступило в число шести самых развитых рас во Вселенной, заключив с остальными Соглашение о взаимопомощи. Знакомый читателям по прежним книгам экипаж корабля «Твен» должен выполнить задание сверхцивилизации Ракс, отказаться от него нельзя, но и выполнить сложно. Впрочем, будь все по-иному, не было бы ни космооперы как жанра, ни книг Лукьяненко, который способен удивить и заинтересовать даже искушенных читателей.

ФИЛЬМЫ

«РАЗЖАЛОВАННЫЙ»

Жанр: Драма

Страна: Россия

Режиссер: Владимир Тумаев

Актерский состав: Александр Михайлов, Никита Тезин, Филипп Бажин

Продолжительность: 92 минуты

Описание: Двое бойцов комендантской роты получают приказ доставить в тыл, в распоряжение военного трибунала, разжалованного лейтенанта, обвиненного в трусости. Конвой ведет его пешком по району недавних боев. В ходе своих странствий они наталкиваются на медсанбат, обосновавшийся в лесу. На этот же госпиталь выходит и группа немцев, прорывающаяся из окружения. Троица вынуждена принять бой, защищая раненых.



«КВЕСТ»

Жанр: Приключение

Страна: Россия

Режиссер: Иван Архипов

Актерский состав: Роман Курцын, Олег Тактаров, Сергей Рост

Продолжительность: 108 минут

Описание: Отцы двух подростков из обеспеченных семей – на спор, кто сломаётся раньше – отправляют их в секретный лагерь, где проводятся квесты с тематикой спецназа. Столкнувшись с первыми трудностями и неминуемыми социальными конфликтами, один из ребят просит забрать его домой. Однако накануне отъезда из лагеря пропадает самый юный воспитанник. Все квесты отменяют и самых подготовленных детей просят помочь с поисками. Дети становятся невольными свидетелями преступления и попадают в руки бандитов. Черда приключений, взаимопомощь и выручка... Молодые люди пытаются найти дорогу домой и вырваться из опасности, ведь все пошло не по плану.



«ПОВЕЛИТЕЛЬ ВЕТРА»

Жанр: Драма

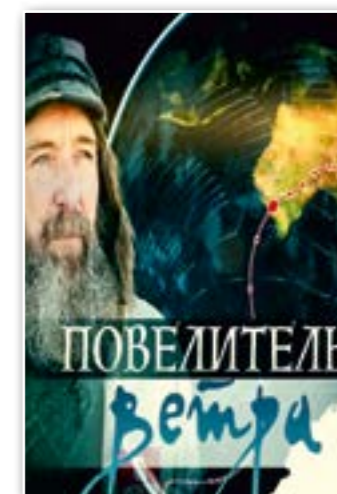
Страна: Россия

Режиссер: Игорь Волошин

Актерский состав: Федор Бондарчук, Анна Михалкова, Евгений Ткачук

Продолжительность: 94 минуты

Описание: Знаменитый российский путешественник Федор Конюхов, за плечами которого покорение земных полюсов, океанов и высочайших вершин, отправляется в новое, свое самое опасное путешествие. Ему предстоит обогнуть Землю на воздушном шаре в полном одиночестве. Полет готовит целая команда, но нельзя предвидеть все опасности, которые ждут путешественника в экстремальных условиях. Конюхов попадает в ураган, без связи, сна, почти без воздуха он должен идти только вперед, чтобы вернуться к тем, кого любит.



Не работа, а образ жизни

Водители говорят, что вождение для них – это не работа, а образ жизни. Они понимают друг друга без слов и часто могут предугадать поведение своего собрата в самой непредсказуемой ситуации. И, конечно же, у них есть универсальные рецепты на случай, если в дороге вдруг случится какая-то неприятность.

Юрий ТЕЛЯТНИК

Радиосвязь

Традиция иметь рацию в кабине возникла давно. При помощи этого

устройства водители передают информацию о постах ДПС, очередях на таможне, дорожных и погодных условиях. В критической ситуации радиосвязь способна спасти от ДТП. Известны случаи, когда у одного из автомобилей отказывали тормоза. И именно возможность связаться друг с другом спасала и водителя сломавшегося автопоезда, и остальных участников дорожного движения.

Рация служит не только для дела, но и для простого общения. Путь, как правило, длинный, а молчать много часов подряд не каждый сможет. При помощи радиосвязи водители передают товарищам информацию о хороших кафе, а также о лучших придорожных гостиницах, да и просто делятся впечатлениями от пейзажей за окном.

Медицинские хитрости

Длительное нахождение за рулем здоровья не прибавляет. У водителей со стажем рано или поздно начинают возникать проблемы со спиной и ногами. Почти каждому дальнбойщику известны приемы устранения дискомфорта. Бывалые автотранспортники охотно делятся ими с новичками.

Чтобы избежать отечности в ногах, за сутки до поездки рекомендуется употребить мягкий жиросжигатель для спортсменов, например на основе зеленого чая. Это помогает убрать из организма лишнюю воду. Одновременно исключают из рациона продукты с большим содержанием соли и сахара. А для того, чтобы помочь ногам непосредственно в дороге, водители используют компрессионные гольфы. Их кладут в бардачок и надевают по мере надобности.

Боль в спине во время долгой поездки отчасти можно предотвратить. Для этого советуют выбирать правильное положение. Желательно, чтобы лопатки и поясница касались спинки кресла. Нельзя склоняться над рулем или наоборот – слишком сильно откидываться назад. При регулировке сиденья важно проследить, чтобы ноги оказались согнуты под прямым углом. Расстояние от

кресла до руля должно быть таким, чтобы ступне не приходилось тянуться к педали.

Не менее важно правильно установить зеркала заднего вида. Нельзя допустить, чтобы для просмотра дорожной обстановки водителю то и дело приходилось наклоняться.

Лайфхаки для безопасной езды

Дальнбойщики используют такие приемы, которые многим могут показаться странными. Например, они надевают на колесные гайки пустые пластиковые бутылки. На первый взгляд это выглядит глупо. Однако у этого явления есть вполне логичное объяснение. Бутылки необходимы для того, чтобы понять, все ли колеса крутятся. Если одно из них заклинит, автомобиль вполне может проехать несколько километров. Только вот покрывшись после такого испытания непременно придет в негодность. Если же на колесе надета бутылка, в зеркале легко можно отследить его исправность.

Полезные привычки

Некоторых водителей во время долгой дороги укачивает. В этом случае дальнбойщики начинают читать вслух дорожные знаки. Это требует концентрации внимания, а значит помогает побороть сонливость.

Опасность бывает связана не только с техникой. Опытные автотранспортники советуют новичкам никогда не брать в салон незнакомых попутчиков. Да, у кого-то могут быть вполне безобидные намерения. Однако слишком часто пассажиры оказываются преступниками. В результате сидящий за рулем подвергается нападению, что подчас заканчивается трагично.

Бытовые мелочи

Почти у каждого водителя большегруза в машине есть определенный набор предметов, которые могут пригодиться в поездке. К ним относятся запасная флеш-карта, скотч, папка с файлами, зарядное устройство для телефона, крем для обуви, влажные салфетки, мешки для мусора, блок-

нот, шариковая ручка, фонарик и многое другое. Ведь большинству междугородников (и тем более – международных) фактически приходится жить в машине по несколько суток подряд. Укомплектование автомобиля такими мелочами – и традиция, и насущная необходимость одновременно.

Еще один обычай – поддержание идеальной чистоты приборной панели. Загрязненные датчики и испачканная поверхность пластика у водителей автопоездов считаются признаком дурного тона.

Традиции

Есть и совсем неожиданные традиции. Так, водители стараются использовать во время длительных рейсов одежду, белье и постельные принадлежности одной цветовой гаммы. Это помогает не тратить время на сортировку вещей при стирке, если возникнет необходимость посетить прачечную.

Приметы и суеверия

Не все дальнбойщики в них верят, но многие перед поездкой соблюдают тот или иной ритуал. А кто-то на протяжении всего рейса старается держать себя в определенных рамках, чтобы не накликал беду.

Водители стараются не считать деньги в салоне автомобиля: это притягивает штрафы.

Многие не ставят на свой транспорт запчасти от машин, побывавших в ДТП. Есть мнение, что из-за них можно угодить в аварию.

Нельзя стучать по колесу: это может привести к проколу покрышки.

Запрещается ругать свою машину, а также говорить «при ней» о ее продаже, иначе она будет постоянно ломаться в пути.

Если после ремонта прокола сохранить предмет, который стал его причиной, то он защитит от подобных происшествий в дальнейшем.

Считается, что транспортное средство нельзя обходить спереди: это принесет неудачу.

Если старая машина служила исправно и приносила прибыль, после покупки нового автомобиля нужно прикрепить к нему что-то от прежней техники. Это поможет сохранить везение.

Перед рейсом нельзя стричь волосы и ногти, иначе «дороги не будет».

Хорошей приметой считается появление на кузове птичьего помета. Говорят, что это – к большой прибыли.

И еще один обычай. Водители придумывают своему автомобилю ласковое имя и обращаются к нему, как к живому существу. Многие верят, что у машины есть душа, поэтому говорить с ней нужно уважительно, тогда она обязательно оплатит тем же, а в дороге всегда будет сопутствовать удача. 🚗



ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 02.11.2023 № 511-ФЗ «О РАТИФИКАЦИИ СОГЛАШЕНИЯ МЕЖДУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИЕЙ И РЕСПУБЛИКОЙ БЕЛАРУСЬ О ВЗАИМНОМ ПРИЗНАНИИ И ИСПОЛНЕНИИ РЕШЕНИЙ ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

Ратифицировано соглашение между Россией и Беларусью о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, подписанное в городе Чолпон-Ате 8 сентября 2022 г.

Соглашением определены, в числе прочего, форма и содержание запроса об исполнении решения по делу об административном правонарушении в области дорожного движения, за совершение которого законодательством сторон предусмотрено наказание в виде лишения права управления транспортными средствами, административного штрафа, административного штрафа с лишением права управления транспортными средствами, порядок его направления, а также порядок исполнения решений о назначении наказаний (взысканий).

Вступил в силу 13 ноября 2023 г.

Комментарий АСМАП:

Ратификация соглашения является одним из элементов системы, направленной на выравнивание конкурентных условий с иностранными перевозчиками, обеспечивающей в том числе неотвратимость наказания за административные правонарушения.

В данном случае соглашение позволит обеспечить взыскиваемость штрафов с белорусских водителей, а также перевозчиков (собственников (владельцев) транспортных средств), привлеченных к административной ответственности за совершенные на территории Российской Федерации правонарушения в области дорожного движения.

АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 17.10.2023 № 1722 «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 26 ДЕКАБРЯ 2013 Г. № 1291»

Внесены изменения в порядок уплаты утилизационного сбора за колесные транспортные средства (шасси) и прицепы к ним

В числе прочего уточнен перечень документов, представляемых плательщиком при осуществлении таможенного декларирования для подтверждения правильности исчисления суммы утилизационного сбора, и порядок их представления в таможенный орган, а также внесены изменения в некоторые приложения.

Вступило в силу 29 октября 2023 г.

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ ОТ 22.06.2023 № 229

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПЕРЕЧНЯ ИНДИКАТОРОВ РИСКА НАРУШЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ (НАДЗОРА) НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ, ГОРОДСКОМ НАЗЕМНОМ ЭЛЕКТРИЧЕСКОМ ТРАНСПОРТЕ И В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ» ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНИЮСТОМ РОССИИ 25.09.2023 РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 75319

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

К таким индикаторам относится в том числе поступление в лицензирующий орган заявления о предоставлении лицензии и о включении сведений об автобусах в реестр лицензий (заявления о включении сведений о дополнительных автобусах лицензиата) от соискателя лицензии (лицензиата), автобусы которого, заявленные (используемые) для осуществления перевозок пассажиров и иных лиц автобусами, принадлежат на праве собственности или ином законном основании иному лицензиату, при условии отсутствия в лицензирующем органе от такого лицензиата заявления о прекращении лицензируемого вида деятельности либо заявления об исключении из реестра лицензий сведений об используемых для осуществления лицензируемой деятельности автобусах.

Признается утратившим силу аналогичный приказ Минтранса России от 3 ноября 2021 г. № 374.

Вступил в силу 6 октября 2023 г.



**ПРИКАЗ ФТС РОССИИ ОТ 23.08.2023 № 751
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОРЯДОК
ПРОВЕДЕНИЯ ТАМОЖЕННОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ,
ФОРМУ РЕШЕНИЯ ТАМОЖЕННОГО
ОРГАНА О НАЗНАЧЕНИИ ТАМОЖЕННОЙ
ЭКСПЕРТИЗЫ, УТВЕРЖДЕННЫЕ ПРИКАЗОМ
ФТС РОССИИ ОТ 16 ЯНВАРЯ 2019 Г. № 34»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
29.09.2023
РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 75401**

Дополнены основания проведения таможенной экспертизы в отношении проб и образцов товаров, изъятых таможенных, транспортных (перевозочных), коммерческих и иных документов

Таким основанием является в том числе необходимость проведения таможенной экспертизы при оказании государственной услуги по принятию предварительных решений о классификации товаров в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС в отношении товаров, находящихся под таможенным контролем. Также соответствующие изменения внесены в порядок формирования номера решения таможенного органа о назначении таможенной экспертизы и в форму решения таможенного органа.

Вступил в силу 2 ноября 2023 г.

**ИНФОРМАЦИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ, ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ
ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ**

ИНФОРМАЦИЯ ФТС РОССИИ

**РАЗЪЯСНЕНИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ
СТАТЕЙ 102 И 102.1 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА
ОТ 03.08.2018 № 289-ФЗ**

Даны разъяснения об особенностях применения временного периодического таможенного декларирования, неполного таможенного декларирования и периодического таможенного декларирования товаров

Случаи, при которых временное периодическое таможенное декларирование (далее – ВПД), неполное таможенное декларирование (далее – НТД) и периодическое таможенное декларирование (далее – ПТД) товаров не применяются, установлены статьями 102 и 102.1 Федерального закона от 3 августа 2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

В соответствии с указанными нормами ВПД/НТД/ПТД не применяются к товарам, в отношении которых принято решение о применении количественных ограничений, других запретов и ограничений экономического характера по их вывозу из Российской Федерации, в том числе за пределы таможенной территории ЕАЭС, а также в отношении которых принято реше-

ние о введении вывозных таможенных пошлин или об увеличении их ставок, в течение двенадцати месяцев с первого числа месяца вступления в силу такого решения, если Правительством Российской Федерации не предусмотрено иное.

Колебания размера ставок пошлин, вызванные особенностями применения механизма «плавающих» ставок пошлин, не являются основанием для применения запрета ВПД/НТД/ПТД. Также запрет на ВПД/НТД/ПТД может не применяться в случаях, когда в нормативном правовом акте о введении/увеличении ставок пошлин содержатся нормы, предусматривающие применение указанных особенностей декларирования в отношении товаров, затрагиваемых таким НПА.

Кроме того, запрет на ВПД не распространяется в том числе на товары, декларантами которых выступают лица, уплатившие за год, предшествующий дате подачи временной декларации на товары (временной таможенной декларации), таможенные пошлины, налоги в размере более ста миллионов рублей. В данном случае под годом, предшествующим дате подачи временной декларации на товары (временной таможенной декларации), понимаются 365 календарных дней, предшествующих дню подачи временной декларации на товары (временной таможенной декларации) включительно.

ИНФОРМАЦИЯ ФТС РОССИИ

**О ПРИМЕНЕНИИ ОСОБЕННОСТЕЙ
ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ТОВАРОВ,
ПОДПАДАЮЩИХ ПОД ДЕЙСТВИЕ
ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 21 СЕНТЯБРЯ 2023 Г. № 1538**

Разъяснены особенности применения таможенного декларирования в виде временного периодического таможенного декларирования, неполного таможенного декларирования и периодического таможенного декларирования товаров, в отношении которых принято решение о введении вывозных таможенных пошлин или об увеличении их ставок

Сообщается, что Постановлением Правительства Российской Федерации от 21 сентября 2023 г. № 1538 (далее – Постановление) в отношении широкой номенклатуры товаров предусмотрено применение с 1 октября 2023 г. по 31 декабря 2024 г. ставок вывозных таможенных пошлин, устанавливаемых в зависимости от среднеарифметического значения курса доллара США к рублю Российской Федерации, рассчитанного в период мониторинга в отношении широкого круга товаров.

На товары, в отношении которых принято решение о введении вывозных таможенных пошлин или об увеличении их ставок, в течение двенадцати месяцев с первого числа месяца вступления в силу такого решения Правительства Российской Федерации установлен запрет на применение особенностей таможенного декларирования в виде временного периодического таможенного декларирования, неполного таможенного декларирования и

периодического таможенного декларирования (далее соответственно – ВТД, НТД, ПТД), если Правительством Российской Федерации не предусмотрено иное.

Согласно Постановлению с 1 октября 2023 г. в отношении товаров, вывозимых из Российской Федерации за пределы таможенной территории ЕАЭС, на которые установлены ставки вывозных таможенных пошлин, допускается применение ВТД. Положения, позволяющие с 1 октября 2023 г. применять НТД и ПТД в отношении указанных в Постановлении товаров, вывозимых из Российской Федерации за пределы таможенной территории ЕАЭС, в Постановлении отсутствуют.

ИНФОРМАЦИЯ ФТС РОССИИ ОТ 27.10.2023

**ОБ ОСОБЕННОСТЯХ УПЛАТЫ
УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА
С 29 ОКТЯБРЯ 2023 Г.**

Разъяснены новации в администрировании утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним

29 октября 2023 г. вступает в силу Постановление Правительства Российской Федерации от 17.10.2023 № 1722, которым внесены изменения в части порядка уплаты утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним.

В связи с этим, в частности:

- установлено, что в случае, если транспортное средство ранее было ввезено в Российскую Федерацию, вне зависимости от обстоятельств его приобретения, в том числе на аукционах, либо у лиц, ранее не уплативших утилизационный сбор, взимание утилизационного сбора осуществляется исключительно таможенными органами;

- конкретизированы условия для применения пониженных коэффициентов суммы утилизационного сбора;

- изменяются сроки представления расчета утилизационного сбора и подтверждающих документов в таможенный орган;

- определено, что при осуществлении таможенного декларирования расчет утилизационного сбора и документы к нему представляются одновременно с подачей таможенной декларации;

- исключается необходимость представления документов, подтверждающих факт таможенного оформления транспортного средства в государстве – члене ЕАЭС или факт производства транспортного средства в государстве – члене ЕАЭС, в случае наличия таких сведений на официальном сайте ФТС России.



ИНФОРМАЦИЯ МВД РОССИИ ОТ 25.10.2023

**ВСТУПИЛА В СИЛУ ПОПРАВКА
К ГОСУДАРСТВЕННОМУ СТАНДАРТУ
ОТНОСИТЕЛЬНО РЕГИСТРАЦИОННЫХ
ЗНАКОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

С 18 октября 2023 г. разрешается установка «квадратных» госномеров на переднюю часть транспортного средства

Сообщается, что МВД была подготовлена поправка к ГОСТ Р 50577-2018 «Национальный стандарт Российской Федерации. Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования» в части распространения возможности установки государственного регистрационного знака типа 1А вместо государственного регистрационного знака типа 1 на переднюю часть транспортного средства с нестандартным местом крепления регистрационных знаков.

Поправка направлена на обеспечение безопасного и комфортного участия в дорожном движении всех категорий транспортных средств.

**АКТЫ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
КОМИССИИ**

**РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ
ОТ 25.09.2023 № 143**

**«О СТРУКТУРАХ И ФОРМАТАХ СВЕДЕНИЙ
ИЗ ЭЛЕКТРОННЫХ ДОКУМЕНТОВ И (ИЛИ)
СВЕДЕНИЙ ИЗ ДОКУМЕНТОВ, КОТОРЫЕ
ДОЛЖНА СОДЕРЖАТЬ НАВИГАЦИОННАЯ
ПЛОМБА НА ПЕРИОД ОТСЛЕЖИВАНИЯ
КОНКРЕТНОЙ ПЕРЕВОЗКИ»**

Утверждены структуры и форматы сведений из электронных документов и сведений из документов, которые должна содержать навигационная пломба на период отслеживания конкретной перевозки

Речь идет, в частности, о сведениях из лицензий на экспорт и импорт товаров, подтверждающих соблюдение запретов и ограничений, сведениях из счета-фактуры (инвойса), из транспортных (перевозочных) документов, из свидетельства о регистрации транспортного средства (тягача, прицепа), из иных документов, которые должна содержать навигационная пломба на период отслеживания конкретной перевозки.

Вступило в силу 26 октября 2023 г.

**РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ
ОТ 27.09.2023 № 146**

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

С 1 октября 2023 г. на 1 апреля 2024 г. перенесен срок вступления в силу некоторых решений Коллегии Евразийской экономической комиссии



Речь идет, в частности, о Решениях от 30 мая 2023 г. № 73 «Об утверждении формы транзитной декларации и порядка ее заполнения, а также об изменении и признании утратившими силу некоторых решений Комиссии Таможенного союза и Коллегии Евразийской экономической комиссии», от 30 мая 2023 г. № 74 «О структуре и формате транзитной декларации и внесении изменений в некоторые решения Коллегии Евразийской экономической комиссии», от 30 мая 2023 г. № 75 «О структуре и формате декларации на товары и корректировки декларации на товары и внесении изменений в некоторые решения Комиссии Таможенного союза и Коллегии Евразийской экономической комиссии», от 5 июля 2023 г. № 88 «О внесении изменений в Порядок заполнения декларации на товары» и прочих.

Вступило в силу 1 октября 2023 г.

РЕШЕНИЕ СОВЕТА ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

ОТ 27.09.2023 № 95

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

До 31 декабря 2027 г. включительно допускается не оснащать устройством или системой вызова экстренных оперативных служб транспортные средства (шасси) категорий М1, М2, М3, N1, N2 и N3, которые изготовлены на территории ЕАЭС

Также до 31 декабря 2027 г. в Республике Беларусь и Российской Федерации допускаются установление требований и особенностей проведения оценки соответствия, а также выпуск в обращение транспортных средств, ввозимых из третьих стран юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, со дня изготовления которых прошло не более 3 лет, в соответствии с нормативными правовыми актами Правительства Республики Беларусь и Правительства Российской Федерации соответственно. В отношении таких транспортных средств не допускается оформление документов об оценке соответствия, предусмотренных Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011).

Уточняется, что до 31 декабря 2027 г. в Республике Армения, Республике Беларусь, Кыргызской Республике и Российской Федерации допускаются установление и применение обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств, производимых на территориях государств – членов ЕАЭС, а также проведение оценки соответствия таких транспортных средств в соответствии с нормативными правовыми актами Правительства Республики Армения, Правительства Республики Беларусь, Кабинета Министров Кыргызской Республики или Правительства Российской Федерации соответственно или в порядке, установленном законодательством указанных государств соответственно.

Вступило в силу 19 октября 2023 г.



Учебно-оздоровительный комплекс «Олимп»

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

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

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

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

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

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

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

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

Дополнительная информация на сайте www.hotelolimp.ru

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

Телефоны:

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

Факс:

8-40153-33-153

E-mail: info@hotelolimp.ru

