

МАП 1

165/2023

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls



Женский подход в мужской отрасли

Ветеран отечественного транспорта

Региональное собрание членов АСМАП в ПФО

В непрерывном развитии

Всерьез и надолго

Дорогие женщины!
Сердечно поздравляем вас с прекрасным
праздником Весны!

8 Марта – день восхищения и огромной признательности
женщинам – матерям, спутницам жизни,
хранительницам домашнего очага.

Международный женский день наполнен нежностью,
любовью, ароматами цветов и самыми искренними
словами в адрес прекрасной половины человечества.

Пусть в вашей жизни царит вечная весна, пусть ярко
светит солнце, пусть дни будут светлыми
и безоблачными, а сердце согревают прекрасные чувства.

Желаем вам доброго здоровья, большого личного счастья
и хорошего настроения!

Президент АСМАП **Е. С. Москвичев**
Генеральный директор АСМАП **А. Н. Курушин**



СОДЕРЖАНИЕ

ПОЗДРАВЛЯЕМ! <i>Автор: А. Новичкова</i>	2	ПАМЯТЬ Предприятие-орденоносец <i>Автор: А. Новичкова</i>	30
НАГРАДЫ Лауреаты почетных наград <i>Автор: А. Новичкова</i>	6	ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК Особенности перевозок грузов повышенной опасности <i>Автор: Т. Хамитова</i>	36
ЮБИЛЕЙ Ветеран отечественного транспорта <i>Поздравляем с юбилеем В. Ф. Вельсмана!</i> <i>Автор: И. Черняков</i>	8	ПОРТРЕТ ФИРМЫ Надежный партнер в янтарной столице России <i>Автор: Д. Фреза</i>	40
РЕГИОНЫ Не теряя оптимизма <i>Региональное собрание членов</i> <i>АСМАП в ПФО</i> <i>Авторы: Е. Окунев, А. Новичкова</i>	11	СТРАХОВАНИЕ СМР-страхование: условия, цены <i>Автор: А. Назина</i>	43
КАДРЫ Женский подход в мужской отрасли <i>Авторы: А. Новичкова, А. Ларионов,</i> <i>И. Черняков, А. Егоров, Е. Шилова,</i> <i>А. Антонов, С. Ремизов</i>	14	ТАМОЖНЯ Допущение ТС к перевозке товаров под таможенными пломбами <i>Автор: Е. Иванов</i>	46
РЕГИОНЫ В непрерывном развитии <i>Авторы: В. Брайко, А. Антонов</i>	20	КАДРЫ Водитель, доставивший праздник <i>Автор: Е. Шилова</i>	48
Всерьез и надолго <i>Автор: Е. Толмачева</i>	23	КОМПОНЕНТЫ Как продлить срок службы масла <i>Автор: А. Шилов</i>	50
БЕЗОПАСНОСТЬ Чтобы груз доехал без повреждений <i>Основные способы крепления грузов</i> <i>Автор: А. Микишин</i>	28	ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК Скрытые резервы «АСМАП-Транс» <i>Автор: Л. Билялова</i>	56
		НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА Обзор законодательства <i>Автор: Юридическое управление АСМАП</i>	57

МАП

«Международные автомобильные перевозки»
№ 1, 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 06.03.2023 г.

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

Поздравляем!



М. А. Дашко

Сердечно поздравляем первых именинников 2023 года среди организаций – членов АСМАП и их руководителей с юбилеями!

Традиционно, прежде всего, чествуем представительниц прекрасной половины человечества:



Т. В. Беякова

Марию Алексеевну Дашко,
генерального директора ООО «Сто дорог ДВ» (г. Уссурийск);
Ларису Александровну Шахбазову,
ветерана АСМАП (г. Светлогорск);
Татьяну Владимировну Беякову,
старшего экономиста Департамента экономики и финансов АСМАП.



В. Ф. Вельсман

От всей души поздравляем с 90-летием и желаем крепкого здоровья и долгих лет жизни

Вальтеру Федоровичу Вельсману,
ветерану АСМАП.



Г. М. Гадисов

Крепкого здоровья и больших успехов во всем желаем отметившим 75-летие

Гамиду Магомедовичу Гадисову,
представителю АСМАП в г. Махачкале;
Николаю Петровичу Рассказову,
ветерану АСМАП (г. Москва).



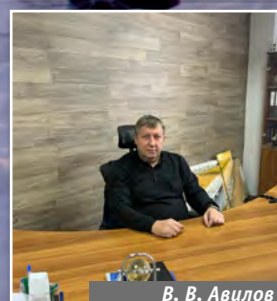
Н. А. Никишин

Всего самого доброго в честь 70-летия желаем

Валерию Владимировичу Кравчуку,
генеральному директору ООО «ТФК»
(Нижегородская область).

Тепло поздравляем с 60-летием и желаем бодрости духа

Алексею Алексеевичу Зиновьеву,
индивидуальному предпринимателю (г. Таганрог);
Николаю Александровичу Никишину,
директору ООО «Юнитранс» (Брянская область).



В. В. Авилов

Удачи во всех начинаниях по случаю 55-летия желаем

Валерию Валерьевичу Авилову,
генеральному директору ООО «Омега» (Смоленская область);
Ринату Раулевичу Камалову,
директору ООО «СОЛО» (г. Казань);

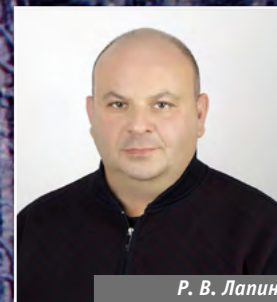


Р. Р. Камалов

Владимиру Николаевичу Полянскому,
генеральному директору ООО «ТРАНСЛОДЖИК»
(г. Санкт-Петербург).

Большого личного счастья и успехов во всем по случаю 50-летия желаем

Дмитрию Фаридовичу Гарипову,
директору ООО «ИРКУТ-Автотранс» (г. Иркутск);
Александрю Сергеевичу Посадскому,
индивидуальному предпринимателю (г. Петрозаводск).



Р. В. Лапин

Самые наилучшие пожелания и поздравления с 45-летием –

Роману Вячеславовичу Лапину,
директору ООО «Колизей НПП»
(г. Калининград).

Минуло три десятка лет со дня образования
ОАО «ПОГА - 10» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Александр Юрьевич Рюзин).

Четверть века назад началась история предприятий
ООО «Авторемонт» (Нижегородская область,
директор – Василий Константинович Аблызалов);
ООО «Волгаинтранс» (г. Самара,
генеральный директор – Эдуард Владимирович Щепков);
ООО «Выборг-Транс» (г. Выборг,
генеральный директор – Виктор Иванович Парасюк);
ООО «Диапазон» (Калининградская область,
директор – Александр Павлович Бобров);
ООО «ДОЛТАТОН» (г. Выборг,
генеральный директор – Сергей Николаевич Воронов);
ИП Зайцев Виктор Денисович (г. Брянск);
ИП Комиссаров Владимир Александрович
(Нижегородская область);
ООО «Техгаз» (г. Псков,
директор – Олег Васильевич Баранов);
ООО «ФЕНИКС-ТРАК» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Сергей Николаевич Саченко);
ООО «Ю-ТРАНСПОРТ» (Республика Дагестан,
генеральный директор –
Магомедмурад Абдулмеджидович Меджидов).

Два десятилетия назад было положено начало работе предприятий:

ЗАО «АДС» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Алексей Алексеевич Проничев);
ООО «Вымпел Интранс» (г. Волгоград,
генеральный директор – Александр Михайлович Сеницын);
ИП Левашова Елена Юрьевна (Удмуртская Республика,
исполнительный руководитель –
Михаил Григорьевич Левашов);
АО «Лорри» (г. Екатеринбург,
генеральный директор – Олег Игоревич Хаустов);
ООО «Полюс+» (г. Ростов-на-Дону,
генеральный директор – Александр Вячеславович Асерчев);
ЗАО «РутрансЛогистик» (г. Москва,
генеральный директор – Алексей Викторович Яшев);
ООО «Санитранс» (г. Москва,
генеральный директор – Сергей Николаевич Никитенко).

Юбилейный год – у следующих организаций,
зарегистрированных 15 лет назад:

ООО «АВ-Форвардинг» (г. Псков,
директор – Андрей Альфредович Янсон);
ООО «АДР»
(Брянская область, директор – Илья Ильич Килимиченко);
ООО «ВТМ» (г. Нижний Новгород,
директор – Лев Матвеевич Лухтон);
ООО «ДЭН-АВТО» (г. Выборг,
генеральный директор – Светлана Николаевна Дмитриева);
ООО «Лайнер» (Республика Дагестан,
генеральный директор –
Макамагомед Магомедович Хажабандов);
ООО «Логистика и Транспорт» (Брянская область,
генеральный директор – Оксана Викторовна Самойленко);
ИП Максимов Александр Викторович
(Московская область);
ООО «Орион Транс» (Брянская область,
генеральный директор – Алексей Иванович Перелыгин);
ООО «Рэди-Транс» (г. Казань,
директор – Рамиль Мансурович Латыпов).

На протяжении десяти лет успешную деятельность осуществляют:

ООО «АВТтранспорт» (г. Псков,
директор – Александр Викторович Щербак);
ООО «ТрансАвто» (Брянская область,
директор – Петр Федорович Танцууй);
ООО «ТРАНССЕТИ» (г. Екатеринбург,
управляющий – индивидуальный предприниматель
Артем Олегович Ядрышников).

Пятилетнюю историю со дня организации ведет
ООО «Сибирский лес» (г. Барнаул,
директор – Дмитрий Николаевич Тарасов).

От имени членов АСМАП Администрация Ассоциации тепло поздравляет юбиляров и желает им доброго здоровья, большого личного счастья и благополучия!



Лауреаты почетных наград

Многие годы толковые водители в сфере международных автоперевозок ценятся на вес золота. Они – лицо любой транспортной компании, их труд обеспечивает высокую репутацию предприятий. Как правило, представителями этой нелегкой профессии становятся волевые, серьезные и сдержанные люди, обладающие немалым багажом знаний и навыков, готовые к преодолению непростых испытаний. Ведь высоко сидеть и далеко глядеть из кабины тягача доступно практически каждому, а вот связать свою жизнь с работой, таящей в себе многочисленные перегрузки, перенапряжение и опасность, лишение радостей домашнего очага, согласны далеко не все. Безупречный труд российских водителей высоко ценится, в том числе и на международном уровне. Ежегодно по представлению организаций – членов АСМАП лучшие из них удостоиваются почетных наград Международного союза автомобильного транспорта.

Александра НОВИЧКОВА

В соответствии с решением президиума Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ/IRU) почетными дипломами и нагрудными знаками IRU в 2022 г. награждены более 1 700 водителей из 23 стран.

К данной награде представляются водители, осуществившие перевозки грузов или пассажиров общим пробегом не менее 1 млн км. Профессиональный стаж безаварийной работы при этом должен составлять не менее двадцати лет. Водители не должны иметь нарушений правил дорожного движения, таможенного и административного законодательства.

На этот раз обладателями наград среди организаций – членов Ассоциации стали 52 водителя:

– **Константин Романько** (ООО «Автозападтранс», Калининградская область);

– **Александр Керножицкий, Владимир Краевский, Олег Лавренчик, Иван Ромашко, Валерий Ярошевич** (ООО «АДЖЕНС», Московская область);

– **Геннадий Безуглов** (ООО «АКСС Плюс», Тверская область);

– **Виталий Абрамович, Александр Ветерец, Александр Герман, Михаил Горбачев, Игорь Дамаренок, Иван Зайковский** (ООО «ВестТрансЛайн», Смоленская область);

– **Игорь Жаров** (ООО «ВитаТранс-А», Смоленская область);

– **Вадим Горюнов, Юрий Кавьюк, Сергей Кезля, Геннадий Кротов, Юрий Орлов** (ООО Группа Компаний «Д-ТРАНС», Московская область);

– **Владимир Мартинкевич** (ООО «ДС-Восток», г. Москва);

– **Сергей Шеух** (ООО «ДС-Логистик», г. Москва);

– **Алексей Мугель** (ООО «КАР-ГОТРАНССЕРВИС», Брянская область);



– **Олег Петров** (ИП Крыжов С. В., Псковская область);

– **Олег Жестков, Олег Парамонов** (АО «Лорри», Свердловская область);

– **Михаил Куров** (ООО «Мастер Авто», г. Санкт-Петербург);

– **Владимир Бутковский** (ООО «ММАП», Приморский край);

– **Сергей Кандер, Владимир Кульбицкий, Олег Плевако** (ООО «НЕОТРЕЙД», Смоленская область);

– **Вячеслав Лопатин, Андрей Мартынов** (АО «НордЭкс Экспресс», г. Санкт-Петербург);

– **Алексей Абрамович, Алексей Андросюк, Иван Буцневич, Михаил Рымко** (ЗАО «Рутранс.Логистик», г. Москва);

– **Михаил Сергун** (ООО «СТАЛЕНА», Калининградская область);

– **Анатолий Бизунок** (ООО «Транс-Партнер», Калининградская область);

– **Сергей Ефимов, Олег Зайков, Игорь Колдин, Анатолий Коршунов** (ООО «Траско», Московская область);

– **Сергей Деревцов, Алексей Колесников, Алексей Орлов, Олег Хайнов** (ООО «Ф.Транзит», Смоленская область);

– **Сергей Кудин** (ЗАО «Фаворит-Сервис», Приморский край);

– **Игорь Григорович** (АО «ФЕСТИНА-ИНВЕСТ», г. Москва);

– **Александр Воинов, Александр Ментюк, Юрий Сыч, Николай Шушкевич** (ЗАО «ФЕСТИНА-РУС», г. Москва).

Администрация АСМАП сердечно поздравляет водителей с заслуженными наградами!

Опираясь на свой высокий профессионализм, они с честью справляются с поставленными задачами, демонстрируя выдержку и преданность выбранному делу.

Желаем им крепкого здоровья, большого личного счастья и успехов во всем! 🚚

Ветеран отечественного транспорта

Поздравляем с юбилеем В. Ф. Вельсмана!



Илья ЧЕРНЯКОВ

Вальтер Федорович родился в 1933 г. в Ленинграде, в семье офицера. Мать – эстонка, отец – русский. Фамилия ему досталась от матери. Вскоре началась война. В июле 1944 г. в боях за город Пыталово, находящийся ныне на территории Псковской области, погиб отец. Сегодня в центре Пыталово стоит обелиск, посвященный воинам Советской армии, погибшим при освобождении этого небольшого городка. Среди имен героев, начертанных на монументе, – Федор Вельсман. Вальтера Федоровича с его матерью эвакуировали в город Рыбинск, где он прожил с 1942 по 1944 г. После снятия блокады Ленинграда, в июле 1944 г., его семья возвращается из эвакуации. Время

было тяжелое, голодное, жили бедно. Ребенком Вальтер был простым, да и послевоенный город стал местом хулиганских драк дворовых компаний. Но вскоре двор ему заменил Ленинградский автотранспортный техникум, куда юный Вальтер Федорович поступил в 1949 г. Учеба и практические занятия увлекли, и спустя два года он сдал экзамен на водителя 3-го класса.

– Годы оказались интересными, был мальчишкой, все воспринимал с любопытством, – вспоминает Вальтер Федорович. – Помню ни с чем не сравнимый запах полуторки, с которой во дворе техникума мог возиться часами. Позже получил права 2-го класса, устроился на работу водителем машины скорой помощи. Тогда они производились на базе полуторки и лимузина ЗИС-101

22 февраля 2023 года ветерану российского транспорта, одному из старейших работников АСМАП Вальтеру Федоровичу Вельсману исполнилось 90 лет. О нашем юбиляре уже неоднократно рассказывалось, в том числе и в журнале «МАП». Тем не менее о такой масштабной личности можно с интересом повествовать вновь и вновь.

в специальном санитарном исполнении.

Затем в 1953 г. выпускника техникума направляют по распределению в Кировскую область (г. Уржум), где находилась автотранспортная контора. В 1956 г. он призван в Советскую армию, где служил техником, поскольку был уже специалистом со средним техническим образованием. Молодой офицер дослужился до капитана, а после увольнения из армии в 1959 г. вернулся в родной город.

Автомобильная практика, полученная в Уржуме, поможет Вельсману позже, когда специалист станет работать в 3-м автобусном парке мастером, затем – начальником цеха, производства, обеспечивая выход на линию основных на то время автобусов ЗИС-155 и ЛИАЗ-158.

В течение долгого времени рабочая биография Вальтера Федоровича была связана с главком «Главленавтотранс», его многочисленными подразделениями. В разные годы это было руководство АТП-110, Автоколонной-1105, которые занимались грузовыми перевозками, Управлением автомобильных дорог. А должность директора автохозяйства Треста грузовых перевозок Вельсман занял, будучи специалистом с дипломом одного из престижных вузов Ленинграда – Финансово-экономического института, который был окончен без отрыва от работы.

В этот период, находясь в одной из командировок на подведомственном предприятии в Твери, юбиляр познакомился со своей нынешней супругой – Любовью Николаевной, с которой они в прошлом году отметили золотую свадьбу!

Очередное назначение – директор крупнейшего в главке предприятия по обслуживанию промышленных предприятий «Ленпромтранс», которое он возглавлял на протяжении десяти лет, вплоть до 1986 г.

Затем последовала новая ступенька карьерной лестницы – ранг первого заместителя генерального



В годы работы в «Главленавтотрансе»

директора главка, где приходилось решать весьма нелегкие задачи. Чего только стоила отправка с берегов Невы 5 тыс. грузовиков на зерновую уборочную кампанию в Оренбургскую область! А потом, ближе к середине осени, всю эту армаду надо было передислоцировать в Центральную Россию – на уборку свеклы и подсолнечника. А сколько сил и энергии занимала органи-

зация кампании по вывозу торфа с месторождений Северо-Запада! И каждый раз Вальтер Федорович проявлял свои замечательные организаторские способности, умение объяснить людям задачу, увлечь, заинтересовать их.

Структура, в которой он отработал вплоть до 1993 г., не имела себе равных в стране. Будучи многопрофильной, она состояла из автобусных, грузовых, таксомоторных парков, ремонтных комбинатов, фирмы «Автотехобслуживание», куда входили сервисные и торговые центры – с ориентиром на работу с автовладельцами. Плюс объекты социальной инфраструктуры, в частности база отдыха «Знаменка» близ Петергофа. Одних только автомобилей главк насчитывал более 100 тыс., в том числе 50 тыс. грузовиков. В штате находилось около 113 тыс. человек. Руководитель главка приравнялся тогда к заместителю министра автомобильного транспорта РСФСР.

Распался СССР, растащили «Главленавтотранс». И в 1993 г. Юрий Сергеевич Сухин, на тот момент президент АСМАП, поручил Вальтеру Федоровичу создать на Северо-Западе принципиально новую организацию. Когда Вельсман возглавил представительство Ассоциации по Северо-Западу России (тогда так назывался будущий филиал АСМАП по СЗФО), международными перевозками занимались



На отдыхе с супругой

всего пять предприятий. Торговые отношения между странами в ту пору росли день ото дня. Особую роль приобретал автомобильный транспорт. Объем международных автомобильных перевозок грузов, осуществляемых российскими предприятиями, вырос в несколько раз. В целях развития отрасли юбиляр проводил большую работу с руководителями администраций субъектов Федерации, таможенными органами, Госавтоинспекцией, автодорожным надзором.

Для повышения профессиональной компетентности автоперевозчиков по инициативе Вальтера Федоровича и при его непосредственном участии в Санкт-Петербурге в 1993 г. был открыт Учебно-консультационный центр АСМАП, обучение в котором по настоящее время прошли более двадцати тысяч специалистов в сфере автомобильного транспорта и водителей-международников.

Благодаря огромному опыту, глубоким знаниям, превосходным организаторским способностям наш герой завоевал огромный авторитет среди перевозчиков. И по сей день он трудится (теперь уже со-



ветником) в созданном им филиале Ассоциации по СЗФО, у которого, кстати, в этом году тоже юбилей – 30 лет с момента организации!

Вальтер Федорович неоднократно поощрялся государственными и ведомственными наградами.

В 1981 г. он награжден орденом «Знак Почета», в 1984 г. – медалью «Ветеран труда». В 1991-м ему присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта РСФСР». В 1993 г. награжден нагрудным знаком «Почетный автотранспортник», в 1999-м – Почетной грамотой Минтранса России, в 2003 г. – нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России». Значительный вклад Вальтера Федоровича в развитие международных автомобильных перевозок также отмечался наградами иностранных государств. Так, в 2003 г. Министерством транспорта и коммуникаций Финляндской Республики он награжден «Знаком общественного признания Финляндской Республики» за большой вклад в развитие предпринимательства между Россией и Финляндией. И это неполный перечень всевозможных наград и знаков почета, которые хранятся у В. Ф. Вельсмана.

Администрация АСМАП тепло поздравляет Вальтера Федоровича с юбилеем и желает ему доброго здоровья, семейного счастья, благополучия и долгих лет активной плодотворной деятельности!



С внуками

Не теряя ОПТИМИЗМА

Региональное собрание членов АСМАП в ПФО

В середине февраля текущего года состоялось региональное собрание членов АСМАП в Приволжском федеральном округе.

Евгений ОКУНЕВ,
Александра НОВИЧКОВА

В собрании приняли участие генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин, председатель комитета по транспорту и дорожному хозяйству Законодательного собрания Нижегородской области В. И. Солдатенков, исполняющий обязанности заместителя руководителя МТУ Ространснадзора в ПФО О. А. Шеховцов, руководитель Департамента регионального развития и персонала Ассоциации В. Е. Фильченков.

Руководитель филиала АСМАП по ПФО Е. Г. Окунев представил отчет о работе подразделения по Приволжскому федеральному округу за 2022 г. и о задачах на 2023 г. Он отметил, что на протяжении последних лет количество чле-



Президиум регионального собрания

нов Ассоциации в регионе остается практически неизменным. Однако

проведенный анализ показывает, что из АСМАП выходят перевозчики, не выдержавшие конкуренции на этом рынке. На их место приходят новые организации с более современным парком автопоездов (как по количеству, так и по качеству), способные удовлетворить потребности участников внешнеэкономической деятельности. Доля транспортных средств предприятий Приволжья, соответствующих высоким экологическим классам Евро-5 и -6, в 2022 г. составила около 85 %.

В ходе своего выступления докладчик подробно проинформировал об участии филиала в деятельности Ассоциации, направленной на поддержку российских международных автоперевозчиков в условиях



Руководитель филиала АСМАП по ПФО Е. Г. Окунев

санкционного давления со стороны Евросоюза. Сотрудники филиала были включены в состав антикризисных структур, сформированных в Приволжье. Это дало им возможность регулярно взаимодействовать с региональными органами власти и представителями экспертного сообщества по проблемным вопросам международных перевозчиков. Начиная с апреля текущего года основной акцент во встречах с ними был поставлен на необходимости принятия ответных мер.

В соответствии с Распоряжением Правительства РФ № 2955, а также Постановлением № 1897, инициатором которых стала Ассоциация, российские перевозчики, в том числе три компании из ПФО, получили компенсацию за ущерб, вызванный изъятием их транспортных средств и грузов на территории Украины.

В 2022 г. филиал продолжил работу с региональными властями по снижению ставки транспортно-налогового базового налога. Базовая ставка снижена в Астраханской, Волгоградской и Нижегородской областях. В апреле прошлого года губернатор Нижегородской области внес в Законодательное собрание проект



Член Правления АСМАП, председатель Регионального совета Ассоциации в ПФО А. В. Бирюков

закона, продлевающий действующее во время пандемии снижение ставки на 25 % на два года.

Одной из мер поддержки отрасли стала отмена весенних ограничений в Кировской, Пензенской, Саратовской областях, Республике Башкортостан и Удмуртской Республике. Введенные весенние ограничения не распространялись на МАП в Нижегородской области и Чувашской Республике.

В сложившихся условиях перевозчики Приволжья начали более

активно осваивать новые направления. В результате переориентации логистических цепочек значительно увеличился грузопоток, проходящий через южные рубежи России. Объем выданных филиалом АСМАП по ПФО грузинских разрешений вырос в полтора раза, турецких – почти в два раза, азербайджанских – в 3,4 раза. Благодаря усилиям Ассоциации и проведенной совместно с Минтрансом России работе удалось получить дополнительное количество иностранных разрешений у компетентных органов зарубежных государств. Это полностью обеспечило потребности российских перевозчиков.

В соответствии с повесткой дня член Правления Ассоциации, председатель Регионального совета АСМАП в ПФО А. В. Бирюков доложил о работе в Правлении и деятельности Регионального совета Ассоциации в ПФО за прошедшие пять лет.

Присутствующие на мероприятии перевозчики, среди которых индивидуальный предприниматель С. Б. Метельков (г. Нижний Новгород), исполнительный директор ИП Левашова Е. Ю. (г. Набережные Челны) М. Г. Левашов, директор ООО «Каспико» (г. Астрахань) В. В. Алымов, обсудили ситуацию, сложившуюся на рынке международных автомобильных перевозок.

Затем участники собрания перешли к рассмотрению главной темы:

выдвижению кандидата в президенты АСМАП, кандидатов в члены Правления Ассоциации на следующие пять лет и формированию Регионального совета членов АСМАП в ПФО.

На дату проведения регионального собрания в филиал поступило одно заявление о выдвижении кандидатом в президенты АСМАП на период 2023 – 2028 гг. – от действующего президента Ассоциации Е. С. Москвичева. Перевозчики Приволжья с интересом выслушали его предвыборную программу действий, которую довел до присутствующих А. Н. Курушин. В ней была дана краткая оценка результатов реализации программных целей и запланированных мероприятий за отчетный период 2018 – 2023 гг., обозначены новые вызовы и основные проблемы в деятельности российского международного автомобильного транспорта, а также озвучены основные целевые задачи АСМАП на новый пятилетний период. Выступление было подкреплено примерами преодоления существующих барьеров, указаны пути выполнения программных задач. Предвыборная программа вызвала заинтересованный отклик у присутствующих и активное участие в ее обсуждении.

Перевозчики единогласно проголосовали за выдвижение Е. С. Москвичева кандидатом в президенты Ассоциации от Приволжского федерального округа.

По предложениям перевозчиков и рекомендациям Регионального совета кандидатами в члены Правления АСМАП от ПФО выдвинуты А. Г. Балыкин, директор ООО Фирма «Биплан» (г. Нижний Новгород) и Р. М. Латыпов, директор ООО «Рэди-Транс» (г. Казань).

Региональный совет членов АСМАП в ПФО избран в составе десяти человек.

Затем состоялась церемония награждения, которую провел генеральный директор Ассоциации А. Н. Курушин. За вклад в развитие международных автомобильных перевозок Почетной грамотой АСМАП награжден директор



Директор ООО «СОЛО» Р. Р. Камалов (слева) и генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин (справа)



Генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин (слева) и директор ООО «МегаТрак» В. Е. Шкаликков (справа)

ООО «СОЛО» (Республика Татарстан) Р. Р. Камалов. За высокое профессиональное мастерство и безупречный труд Почетной грамотой АСМАП награждены водители-экспедиторы ООО «МегаТрак» (Кировская область) И. В. Гордеев и В. Г. Зубарев. Их грамоты получил директор предприятия В. Е. Шкаликков.

Перед участниками собрания с презентацией продукции и услуг выступил представитель партнера мероприятия – ООО «ПолиТрак-Сервис».

До начала собрания представители ООО «АСМАП-Сервис» и ООО «АСТ» на своих стендах проинформировали об услугах, предоставляемых перевозчиком. ➔



Участники регионального собрания

Женский подход в мужской отрасли

Среди отраслей, в которых руководство предприятием традиционно считается мужским делом, международные автомобильные перевозки занимают одно из лидирующих мест. Однако стереотип о гендерной специфике в той или иной профессии постепенно теряет актуальность. Представительниц прекрасной половины человечества в руководстве автотранспортных компаний немало. Они на своем примере показывают, что неженских профессий не бывает. В канун Международного женского дня традиционно расскажем о дамах, которые эффективно трудятся во главе организаций – членов АСМАП.

Александра НОВИЧКОВА,
Александр ЛАРИОНОВ,
Илья ЧЕРНЯКОВ,
Алексей ЕГОРОВ,
Евгения ШИЛОВА,
Анатолий АНТОНОВ,
Сергей РЕМИЗОВ

Смоленская земля давно стала привлекательной для бизнеса в сфере международных автоперевозок. В начале двухтысячных годов здесь появляется группа компаний, которые усилиями и стараниями энергичных и амбициозных единомышленников сразу становятся одними из лидеров этого рода деятельности. Особая роль в становлении и развитии таких предприятий бесспорно принадлежит Евгению Викторовичу и Вадиму Викторовичу Гитлиным. Их можно охарактеризовать кратко: грамотные, высококвалифицированные специалисты, инициативные, обладающие незаурядными организаторскими способностями, талантливые, опытные и ответственные руководители, профессионалы своего дела.

Все прекрасно понимают, что успех любого предприятия во многом зависит не только от эффективного, умелого руководства производственным процессом, но также от правильного подбора своих помощников и построения взаимоотношений с ними и подчиненными. И вот в 2005 г. встал вопрос о руководителе одной из компаний холдинга, а именно ООО «Инкор». Фирма достаточно крупная, ее парк составлял 26 единиц техники,



Директор ООО «Инкор» Н. Л. Гитлина

коллектив большой. Решение было принято смелое. Выбор пал на супругу Е. В. Гитлина – Нину Леонидовну. К слову, новичком ее назвать было сложно, поскольку у нее прекрасное образование (Ленинградский финансово-экономический институт имени Н. А. Вознесенского) и опыт работы в финансово-экономической сфере. Она всегда оказывала активную помощь мужу в решении профессиональных задач.

Благодаря совместным усилиям через некоторое время ООО «Инкор» стало большим и дружным коллективом единомышленников и профессионалов. Сейчас, несмотря на сложнейшую политическую и экономическую ситуацию, в компании эксплуатируется 55 автопоездов экологического класса Евро-5. За

время работы в организации Нина Леонидовна зарекомендовала себя как высококвалифицированный специалист, профессионал своего дела. Коллеги отмечают высокий уровень активности в труде, способность спланировать, осуществить и проконтролировать свои действия и работу подчиненных. Это позволяет компании предоставлять надежные, качественные и оперативные услуги грузоперевозок.

Усилиями Н. Л. Гитлиной в ООО «Инкор» образовалась команда, которая стремится добросовестно и качественно выполнять свои должностные обязанности. Нина Леонидовна проявляет заботу и внимание к нуждам и потребностям подчиненных, прислушивается к их мнению. С этой целью на предприятии регулярно проводятся собрания трудового коллектива, на которых обсуждаются производственные и социальные проблемы, затем решаемые руководством.

Являясь руководителем организации – действительным членом АСМАП, Н. Л. Гитлина всегда лично участвует в региональных мероприятиях Ассоциации в Центральном федеральном округе и общих собраниях членов АСМАП.

Одним из приоритетных направлений своей деятельности она считает подготовку и обучение водительского состава. Все водители прошли обучение в Академии АСМАП и получили свидетельства профессиональной компетентности водителя,

осуществляющего международные автоперевозки.

Труд Нины Леонидовны отмечен юбилейным нагрудным знаком «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями», Благодарностью министра транспорта РФ, Почетной грамотой Министерства транспорта РФ, Почетной грамотой АСМАП, нагрудным знаком «Почетный автотранспортник».

Без всяких преувеличений можно сказать, что Нина Леонидовна – это профессионал своего дела, требовательный руководитель и в то же время любящая жена и просто обаятельная женщина.



Директор ООО «Европа-Брянск» М. В. Корниенко

дой страны свои законы, лишь усложняет эту задачу.

Немало женщин возглавляет транспортные компании и в Брянске. Среди них директор ООО «Европа-Брянск» М. В. Корниенко.

– ООО «Европа-Брянск», чьим бессменным руководителем я являюсь, было создано в 2007 г., так что недавно мы отмечаем свой 15-летний юбилей, – рассказывает Марина Вячеславовна. – С самого своего образования фирма занимается исключительно автомобильными перевозками грузов на европейском направлении, менялись только приоритеты по странам. Вначале работали исключительно на Италию, затем перешли на Германию, Польшу и далее (вплоть до закрытия границ) работали на Венгрию. Всегда предпочитали сотрудничать с одними и теми же компаниями, возить постоянные грузы. Водителям было очень удобно работать по проверенному маршруту, они знали все нюансы на загрузке и выгрузке, упрощалась работа с документами. Изначально в нашем автопарке были только «Мерседесы», но время не стоит на месте, и сейчас мы освоили новые для нас модели тягачей, такие как «Вольво».

За время своего существования компания пережила немало взлетов и падений, чего никак нельзя избежать, ведь мы работаем в одной из самых опасных, непредсказуемых и тяжелых отраслей нашей экономики. Сегодня как никогда раньше приходится постоянно следить за изменениями не только в российском законодательстве, но и в международном. Да и тот факт, что у каж-

прибодрить, успокоить. Иногда приходится и психологом поработать. Ведь самая большая нагрузка ложится на водителей, которые и в снег, и в дождь управляют автопоездами по горным трассам и автобанам, сутками стоят в очередях на границах без сна и отдыха и при этом не боятся брать на себя ответственность за многомиллионные грузы.

Поэтому у нас очень слаженный коллектив и практически нет текучки кадров. Некоторые водители работают с момента основания фирмы. Многие говорят, что трудиться в данной отрасли стало очень сложно, но не уходят, потому что нигде больше не найдут такого человеческого отношения со стороны руководителя. И я им за это благодарна. Они всегда приходят на помощь друг другу в трудных ситуациях, и это касается не только рабочих вопросов. Мы часто устраиваем корпоративы, на которых собирается весь рабочий коллектив вместе с женами, мужьями и детьми. Мне очень приятно слышать, когда водители из других предприятий, с которыми мы поддерживаем дружеские отношения, говорят, что мы как одна большая семья, и такого единения и доброй, душевной атмосферы больше нигде не встречали.

За 15 лет работы на международных перевозках у нас сложились крепкие и надежные взаимоотношения с партнерами. Наша компания на хорошем счету. Теперь же приходится заново зарабатывать себе репутацию на других направлениях, искать новых постоянных заказчиков и партнеров.

Мне многие говорят, что автомобильные перевозки – это не женский бизнес. Но, честно говоря, я не представляю себя хозяйкой какого-нибудь салона красоты или магазина. Некоторые водители долго не решались перейти ко мне на фирму только потому, что не представляли, как можно работать в этом бизнесе под руководством женщины. Но теперь, по прошествии стольких лет, говорят: «Жалеем, что не решились прийти на фирму раньше».

Сейчас очень непростые времена, каких раньше никогда не было. Кто-то уйдет с автомобильного рынка,

Сейчас, после закрытия европейских границ, нам приходится очень тяжело, впрочем, как и другим российским перевозчикам, которые ранее работали на Европу. Но жить как-то надо, поэтому мы начали осваивать новые для нас направления, в том числе Турцию.

Водителям, конечно же, после работы в Европе очень тяжело было перестраиваться: другое качество дорог, обслуживание, сервис, да и к горячему темпераменту местных жителей тоже надо привыкнуть. Очень долгие получаются рейсы, вдали от дома и семьи (иногда по два месяца), в отличие от двухнедельных поездок в нашу любимую Венгрию. Так теперь с ностальгией вспоминают мои водители работу на Европу. Очень хорошо их понимаю и сочувствую, поэтому принудительно никого не заставляю ездить в Турцию. Решила пойти на компромисс. Кто не хочет работать на южном направлении – поехал по России.

Очень дорожу своим коллективом, ведь водители – это самое главное звено в работе любого автотранспортного предприятия. Возможно, кто-то обвинит меня в излишней мягкости и доброте душевной, но по-другому я не могу. Для меня всегда в первом месте были и будут люди, человеческие отношения. Всегда стараюсь видеть в человеке что-то хорошее, светлое. Настроить людей на позитивный лад,

кто-то перенастроит свою работу и адаптируется к новым условиям, а кто-то сделает рывок вперед и выйдет на более высокий уровень. Я хочу пожелать всем руководителям транспортных предприятий удачи и процветания, не опускать руки, не терять уверенности в себе, смело идти вперед, невзирая на все преграды. Ведь за вами десятки, а может быть даже сотни людей, которые верят в вас и надеются, что завтра их семьям будет что покушать. Мы должны отстаивать свое право работать на международном рынке автомобильных перевозок, в том числе и на европейском.

Сразу двумя псковскими предприятиями – ООО «ТРИО-ТРАНС» и ООО «Шемет-Транс» – руководит К. В. Чиникайло.

– Я родилась в белорусском городе Барановичи. После окончания девяти классов средней школы пошла учиться в экономико-юридический колледж по специальности «правоведение». Затем в университете получила высшее образование по специальности «юриспруденция», – рассказывает Кристина Валентиновна. – Становление моей карьеры в сфере международных автоперевозок началось в Беларуси в 2009 г. под руководством Валентины Ивановны Пытель, у которой в Пскове зарегистрированы две компании, являющиеся действительными членами АСМАП. В 2010 г. перешла работать к Николаю Владимировичу Шемету, который тогда открыл в городе ООО «Шемет-Транс». Тогда мы получили допуск к процедуре МДП и были приняты в действительные члены Ассоциации. В 2016 г. открыли вторую организацию – ООО «ТРИО-ТРАНС». Развитие обеих компаний происходило при мне и с той поры я являюсь их руководителем. Мы не останавливаемся в развитии, стараемся обновлять и расширять свой автопарк. У «Шемет-Транс» имеется 30 машин, а у «ТРИО-ТРАНС» – 19.

Направление нашей деятельности – это Прибалтика и Европа. В настоящее (санкционное) время работаем на перецепке. Кроме того, ездим в Калининград, Турцию и по России. Пытаемся работать там, где можно, осваиваем различные направления. Мы всегда стараемся

быть в движении, как говорит наш учредитель Николай Владимирович, «если машина встанет, то встанет надолго!» Поэтому работаем всегда, даже в праздники.

Полуприцепы у нас – исключительно рефрижераторы «Шмитц», возят тягачи DAF, Volvo и Mercedes-Benz. Расскажу про один новый «Мерседес», который мы недавно приобрели. Он попал на Украину, когда началась СВО. Выхать из страны нам не позволяли. Четвертого марта к машине подошли вооруженные люди, порезали колеса на полуприцепе и тягаче, после чего ушли. Наш водитель В. П. Железный, не побоясь этого слова – герой, рискуя жизнью, смог установить на тягач запасные колеса. Опасаясь за себя и свое здоровье, он принял решение отцепить полуприцеп и на тягаче выехать с территории Украины в Польшу, что ему, слава Богу, удалось сделать. Полуприцеп мы, конечно, потеряли, но зато, благодаря нашему отважному герою, сохранили сам тягач. Также у нас на Украине, к сожалению, изъяли еще две сцепки с грузом, принадлежащие «ТРИО-ТРАНС».

В продолжение темы хотелось бы поблагодарить руководство АСМАП и отдельно ее президента Е. С. Москвичева. Я уверена, что благодаря ему удалось добиться принятия постановления Правительства РФ о выделении субсидий для таких перевозчиков, как мы, в возмещение ущерба за незаконно изъятые машины на Украине. Отдельно хочу сказать слова благодарности сотрудникам Ассоциации Ю. В. Анастасину и И. Г. Чернякову. Благодаря им получение данной субсидии стало реальностью. На протяжении двух месяцев мы сталкивались с массой проблем и, если бы не помощь Ассоциации, я бы не справилась. Получение субсидии оказалось очень кстати, и мы сможем пополнить наш парк недостающими машинами.

Немного о моей семье. Я замужем уже восемь счастливых лет. Муж Павел, мы работаем вместе, без его содействия я не смогла бы успешно трудиться на такой ответственной работе. Поддержка очень важна! У нас четверо прекрасных деток. Первому ребенку – Оливи – семь лет, она у меня первоклашка, Герману



Семья Чиникайло

пять лет, Злате четыре года, Еве – три. Живем дружно и весело, некогда скучать. Работа интересная, и дома постоянно в движении. Я, кстати, не была в декрете ни разу – воспитываю детей без отрыва от работы. Начальство позволяет трудиться и удаленно, если требуется. Вообще приятно сотрудничать с такими людьми, как Николай Владимирович Шемет и его супруга Елена Ивановна, которые всегда относятся по-человечески и делают все для своих работников. В том числе и благодаря им я очень люблю свою работу, на которой постоянно развиваюсь.

О себе и своем бизнесе нам поведали и калининградские представительницы прекрасного пола, руководящие организациями – членами АСМАП.

– Родилась я в Калининградской области, – говорит генеральный директор ООО «Еврокрук» Мария Борисовна Денисова. – Окончила Калининградский государственный университет по специальности «менеджмент». Мое знакомство с международными автомобильными грузоперевозками началось в 2000 г. В эту сферу попала случайно: знакомая предложила поработать секретарем неполный рабочий день, потом – полный. Затем перешла на должность менеджера. В итоге много лет проработала в двух крупных транспортных компаниях менеджером, набиралась знаний, опыта. В 2017 г. меня пригласи-

ли на должность директора ООО «Еврокрук». За последние пять лет наше предприятие значительно выросло, в настоящее время автопарк насчитывает около 40 современных автопоездов и является одним из



Генеральный директор ООО «Еврокрук» М. Б. Денисова

крупнейших в Калининградской области. Безусловно, успехи предприятия вытекают из самоотверженного труда всего коллектива ООО «Еврокрук». Все наши сотрудники – высококвалифицированные, дисциплинированные и ответственные специалисты, которые регулярно проходят обучение и повышение квалификации в учебно-консультационном центре АСМАП. Я и сама не стесняюсь учиться. Неоднократно проходила курсы повышения квалификации в УКЦ АСМАП в г. Калининграде и в УОК «Олимп».

Сейчас настали очень сложные для международных автомобильных перевозчиков времена. Однако, несмотря на непростые экономические и политические условия, мы не опускаем руки, осваиваем новые направления перевозок и очень надеемся на лучшее будущее.

Наша следующая героиня – директор ООО «Ангелис» С. В. Кизилова.

– Я из семьи военного: папа дважды был в Афганистане, мама работала на заводе «Торгмаш», – говорит Светлана Викторовна. – Родилась в нашем любимом городе Калининграде. Получила среднее специальное об-



Директор ООО «Ангелис» С. В. Кизилова

разование в торгово-экономическом колледже, затем пошла работать бухгалтером, параллельно стала получать высшее образование в Санкт-Петербургской государственной академии сервиса и экономики.

В 1999 г. меня пригласили на собеседование в транспортную компанию ООО «Транслита-К». В разговоре с директором сразу отметили мою коммуникабельность, ответственность и предложили должность менеджера по транспорту. Основы знаний получила в учебно-консультационном центре АСМАП, а коллеги многому меня обучили в процессе практической работы.

В 2002 г. была приглашена на должность директора ООО «Ангелис», где работаю до сих пор. Сегодня автопарк предприятия насчитывает 31 транспортное средство, которые совершают перевозки самых разнообразных грузов по всему континенту.

По моему мнению, транспортный бизнес – это динамичный бизнес. Конечно, можно сказать, что это больше мужская работа, чем женская. Но в настоящее время наши женщины приспособились и адаптировались к современному темпу жизни и все им по плечу.

А теперь слово генеральному директору ООО «ГриНат-Транс» Оксане Иосифовне Демлинг:

– Моя трудовая деятельность в сфере международных автомобильных перевозок началась с должности менеджера в транспортной компа-

нии ИП Гостев А. И. под руководством Л. Н. Гостевой – у хороших знакомых. Они меня всему и научили, так сказать, дали путевку в жизнь. С ними я проработала несколько лет, почувствовала, поняла специфику деятельности и с людьми, и с документами, и с транспортными средствами. Осознала, что это мое, непростое, но интересное дело.

В 2004 г. меня пригласили на должность генерального директора компании «ГриНат-Транс». С этого времени началась моя самостоятельная жизнь в бизнесе автомобильных перевозок. На тот момент в организации было два тягача с полуприцепами. Сегодня – 20 современных автомобилей, соответствующих экологическим стандартам Евро-5. В 2017 г. ООО «ГриНат-Транс»



Генеральный директор ООО «ГриНат-Транс» О. И. Демлинг

стало одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» в Калининградской области.

Да, транспортный бизнес тяжелый, мужской, там и техника серьезная, и водительский контингент непростой. Бывало, приходилось и крепкое слово применять. Но опыт и практика показывают, что женское руководство в транспортных компаниях не только не менее эффективно, чем мужское. Главное – не забывать, что ты женщина, и не скрывать, что нуждаешься в мужском совете и поддержке.

Заместитель директора ООО «Винес-Транс» (Ростовская область) Ната-

ля Васильевна Сокира – женщина удивительной красоты и мягкости. С азартом и неподдельным интересом уже почти 20 лет она трудится в сфере международных автоперевозок.

– Я начала работать в ООО «Винес-Транс» с третьего курса института, – рассказывает она. – Училась по специализации «налоги и налогообложение» и стала подрабатывать. Во время учебы совмещала, а по окончании института (2006 – 2007 гг.) уже работала здесь постоянно. Потом еще и второе образование получила в области юриспруденции. Если говорить о том, что я работаю на нашем предприятии по необходимости, потому что это дело семейное (руководит предприятием В. В. Сокира – отец нашей героини. – Прим. ред.), то, конечно, нет! Меня всегда спрашивали, чего я хочу, чем интересуюсь. Если бы захотела заниматься балетом, допустим, никто бы меня не заставлял идти в автоперевозки. Я сама хотела работать с отцом. Во-первых, действительно дело семейное, а во-вторых, мне это интересно.

Я всегда интересовалась машинами. Очень нравилось с папой ездить, приходиться к нему на работу, карабкаться по этим огромным колесам, смотреть, как ремонтируют большегрузы... Машины и вождение всегда было моим любимым делом. И за рулем ездить очень люблю. Когда только первый автомобиль появился, вообще не вылезала из него. Даже в дальние поездки, когда компанией ез-



Заместитель директора ООО «Винес-Транс»
Н. В. Сокира

дили, всегда за рулем была я. Сейчас, конечно, меньше езжу, просто времени нет, но удовольствие от вождения никуда не делось. Очень понравилась из последних дальних поездок дорога в Грузию (от Жинвальского водохранилища до нашей границы, Верхнего Ларса), виды просто невероятные! Горная дорога – самое любимое направление, где всегда хочется очутиться.

Что касается работы в компании «Винес-Транс», то начинала я бухгалтером, потом занималась юридическими вопросами. Независимо от должности я всегда подключалась к любой ситуации, в которой была нужна помощь, и постепенно освоила все области деятельности организации. Недавно переходили на новую систему налогообложения, пришлось перестраивать работу, заново учиться самой и обучать сотрудников новым особенностям и важным моментам. Кстати, в бухгалтерской работе, да и не только, очень помогает АСМАП. Мы не раз звонили, писали, консультировались и всегда получали нужное решение. Это можно сказать и об администрации, и о филиале по Южному и Северо-Кавказскому федеральным округам.

На мой взгляд, ничто не мешает мне оставаться женщиной, работая в автотранспортной компании. Для меня вообще нелегко сидеть дома, хотя у меня и двое детей. Работать из дома я тоже не могу, мне нужно переключаться, выехать в офис и там трудиться. Я не тот человек, который может просто заниматься домашним хозяйством. Благодаря тому, что меня окружают замечательные мужчины, у меня есть возможность сохранять женственность. Отец и брат, который тоже работает с нами, берут на себя «мужские» задачи, поэтому я имею возможность позволить себе мягкость. Мужчину делает женщина, а женщину – мужчина. Это неразделимые моменты. Если нет рядом таких мужчин, тогда женщине нужно становиться жесткой в бизнесе, вырабатывать в себе качества, присущие противоположному полу. Но на самом деле мы действуем, как в синхронном плавании, согласованно и слаженно. Если кто-то начнет двигаться иначе, вся картина сразу же посыплется.

Конечно, в работе мы с отцом иногда серьезно спорим, но всегда находим

общее решение. Берем паузу, каждый подумает, приведет доводы и тогда принимаем общее решение. Нет такого: как отец сказал, так и будет, решение всегда обоюдное. Но жестких расхождений не бывает. Меня в этом бизнесе вырастил отец, и мое направление мыслей в принципе движется в его русле. У него чутье, выработанное годами и опытом. Он знает наше дело досконально, так как прошел путь с самого начала, и он чувствует те вещи, до которых мы с братом еще не дошли.

А всем женщинам, работающим в автомобильном бизнесе, я хочу пожелать всегда искать и находить лучшее решение, золотую середину. В работе с мужчинами использовать свои сильные стороны, а именно: терпение, умение разговаривать и договариваться.

Сразу две прекрасные женщины руководят предприятием из столицы Сибири. Речь идет об учредителе ООО «Мамонт» В. А. Михайловой и директоре организации С. Г. Дороховой.

– Наше предприятие является транспортно-экспедиционной компанией, сами возим грузы, используем привлеченный транспорт. Стараемся сохранить сложившиеся многолетние связи с партнерами, заказчиками перевозок, – рассказывает Виктория Александровна.

Вообще-то образование у подруг не по профилю их деятельности. В свое время они получили строительную профессию в одном из ведущих вузов Новосибирска. После окончания обучения В. А. Михайлова трудилась на одном из заводов ВПК, но в 90-е годы работы там не стало, зарплаты ни на что не хватало, было принято решение искать новое место. В 2003 г. она устроилась в АО «Автокомбинат № 3» (г. Новосибирск), которое одним из первых автотранспортных предприятий в регионе приступило к осуществлению международных автоперевозок. В то время предприятие активно осваивало перевозки грузов на европейском направлении, и, работая в отделе логистики и экспедирования, Виктория Александровна приобрела большой опыт в организации перевозок, который ей пригодился в будущей своей работе. В 2009 г. совместно с партнером из Германии было принято решение открыть транспортное предприятие «Мамонт», где она стала одним из учредителей. На тот момент



Учредитель ООО «Мамонт» В. А. Михайлова (справа) и директор организации С. Г. Дорохова (слева)

в организации было два автопоезда, но предприятие быстро развивалось, расширился круг заказчиков, осваивались новые маршруты перевозок. Автопарк пополнялся новым подвижным составом и вскоре увеличился до шести автопоездов.

В 2012 г. ООО «Мамонт» было принято в действительные члены АСМАП и с тех пор является одним из самых активных членов Ассоциации в СФО, участвует во всех региональных мероприятиях АСМАП и, в свою очередь, получает поддержку от Ассоциации.

В 2014 г. В. А. Михайлова пригласила подругу С. Г. Дорохову возглавить предприятие, посчитав совместное ведение бизнеса выгодным для компании. С тех пор они вместе преодолевают все возникающие трудности. На рынке автоуслуг стали появляться новые участники, которые часто действуют недобросовестными методами, занижают ставки, уводят клиентов. После закрытия европейского направления автоперевозок для российских предприятий ООО «Мамонт» пришлось осваивать новые направления – на Армению, Грузию, Турцию. Однако прошедший год особого оптимизма не добавил, огромные простои на границе с Грузией практически свели на нет результаты этих рейсов. Сейчас на предприятии один автопоезд находится в лизинге, и только доходы, получаемые от оказания экспедиторских услуг, позволили закрыть лизинговые платежи. После снятия Китаем ограничений,

связанных с пандемией, у предприятия вновь возникает интерес к китайскому и монгольскому направлениям перевозок. Появляется надежда на расширение географии, получение лучших результатов от деятельности.

Несмотря на непростую ситуацию в отрасли, подруги по жизни – партнеры по бизнесу не опускают рук и продолжают свою работу, которая, по выражению Виктории Александровны, «не всегда имеет женское лицо».

Генеральный директор ООО «Сто дорог ДВ» М. А. Дашко возглавляет организацию десять лет, но на руководящей должности трудится гораздо дольше. Начала лидером туристической компании в Уссурийске. Работа шла успешно, росло количество туристов и возникла необходимость создания собственного автопредприятия. Так появилось «Сто дорог ДВ». Приобрели современные автобусы, набрали в штат водителей. Новая деятельность требовала решения непростых вопросов.

– Как только мы были приняты в действительные члены АСМАП, то сразу ощутили большую заботу Ассоциации, – рассказывает Мария Алексеевна. – Помощь в новом деле со стороны ее сотрудников была существенной.

Однако какой бы хорошей ни была поддержка, руководитель предприятия не освобождается от массы забот. Это и удержание высоких позиций на конкурентном рынке, и поддержание доброй атмосферы в коллективе, и решение вопросов с представителями контроли-



Генеральный директор ООО «Сто дорог ДВ»
М. А. Дашко

рующих структур и органов власти. Во всем этом необходимы коммуникативные качества, и М. А. Дашко в этой области тоже сумела себя проявить. Ведь вся ее жизнь, трудовая деятельность – это непрерывная цепочка общения с людьми, умение их выслушать, дать дельный совет, помочь. Правда, порой требуется и твердость, но это скорее один из рычагов решения задач.

– В бизнесе женщины нет, – говорит она, – иногда приходится быть жесткой. Но женщина-руководитель должна оставаться гибкой. Там, где мужчина пойдет напролом, женщина сумеет найти компромисс, нивелировать острые углы.

Требовательная к себе, она того же ожидает и от подчиненных: ответственности, пунктуальности, профессионализма. А еще порядка. Во всем – в голове, на рабочих местах, в документах. Иначе не выстоять предприятию в постоянно меняющихся условиях.

Приостановка пассажирского направления на российско-китайской границе, связанная с ограничительными мерами из-за пандемии, сильно подкосила многие предприятия. Не стало исключением и ООО «Сто дорог ДВ», которому пришлось частично сократить автопарк и штат сотрудников. Но благодаря слаженности коллектива и грамотному руководителю фирме все же удалось сохранить свои позиции в сфере услуг, выстоять в этот непростой период.

Трудности закаляют. Мария Алексеевна настроена на дальнейшую работу в сфере международных автоперевозок. Оптимизма добавляет и тот факт, что китайская сторона уже объявила о возобновлении работы пассажирского направления на границе, а значит автобусы ООО «Сто дорог ДВ» скоро вновь свяжут две страны – Россию и Китай.

Как могут в одном человеке ужиться и сочетаться такие качества, как строгость и требовательность, а порой и некоторая жесткость, присущие сильной половине человечества, вместе с мягкостью и добротой, которыми природа изначально наделила женщину? Оказывается, могут. И генеральный директор ООО «Сто дорог ДВ» тому яркий пример. Все философские учения сходятся на том, что если у человека покой в душе, то и работа у него спорится, и мир обрывается светлой стороной. Может, в этом секрет этой прекрасной женщины? ➔



В непрерывном развитии

Ассоциация международных автомобильных перевозчиков была создана практически полвека назад, в далеком 1974 году. За время работы она внесла фундаментальный вклад в развитие, функционирование и проработку широкого числа правовых вопросов, связанных с организацией транспортной логистики. История АСМАП полна знаковыми событиями, в той или иной мере определявшими общее положение дел на рынке грузоперевозок. Нынешний год не стал для Ассоциации исключением и также пополнится памятными датами. Одна из них – 25-летие филиала по Сибирскому федеральному округу, создающего условия для развития международных автоперевозок и повышения конкурентоспособности российских транспортных предприятий на территории региона.

Данная статья не только о текущей работе филиала. Вспомним о том, с чего все начиналось...

Вячеслав БРАЙКО,
Анатолий АНТОНОВ

Назад, в 1997-й

Россия и Монголия заключили межправительственное соглашение по обеспечению автомобильных перевозок через общую сухопутную границу. У обеих сторон возникла необходимость наладить выдачу монгольских разрешений сотням российских перевозчиков, осуществляющих транзит грузов.

С этой целью руководство АСМАП направило делегацию членов Ассоциации для оценки ситуации, чтобы обеспечить ее представительство в регионе. По результатам деловой поездки было принято решение назначить представителя АСМАП в Западно-Сибирском регионе в г. Новосибирске, а также подключить к работе четырех внештатных сотрудников, работавших по договорам подряда на АПП «Ташанта», «Кяхта», «Хандагайты» и в Улан-Удэ. С тех пор работа представителя буквально закипела.

Новые направления

Уже в 1998 г. возникла необходимость увеличить количество выдаваемых разрешений. Дополнительно к этому в задачи представителя входило проведение консультационных и разъяснительных работ с местными перевозчиками. Получение разрешительных документов открывало перед ними совершенно новые возможности. К примеру, планомерно работая в этом направлении, наладить логистику со странами Западной Европы, прорубить окно, как это в свое время сделал российский император Петр I.

Таким образом, до появления представительства АСМАП в Западно-Сибирском регионе подавляющее большинство перевозчиков не воспринимало всерьез возможность доставлять грузы в европейские страны. Стоит отметить, что причины для этого были вполне объективными. В первую очередь это трудности с их организацией из-за возможных проблем.

В целях привлечения к западноевропейскому направлению новых участников была достигнута договоренность с учебно-консультационным центром АСМАП в Омске о включении в его программу обучения менеджеров МАП. Представитель Ассоциации рассказал слушателям о том, что нужно для вступления в АСМАП, получения допуска к процедуре МДП и перевозок в/из страны Западной Европы. Продолжительность лекций составляла один день (как правило, это была суббота). Представителю Ассоциации приходилось раз в месяц посещать Омск для разъяснения разных вопросов организации МАП.

Несмотря на ряд трудностей, в течение последующих лет в сторону западноевропейских стран стали направляться десятки грузовых автомобилей, услугами которых пользовались местные производители. В свою очередь, это не только дало толчок к развитию экспортного потенциала региона, но и позволило в значительной мере увеличить возможности импорта. В то время можно было наблюдать стремительный рост поставок европейской продукции на российский рынок благодаря налаженному каналу, в создании ко-



Делегация сибирских перевозчиков с визитом в г. Улан-Батор, Монголия, 2000 г.

торого принимало непосредственное участие представительство АСМАП в Западно-Сибирском регионе.

Напряженная работа дала свои результаты

Если в первые годы существования представительства перед ним стояли задачи укрепления позиций, поиска проблемных точек, активного привлечения предприятий в ряды членов Ассоциации, то последующий период работы ознаменовался существенным ростом ее участников. Так, по состоянию на 2006 г. их число возросло до 28, чему, безусловно, способствовало обретение статуса полноценного филиала в 2005 г. Немаловажную (пожалуй, даже решающую) роль в привлечении автотранспортников к международным автомобильным перевозкам сыграли Российская транспортная инспекция и созданный ранее Учебно-консультационный центр АСМАП в г. Омске.

Согласно договору между РТИ и представителем Ассоциации обе стороны смогли обмениваться уникальной информацией, необходимой для проработки актуальных вопросов в области международных перевозок и нормативно-правового регулирования. Это взаимодействие проходило в виде совещаний с перевозчиками, где опытный представитель АСМАП рассказывал о порядке выполнения МАП, в том числе в страны Западной Европы, в частности, указывая на особенности экономики этих перевозок, фрахтовые ставки, требования

к подвижному составу и прочие немаловажные аспекты.

Подобные встречи проходили по всей Сибири. На европейском направлении в дальнейшем начали работу многие перевозчики Новосибирска, Кемерово, Барнаула и Омска. Благодаря оперативной работе всей команды филиала о его деятельности узнало существенное число перевозчиков, что способствовало росту интереса не только к поставкам продукции за рубеж, но и к деятельности самой Ассоциации.

Новые вызовы

Для тех, кто даже близко не знаком с рынком международных перевозок, в последние годы стало предельно очевидно, с какими серьезными геополитическими изменениями в мире сталкивается наша страна. Санкционная война, развязанная коллективным Западом, после 2014 г. планомерно закрывала то «окно в Европу», которое смогло расширить представительство Ассоциации в Западно-Сибирском округе.

Массовый уход европейских компаний с российского рынка, деструктивная и откровенно враждебная риторика ряда иностранных политиков внесла существенные изменения в структуру экономики страны и отразилась на сфере международных грузоперевозок, которые всегда выступали локомотивом экономического развития всех участников делового партнерства.

Более того, наряду со значительным сокращением (а то и отказом) от перевозок в страны Запада появились трудноразрешимые проблемы с обновлением подвижного состава и приобретением запасных частей из-за отказа ведущих европейских производителей от поставок в Россию.

Сейчас филиал АСМАП по СФО сконцентрировал свое внимание на развитии других, ранее недостаточно развитых направлений, в число которых входит Азербайджан, Грузия, Турция, Иран. Здесь стоит констатировать тот факт, что стремление недружественных стран изолировать Россию от внешнего мира стимулирует представителей бизнеса и перевозчиков выстраивать новые цепочки поставок, разрабатывать альтернативные маршруты, делать акцент на долгосрочном сотрудничестве с новыми партнерами.

При этом традиционными направлениями для международных перевозчиков Сибири всегда были и остаются Китай и Монголия. В разные годы руководители филиала и представители предприятий – членов АСМАП в СФО не раз принимали участие в составе российской делегации в переговорах с коллегами из Монголии и Китая по развитию международных автомобильных перевозок и обмену разрешениями на их осуществление. Встречи с мон-



Делегация АСМАП на российско-китайских переговорах (г. Урумчи, КНР, 2016 г.)

гольскими и китайскими коллегами всегда проходили в дружелюбной обстановке, способствовали лучшему взаимопониманию и дальнейшему росту двухсторонних перевозок.

Большая нагрузка на филиал выпала с введением Китаем и Монголией ограничительных мер, связанных с пандемией. В определенный период перевозки в эти страны были запрещены, а после частичного снятия ограничений филиалу приходилось решать многие вопросы, возникающие на пунктах пропуска, связанные с таможенным оформлением и пересечением границы транспортными средствами. Сотрудники филиала постоянно при-

нимали участие в многочисленных заседаниях, проводимых региональными органами власти с представителями контролирующих органов, на которых отстаивали интересы российских международных перевозчиков. Неоднократно выезжали в горячие точки – пункты пропуска, чтобы разобраться в непростой ситуации. Информировали перевозчиков об изменениях в осуществлении МАП.

В последние годы объемы перевозок в эти страны остаются стабильными. Особенно растет их интенсивность после введения западных санкций и поэтапной отмены ограничений, связанных с пандемией. В 2022 г. объемы перевозок, выполненных региональными предприятиями автомобильным транспортом, составили около 70 % из Китая, почти 20 % – в/из Монголии от общего объема. В январе текущего года Поднебесная сняла последние ограничения на перевозки грузов, в том числе в страну (из нее перевозки выполнялись в ограниченном количестве) и частично по пассажирским перевозкам, что открывает возможности для дальнейшего роста на этом направлении.

Именно поэтому члены АСМАП в СФО и непосредственно сами работники филиала с уверенностью смотрят в будущее и не планируют останавливаться на достигнутом. Впереди предстоит серьезная работа. Как показала история, именно она становится залогом будущих успехов. 🚚



Переговоры в офисе филиала с алтайским перевозчиком об организации транзитных рейсов через Монголию



Всерьез

И НАДОЛГО

В марте нынешнего года дальневосточное представительство АСМАП отмечает свой 30-летний юбилей. Три десятка лет – это уже целая история, большой путь, пройденный в условиях постоянно меняющейся внешнеэкономической ситуации, преодоление кризисов и трудностей, показатель стабильности в переменчивых условиях рынка международных автоперевозок. Все эти годы его коллектив стоит на страже интересов перевозчиков. Примечательно, что нынешний юбилей приходится на знаковые для дальневосточных перевозчиков события.

Елена ТОЛМАЧЕВА

От хаоса к цивилизации

История дальневосточного представительства АСМАП берет истоки в начале 90-х годов, когда только открылись границы на Дальнем Востоке. Из России в Китай пошла первая техника – КАМАЗы, ЗИЛы... На ней везли лес, рыбу, удобрения, металл, продукты питания. А китайцы, в свою очередь, доставляли нам ширпотреб. Это партнерство было взаимовыгодным. Но тогда, на заре этих перевозок, на границе царил хаос. Зачастую груз не доходил до адресата, возникало много проблем и взаимных претензий. 🚚

Для упорядочивания перевозок в 1992 г. правительства России и Китая подписали соглашение о международном автомобильном сообщении. В нем стороны четко прописали условия их выполнения. Но многие перевозчики продолжали игнорировать эти требования. При этом начали проявляться элементы нездоровой конкуренции. Помимо прочего, возникало немало организационных вопросов, требующих согласования с региональными отраслевыми и контрольными органами двух стран. Стало понятно, что для осуществления международных автоперевозок нужно объединяться, работать, поддерживая друг друга, сообща решать возникающие вопросы.

Первопроходцами международных автоперевозок на Дальнем Востоке являлись предприятия объединения «Приморавтотранс». Характерно, что еще до заключения полномасштабных договоров на межгосударственном уровне конкретные шаги по налаживанию торгово-экономических связей с Поднебесной были предприняты в приграничных регионах, в первую очередь в Приморском крае. По согласованию с властями сопредельных провинций на китайской стороне определили пять автомобильных переходов, где с поддержкой местных партийных органов усилиями «Приморавтотранса» в кратчайшие сроки построены временные сооружения для работы контрольных органов. Параллельно генеральным директором объединения В. М. Мартыненко практически ежемесячно проводились переговоры с китайскими партнерами по условиям перевозок на всех пяти направлениях. Именно от него поступило предложение о целесообразности вступления приморских автоперевозчиков в ряды Ассоциации и открытия ее подразделения во Владивостоке. Во многом благодаря усилиям Вячеслава Михайловича налаживалось автомобильное сообщение с Китаем, были открыты первые маршруты и

созданы пункты пропуска на российско-китайской границе.

28 января 1993 г. состоялось собрание международных автоперевозчиков Дальневосточного региона России, на котором присутствовало около 30 представителей предприятий. Выступивший на нем генеральный секретарь АСМАП В. Г. Малыгин подробно рассказал о деятельности и целях Ассоциации. Среди основных задач АСМАП – защита и представление интересов ее членов на международном и национальном уровнях; создание благоприятных условий для развития международных автоперевозок и повышения конкурентоспособности отечественных автомобильных предприятий.

По итогам собрания было принято решение: для активизации работы по упорядочению стоящих перед дальневосточными транспортными компаниями проблем создать региональное отделение АСМАП. На должность руководителя предложили кандидатуру С. В. Ремизова, за плечами которого имелся опыт работы в «Приморавтотрансе», обучение в фирме «Совинтеравтосервис», где он познавал основы и нюансы организации международных автоперевозок.

Четвертого марта 1993 г. приказом Ю. С. Сухина (на тот момент президента Ассоциации) было создано региональное отделение АСМАП Дальневосточного региона. Первым из автотранспортных предприятий Дальнего Востока действительным членом Ассоциации стало объединение «Приморавтотранс», сыгравшее значительную роль в становлении и развитии представительства.

– *Под крылом дальневосточного представительства АСМАП оказались не только его действительные и ассоциированные члены, но и все мелкие и крупные международные автоперевозчики, работающие на китайском направлении,* – говорит В. М. Мартыненко. – *Региональное подразделение контролирует ситуацию на всех автопереходах, обслуживающих наше взаимодействие с*

Поднебесной. Вместе с Ассоциацией мы пришли к политике глубинного проникновения автотранспорта на территорию стратегически важных для Китая северо-восточных провинций.

Большое внимание Вячеслав Михайлович уделяет совершенствованию транспортной инфраструктуры Приморского края. В рамках развития международных транзитных коридоров постоянно ведутся встречи и переговоры с партнерами КНР, Японии, Республики Корея. Он вносит свои предложения по усовершенствованию и доступности международных автомобильных перевозок, что делает регион более привлекательным для инвестиций.

С 2009 г. В. М. Мартыненко входит в состав Правления АСМАП. В настоящее время он является председателем Регионального совета Ассоциации в Дальневосточном федеральном округе, активно участвуя в мероприятиях Ассоциации.

И закипела работа

В 1994 г. для дальневосточного отделения Ассоциация приобрела офис. Это был яркий показатель того, что АСМАП пришла на Восток страны всерьез и надолго.

– *Первооткрывателям всегда тяжело. Трудности поджидали на каждом шагу,* – рассказывает Сергей Владимирович, вспоминая то время. – *Сложнее всего было изменить образ мышления людей. Дальний Восток всегда был закрыт, и когда рухнул этот занавес, в Китай хлынули все. Тогда и правил перевозки, по сути, не было. Дикий рынок. Кругом царила неразбериха: отправляешь машину за одним грузом – привозят другой. А сколько сложностей поджидало в Китае! Там ведь тоже все начиналось с нуля. Мы учились у более опытных коллег из АСМАП. Свои знания в области осуществления автомобильных перевозок передавали китайским партнерам.*

В те годы Сергею Владимировичу пришлось объехать практически весь Дальний Восток, побывать во



Члены Регионального совета АСМАП в ДФО И. П. Коваль, В. Н. Косарев и Г. Б. Брагунец с руководителем дальневосточного представительства Ассоциации С. В. Ремизовым (третий слева)

многих приграничных китайских городах. И везде он налаживал связь с местными управленцами, автомобильными перевозчиками, объяснял, почему в этой сфере не должно быть стихийности, беседовал о сотрудничестве и наведении порядка. Не все относились с пониманием. Кто-то отмахивался: мол, у нас свободный рынок, никакие ассоциации не нужны, кто-то вообще не шел на контакт. Тем не менее, благодаря кропотливой работе нового представителя АСМАП постепенно, шаг за шагом, удалось наладить систему взаимоотношений, заслужить доверие автоперевозчиков.

Дальневосточное представительство Ассоциации взяло на себя значительную часть задач. К примеру, организацию обмена и выдачи перевозчикам китайских разрешений, оказание помощи в получении виз в генеральном консульстве КНР в Хабаровске, обеспечение нормативными и справочными материалами по вопросам международных автоперевозок. Для водителей сделали специальный русско-китайский разговорник, чтобы они могли общаться с иностранными партнерами на их языке. Кроме того, Ассоциация помогала в разрешении конфликтных ситуаций как с таможенными и пограничными службами России, так

министерствами транспорта РФ и КНР выносились самые актуальные вопросы, связанные с открытием новых международных маршрутов, дефицитом выделяемых китайских разрешений, оформлением китайских виз, работой понтонных переправ и многие другие.

С доверием и энтузиазмом

– *Международные автоперевозки – это очень непростой бизнес,* – говорит С. В. Ремизов. – *Не у всех получается справиться с имеющимися проблемами. Для их поддержки, оказания им помощи и было создано дальневосточное представительство АСМАП.*

Работа представительства хорошо отлажена. Большую помощь оказывает Региональный совет АСМАП в ДФО, состоящий из наиболее авторитетных руководителей предприятий перевозчиков округа. Совместно вырабатываются предложения по упорядочению работы регулярных маршрутов, пунктов пропуска, выдаче спецразрешений на движение тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств.

О плодотворном сотрудничестве с АСМАП говорят сами перевозчики.

– *Наша организация является членом Ассоциации уже 14 лет. Это дает нам массу преимуществ:*



Региональный этап по ДФО Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи»

пользование информационными ресурсами (в частности, сайтом), получение льготных условий при обучении в Академии АСМАП, повышении квалификации на базе учебно-оздоровительного комплекса Ассоциации «Олимп». А главное – возможность влиять на российско-китайские отношения, распространяющиеся на международные автоперевозки. Помимо этого, мы имеем возможность участвовать в российско-китайских рабочих группах, где вырабатываются перспективные решения для развития перевозок и защищаются права российских перевозчиков в случае их нарушения в Китае. Членство в АСМАП позволяет также присутствовать на заседаниях рабочей группы проекта «Грузовые перевозки» регионального уровня при Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Приморского края, где мы постоянно акцентируем внимание на проблемных вопросах, с которыми сталкиваются перевозчики на дорогах региона. Участвуем в проверке качества ремонта региональных дорог, – рассказывает генеральный директор ЗАО «Фаворит-Сервис» А. В. Иванченко.

ООО «АТП «Приморье» вступило в Ассоциацию еще 24 года назад. Директор компании В. Н. Косарев



Очередь на въезд в Китай

уверен, что деятельность его автопредприятия без АСМАП представить невозможно:

– Сотрудники дальневосточного представительства Ассоциации – это наши координаторы, решающие многие вопросы.

– В 2012 г. было создано наше автопредприятие по пассажирским перевозкам, которое было принято в действительные члены Ассоциации, – говорит генеральный директор ООО «Сто дорог ДВ» М. А. Дашко. – А как иначе? Представительство АСМАП берет

на себя большую часть наших забот, занимается проблемами своих членов: обучает кадры, организует выдачу разрешений, проводит различные совещания с административными органами китайских провинций... Практически все вопросы решаются только благодаря Ассоциации.

За годы своего существования АСМАП заслужила доверие дальневосточных автоперевозчиков. Они с энтузиазмом подхватили традиции Ассоциации. Например, стали постоянными участниками региональных этапов по ДФО Всероссийского конкурса мастерства водителей магистральных автопоездов «АСМАП-Профи». Десятки водителей большегрузных автопоездов со всего Дальнего Востока собираются на соревнованиях, чтобы продемонстрировать свое профессиональное мастерство.

В рамках проведения Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» на Дальнем Востоке ежегодно определяются лучшие транспортные компании. По представлению представительства награждаются и лучшие водители. Многие из них отмечены наградами Ассоциации и Минтранса России, а отдельные даже получили Почетные дипломы и нагрудные знаки Международного союза автомобильного транспорта.



С. В. Ремизов проводит обучение в дальневосточном УЦ АСМАП

О заботах и проблемах

Несмотря на эффективную деятельность, дальневосточному представительству АСМАП не всегда удается быстро решить проблемы автоперевозчиков. Например, одна из злободневных тем – это региональные дороги. Автопарк членов Ассоциации регулярно обновляется. Но на трассах ДФО, которые, мягко говоря, не отвечают современным стандартам, техника изнашивается в два раза быстрее.

Еще одна острая проблема – пропускные пункты. Все они были построены еще на заре открытия международных автоперевозок. С тех пор мало что изменилось. Уже более пятнадцати лет власти пытаются провести их глобальную реконструкцию, но время идет, ничего не меняется. Из-за ограниченной пропускной способности на границе скапливаются километровые очереди. Водителям приходится ожидать пропуска через границу по несколько суток. Ежегодно дальневосточное представительство АСМАП поднимает эту злободневную тему на мероприятиях с участием компетентных органов. Сегодня строительство новых переходов ведется, но сроки их сдачи постоянно отодвигаются.

Из имеющихся трудностей в регионе можно отметить и дефицит кадров. В Дальневосточном федеральном округе не хватает водителей. Надо признать – в регионе мало учебных заведений, где их готовят. Эта проблема накапливается годами.

Помимо трудностей региональных существуют и глобальные. За тридцать лет возникало много непростых внешнеэкономических ситуаций, отразившихся на работе дальневосточных автоперевозчиков. Но их удавалось успешно преодолевать. Это мировой кризис в 2008 – 2009 гг., рецессия 2014 г., когда юань прочно укрепил свои позиции в сравнении с рублем, и значительное сокращение экспорта в сравнении с импортом. Но самым трудным испытанием для автопере-

возчиков стала пандемия, которая внесла свои коррективы в их работу.

Три года назад из-за ковидных ограничений китайской стороной были приостановлены пассажирские автоперевозки. Многие водители-международники враз лишились работы. Сложности испытывали и грузовые перевозчики, которых соседи пускали не далее как до китайского пункта пропуска, где они должны были осуществить выгрузку бесконтактным путем, соблюдая при этом целый ряд жестких требований. В результате на границе скапливались большие очереди из автомобилей.

Ситуация в сфере международных автоперевозок никогда не была столь сложной... Все решилось в начале января нынешнего года. Сразу после Рождества китайская сторона сообщила:

«С 8 января автомобильные переходы в «Пограничном» и «Краскино» с китайской стороны переводятся на прием туристов. Прибывающие на территорию Китая должны иметь отрицательный ПЦР-тест на COVID, сделанный не позднее чем за 48 часов».

Новость оказалась более чем долгожданной. Уже на следующий день в дальневосточное представительство Ассоциации стали один за другим съезжаться автоперевозчики: кто-то за разрешением, кто-то за подробностями работы в новых условиях. Телефон в кабинете С. В. Ремизова раскалился от звонков. Люди продолжали приезжать, звонить...

Наконец отпала необходимость в перецепке автомобилей для их загрузки товаром на территории КНР. Вереница машин медленно, но верно стала продвигаться в соседнюю страну. Собственно, водители грузовых транспортных средств и стали теми самыми первыми счастливыми «пассажирами». Что касается автобусов, то пока они следуют преимущественно с гражданами Китая. Границу пересекают иностранные студенты, бизнесмены, сотрудники международных организаций – те, у кого

имеется специальная виза. Туристов с российской стороны пока нет. По этому вопросу предстоит согласование с китайской стороной.

– Это только начало. Все еще впереди: без проблем пойдут и грузы, и пассажиры на всем дальневосточном направлении. Нужно подождать, – заверяет Сергей Владимирович.

Разворот на Восток

Несомненно, пандемия внесла свои коррективы в работу международных автоперевозчиков. Кто-то, не выдержав затяжного кризиса, ушел с рынка. Но если говорить о членах АСМАП на Дальнем Востоке, то их численность не изменилась: более 70 организаций, как и в прошлые годы. А учитывая постоянно меняющуюся политическую и экономическую обстановку в стране, есть все предпосылки, что она будет расти.

Сегодня Дальний Восток, без преувеличений, является самым перспективным направлением международных автоперевозок. Торговля с Поднебесной развивается стремительными темпами. Она бьет все рекорды. Грузопоток между странами продолжает расти, а вскоре увеличится и пассажирский. Собственно, тенденция разворота на Восток наблюдалась и раньше. Просто за последнее время она стала более форсированной.

Большие перспективы возлагаются и на автоперевозки в Амурской области. По новому мосту, построенному между Россией и Китаем, пойдут грузовые и пассажирские автомобили. Работа пункта пропуска на этом направлении предусмотрена в круглосуточном режиме.

– В юбилейный год нам предстоит много работы, – говорит руководитель дальневосточного представительства АСМАП.

Есть все предпосылки полагать, что дальше ее будет еще больше. И этот, тридцатый год от рождения представительства станет новым этапом большого пути. 🚗

Чтобы груз доехал без повреждений

Основные способы крепления грузов

Выполняя грузоперевозки, нашим транспортным компаниям приходится сталкиваться с различными типами грузов, их состоянием и упаковкой. Хорошо, когда предприятие специализируется на доставке того или иного привычного для него вида товара. Для этого у него, как правило, имеются и подходящий подвижной состав, и некоторые собственные наработки в виде специального такелажа и оснастки, схем погрузки и крепления. Но часто организация, получив заказ на транспортировку непривычного для нее вида груза, не имеет четкого представления о том, как правильно закрепить его, чтобы донести до получателя в целости и сохранности, избежав при этом повреждения транспортного средства.

Наша статья посвящена основным способам удержания груза в грузовом пространстве автопоезда.

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

Способы удержания груза

Начнем с того, что крепление груза – процесс творческий, зависящий от многих факторов: наличия складных элементов в конструкции грузового пространства (кузова) транспортного средства, крепежных приспособлений (стяжных ремней,

веревок, тросов, цепей и т. д.), характера груза и способа его упаковки, состояния тары. Подобные особенности можно перечислять достаточно долго.

В ходе перевозки необходимо предусмотреть меры, препятствующие скольжению, опрокидыванию, перекачиванию и любому другому свободному перемещению груза и его составных частей во всех направлениях. Для этого груз и его составные части нужно заблокиро-

вать. Цель данного действия нам всем понятна – сохранить здоровье людей, занимающихся погрузо-разгрузочными операциями, водителей транспортного средства и других участников дорожного движения, а также обеспечить сохранность груза и транспортного средства.

Груз должен быть размещен на транспортном средстве таким образом, чтобы он не мог нанести телесные повреждения людям, нарушить устойчивость подвижного состава в ходе выполнения перевозки, сместиться, переместиться или выпасть из него.

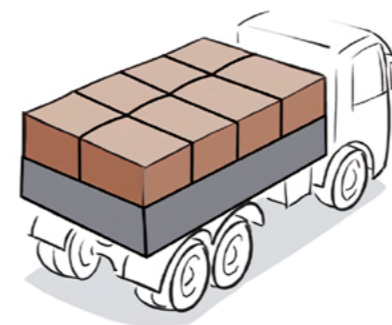
Способы удержания груза в основном сводятся к следующему:

- запираение;
- блокировка;
- непосредственная увязка;
- комбинированное крепление, когда между собой пересекаются несколько способов, указанных выше.

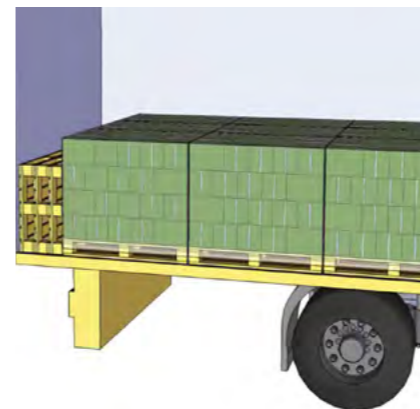
Применяемые технологии удержания должны позволять выдерживать различные климатические условия, которые могут возникнуть в ходе рейса.

Блокировка

Блокировка означает, что груз укладывается вплотную к стационарным конструкциям, установленным в кузове. Они могут быть в форме передних, боковых и задних бортов, боковых стенок или стоек. Груз может укладываться прямо или косвенно посредством его размещения вплотную к фиксирующим/блокирующим устройствам, встроенным в грузовое пространство транспортного средства, которое фиксирует его от перемещения по горизонтали.



Блокировка с помощью переднего борта

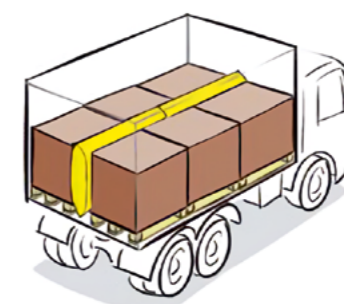


Блокировка с помощью поддонов в задней части



Блокировка верхнего слоя груза за счет уступа в переднем направлении

На практике выполнить это сложно, так как остаются пустоты и зазоры, которые необходимо свести к минимуму. Груз требуется уложить вплотную к переднему борту либо с использованием прокладочного материала между ним и грузом. В качестве такого материала с успехом подойдут пустые поддоны, поставленные вертикально и закрепленные (при необходимости) допол-



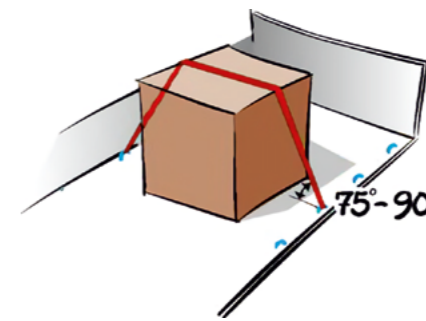
Прокладочный материал между рядами груза

нительными планками. Материал, который в ходе перевозки может деформироваться, использовать не следует. Суммарное незаполненное пространство в любом горизонтальном направлении не должно превышать 15 см.

Увязка

Это способ удержания груза с помощью таких средств, как стяжные ремни, тросы, цепи, которые стягивают груз либо удерживают его прижатым к грузовой платформе или любому блокирующему устройству. Прижимные ремни должны быть расположены так, чтобы они находились в контакте только с закрепленным грузом и/или с точками крепления. Они не должны проходить с изгибом по верху нежестких предметов, боковым перемячкам и т. д.

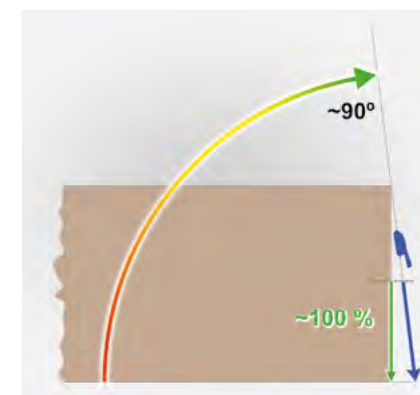
Увязка прижимом сверху (ее еще иногда называют увязкой поверху) – способ, при котором прижимные ремни проходят по-



Увязка прижимом

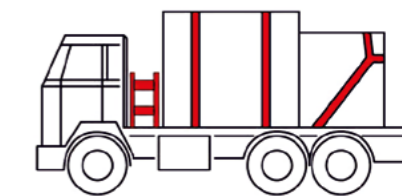
верх грузов с целью предотвращения его опрокидывания или скольжения.

Чем больше угол, тем лучше! В случае, если угол составляет меньше 30 градусов, эффект будет ограничен.



Комбинированное крепление

Для предотвращения скольжения груза в продольном и поперечном направлениях используется схема удержания, сочетающая в себе увязку прижимом сверху и блокировку.



Сочетание блокировки и увязки

Выбор наиболее эффективного способа крепления груза к транспортному средству зависит от его типа и состава. Перевозчики должны оснащать подвижной состав соответствующим крепежным оборудованием. В случае перевозки генеральных грузов необходимо предусмотреть несколько различных типов крепежа и проинструктировать водителя о способах удержания, о которых мы говорили выше.

В следующих номерах журнала мы продолжим развивать тему крепления грузов. ➔

Предприятие-орденоносец

В прошлом номере журнала «МАП» была опубликована статья, открывшая цикл публикаций об истории развития международных автомобильных перевозок в нашей стране. Она была посвящена легендарному Чуйскому тракту. Тема этого материала неразрывно связана со знаменитой дорогой, по сути, ставшей прародителем отечественных международных автоперевозок (МАП).

В далеком 1933 году, ровно 90 лет назад, положено начало становлению МАП на просторах Сибири, когда были осуществлены дебютные рейсы в направлении Бийск (СССР) – Цаган-Нур (Монголия). Для этого создана Бийская автобаза Управления Чуйского тракта, впоследствии получившая название «Совавто-Бийск».

Александра НОВИЧКОВА

Главной задачей Бийской автобазы стала перевозка экспортно-импортных грузов на участке Бийск – Онгудай. Ее организация и строительство велось довольно быстро. С 21 января до конца февраля 1933 г. на территории будущего предприятия осуществлены работы по устройству кубов для подогрева масла, уборке снега, сооружению временного гаража, конторки, проходной будки и забора, а также установке заправочной колонки. В то же время на участке Бийск – Онгудай к началу февраля открыли первые заправочные станции для машин Бийской автобазы. К концу февраля все они были полностью обеспечены горюче-смазочными материалами.

К 1 февраля 1933 г. только что организованная линейная ремонтная бригада Бийской автобазы получила из ремонта машину АМО-2. А спустя несколько дней на станцию Бийск прибыл железнодорожный состав с 40 новенькими машинами АМО-3-«ЗИС».

Восстановление старого и получение нового автотранспорта дали возможность значительно увеличить перевозки экспорта и импорта по тракту. Рост объема грузоперевозок стал необходимостью, потому что с

1 января 1933 г. в ведение Управления Чуйского тракта были переданы улалинская и бийская конторы Все-союзного объединения складского и транспортно-экспедиционного дела «Союзтранс».

Для улучшения экспортно-импортной торговли с Монгольской Народной Республикой Чуйский тракт стал военизированным, с введением устава о служебно-трудовой дисциплине рабочих и служащих. Таким образом, появилась реальная возможность наладить дисциплину, улучшить снабжение тракта автотранспортом, продовольствием, обмундированием и другими льготами. Кроме того, значительно улучшились материально-бытовые условия его сотрудников.

В августе 1933 г. по решению центрального штаба начались работы по составлению графика движения автомашины на тракте, в котором отражалось точное число выходов, возвращение с него, время сдачи в ремонт, ремонта и выхода в рейс. Центральный штаб неоднократно решал вопросы, связанные со снабжением тракта горюче-смазочными материалами. В августе 1933 г. выделено 10 машин «Форд-АА» из состава Бийской автобазы для перевозок экспортного бензина в Цаган-Нур. Насколько это было важно, говорит хотя бы тот факт, что только в августе 1933 г. из-

за отсутствия бензина и проливных дождей автопарк Бийской и Ининской автобаз простоял 17 суток. Решением штаба к концу сентября на тракте оставался запас горючего уже на десять дней, а к 15 сентября – и на месяц.

Многое делалось для улучшения работы Бийской автобазы, повышения квалификации шоферов. Бийская автошкола готовила водителей не только для Чуйского, но и для Усинского тракта. Списанные с тракта машины передавались для использования в учебных целях в Бийскую автошколу.

К середине 1934 г. по всей Западной Сибири насчитывалось 24 автомобильных предприятия с числом работающих 7 941 человек. Автопарк Управления ЧВТ был одним из крупнейших в Западно-Сибирском крае. К концу 1934 г. по Чуйскому тракту курсировало до 500 автомобилей, а по всей Западной Сибири – около 6 тыс. машин двухсот различных марок. Уже в начале 1935 г. ежемесячные перевозки грузов автотранспортным батальоном ЧВТ достигли на южном участке 1 100 т в месяц, а на северном – 1 050 т. Перевозки импорта составили 400 т на каждом участке.

Вскоре на Ининской автобазе из металлолома были собраны два пер-

вых на Чуйском тракте прицепа. Правда, из-за отсутствия тормозов на них грузили по 500 – 800 кг. Для упора (если машина и прицеп пойдут назад) на задний борт прицепа навешивали острые рогатки-стопоры, которые в случае заднего хода врезались в дорожное полотно и держали машину. Но из-за этого не было возможности сдать назад при встрече с другой машиной.

Вследствие необходимости роста производительности приходилось увеличивать и скорость движения на тракте. Поэтому участились аварии на южном и северном его участках. Из-за этого была запрещена работа с прицепами.

В предвоенные годы особое настроение, стремление людей ударным трудом остановить надвигающуюся опасность, укрепить силу и оборонное могущество Родины буквально витали в воздухе. Большим резервом улучшения экономических показателей работы автотранспорта на тракте была возможность полной перестройки организации перевозок грузов. Ее суть заключалась в доставке грузов партиями на конечную базу. Это в свою очередь давало возможность значительно снизить себестоимость всех перевозок по тракту. Для данной цели машины на северном и южном участках тракта переводились на спаренную езду. За каждой парой машин закреплялось четыре шофера: по два в Бийске и в Ине. Бийские шоферы, приезжая в Ино, передавали машины для дальнейшего следования напарникам из Ини, а сами отдыхали, пока те были в рейсе.

По существу, при такой системе работы просто машин сводились к минимуму, но очень важным становился вопрос круглосуточной работы ремонтных служб и столовых. Поэтому одновременно с подготовкой к переходу на новый график велись работы по реорганизации ремонтной службы тракта и по централизации всей системы общественного питания на северном и южном участках тракта. В связи с реорганизацией и в перспективе полным переходом на спаренную езду Ининская автобаза как таковая теряла свое первоначальное значе-



ние, поэтому 5 октября 1939 г. была упразднена в ининское отделение Бийской автобазы.

Первые пробы работы по новой системе показали, что это дело стоящее, и возможно поэтому у кого-то родилась идея совершить сквозной рейс от Бийска до Ташанты, а если поднатужиться, то и до Цаган-Нура. Такие рейсы уже осуществлялись с 1934 г. бензовозами, но бортовые машины ходили так крайне редко и только в каких-то особо необходимых случаях.

Попытку пройти сквозными рейсами от Бийска до Ташанты сделали в конце октября 1939 г. Но ремонтно-технические службы не были подготовлены к этому. Машины по-прежнему простаивали в Ине в ожидании ремонта. В комнате отдыха, где водители вынуждены были задерживаться намного дольше положенного по графику, было холодно, в Шебалинском линейном пункте шоферов заедали клопы. Все эти вопросы были в центре обсуждения на состоявшемся 21 октября 1939 г. совещании стахановцев ЧВТ. Многие водители-стахановцы предлагали закрепить автомобиль за тремя водителями и их работу оплачивать не с рейса, а с тонно-километра.

Управление тракта учло все критические замечания и пожелания, и на следующем собрании водительского состава ЧВТ был принят новый график движения машин на участке Бийск – Цаган-Нур – Бийск, Иня – Бийск – Иня, Цаган-Нур – Иня – Цаган-Нур. Собрание констатировало значительное улучшение условий для отдыха шоферов

в Ине, Шебалино и на всех линейных пунктах, где навели порядок в комнатах отдыха водителей.

В ГОДЫ ВОЙНЫ

С началом Великой Отечественной войны были мобилизованы и уехали на фронт многие рабочие, служащие и шоферы УЧВТ. Обслуживание машин профилактическими ремонтами на линейных пунктах Шебалино, Иня, Ташанта водители стали проводить самостоятельно. Со 2 июля 1941 г. проезд на обслуживающей машине для всех рабочих и служащих ЧВТ стал платным – 20 копеек в один конец.

К сентябрю 1941 г. на тракте работали только семь водителей, оставленных по брони, поэтому приказом по Наркомату внешней торговли СССР № 167 от 1 сентября 1941 г. Чуйский тракт как торгово-транспортная организация был ликвидирован.

Чтобы хоть как-то поддерживать автопарк в работоспособном состоянии, в начале октября 1941 г. на автобазе были организованы две бригады слесарей-ремонтников, каждая из которых работала по 11 часов в сутки. Для создания хоть какого-то запаса запчастей по территории гаража собрали весь утиль.

Водители, работавшие на тракте, практически не имели времени для отдыха. Так, шоферы, приехавшие до двух часов ночи, обязаны были прийти к старшему диспетчеру до 8 часов утра, а приехавшие после – к 12 часам дня. Их отдых на линейных пунктах в Шебалино, Ине и Ташанте не должен был превышать



принял специальное постановление «О транспортировке грузов для Ленинграда по Ладожскому озеру». Но обстановка резко осложнилась, когда озеро рано покрылось льдом. Оставался только один выход – проложить по льду Ладожского озера зимнюю дорогу. 22 ноября 1941 г. на лед вышла первая колонна автомобилей ГАЗ-АА. Так начала действовать ледовая дорога, которая официально именовалась военно-автомобильной дорогой № 101, а в народе – Дорогой жизни.

Одними из первых на ней начали работать шоферы Чуйского тракта. Именно благодаря беспримерному ратному подвигу таких, как они, в январе-марте 1942 г. по ледовой

8 часов в течение всего рейса, но из этого времени большая часть затрачивалась на уход за машиной. И тем не менее все водители показывали настоящие образцы трудового героизма.

Осенью 1941 г. Ленинград оказался в крайне тяжелом положении по снабжению продовольствием, боеприпасами, электроэнергией, топливом, сырьем. Специальным распоряжением партии и правительства для Ленинграда выделялось достаточное в условиях войны количество продовольствия и нужного снаряжения, но его доставка в город была практически невозможна. 30 августа 1941 г. ЦК ВКП(б)



дороге удалось перевезти около 260 тыс. т грузов. В Ленинград везли продовольствие и снаряды, а назад – изможденных, смертельно уставших людей. Дорога жизни сыграла выдающуюся роль в эвакуации населения из Ленинграда. С 22 января по 15 апреля 1942 г. из города было вывезено более 550 тыс. человек. Ледовая трасса спасла от голода и смерти тысячи ленинградцев.

К началу 1942 г. основной рабочей силой на тракте стали женщины. Они работали грузчиками, слесарями, шоферами, выполняя тяжелую мужскую работу, при этом показывая образцы ударного труда.



Главным импортным материалом в годы войны стала шерсть, столь необходимая для нужд фронта. Потребности в ней увеличивались, а поскольку при существующем автопарке рост грузооборота был практически невозможен, решили начать перевозить шерсть верблюжьими караванами. В начале января 1942 г. первые караваны из МНР пришли в Бийск. Начиная с этого времени главной задачей малочисленного автопарка Чуйского тракта стало их своевременное снабжение фуражом, сеном, дровами и керосином.

Основной объем караванных перевозок приходился на зиму, раннюю весну и позднюю осень. Это было вызвано тем, что во время линьки (летом) верблюды не идут под вьюком. Основная тяжесть перевозок в летний период вновь легла на плечи шоферов. Изношенные за зиму машины нечем было ремонтировать. И если зимой из-за снежных заносов водители не выпускали из своих рук лопаты, то летом – ключи. Истертая до предела резина не выдерживала даже нормальной нагрузки и то и дело рвалась. Автокамеры были покрыты сплошными заплатами, а руки шоферов – мозолями.

Несмотря на все трудности, работники подразделений Чуйского тракта в условиях военного времени с честью выполняли поставленные перед ними задачи.

С приездом на тракт в 1944 г. монгольских шоферов значительно улучшилось качество ремонта машин УЧТ. С 22 апреля 1944 г. установлены постоянные экспортно-импортные перевозки на монгольских автомашинах по Чуйскому тракту. Автопарк УЧТ значительно обновился, пополнившись тремя автомобилями марки «Студебекер». Они были переданы на Чуйский тракт с завода № 479 («Молмаш»), где производилась сборка таких машин для нужд народного хозяйства. За время войны на заводе № 479 собрали более 250 автомобилей. Главной трудностью в эксплуатации американских машин было полное отсутствие запасных частей к ним.

По всем признакам чувствовалось приближение победы, и это придавало труженикам страны и тракта новые силы. С каждым днем нарастал накал социалистического соревнования. Результатом ударничества, стахановского движения стал дальнейший рост объема грузоперевозок.

Сообщение о победе над фашистской Германией было встречено с небывалым энтузиазмом всем личным составом УЧТ. Водители, рабочие на лесозаготовках, слесари-ремонтники на митингах и собраниях по всему тракту брали повышенные социалистические обязательства по досрочному выполнению плана первого полугодия 1945 г.

За плечами у многих шоферов Чуйского тракта остались дороги Подмосковья и Сталинграда. Их машины прошли победным маршем по улицам и площадям Бухареста и Вены, Софии и Варшавы, чтобы закончить свой победный путь в Праге и Берлине.

Послевоенный период

В послевоенные годы на Чуйском тракте была слаба техническая база автотранспорта. Не хватало резины, горючего, поэтому приходилось экономить в большом и малом. Например, за недогруз машины его стоимость удерживалась с вино-

вного. Для скорейшего увеличения экспортно-импортных перевозок по тракту с начала 1946 г. за них стали оплачивать в тонно-километрах, а за остальные рейсы, как и прежде, – в километрах. К тому же за перевозку грузов выплачивались премиальные – по 5 рублей за каждые 100 тонно-километров. При перевозке экспортно-импортных грузов производилась оплата даже за порожний пробег (по километражу).

К середине 1946 г. для выполнения среднемесячной выработки на плече Бийск – Ташанта – Бийск водители должны были делать не менее трех рейсов в месяц, а на плече Ташанта – Цаган-Нур – Ташанта – не менее 23.

С каждым месяцем увеличивались поставки экспортных грузов для МНР, но с имевшимся автопарком справиться с возрастающими грузоперевозками было практически невозможно, поэтому часто приходилось прибегать к помощи других автопредприятий города Бийска.

На Бийской автобазе в январе 1948 г. началось срочное производство 15 одноосных балансирующих прицепов грузоподъемностью от 1 до 1,5 т. На Ине в это же время изготавливались 5 подобных прицепов. С 1 февраля 1948 г. 15 автомашин были переведены на спаренную работу со сменой водителей в Ине. По расчетам, такие нововведения должны были положительно сказаться на росте объема грузоперевозок.

На перевозки грузов в Цаган-Нур переключили 15 грузовых автомашин, в кузовах которых дополнительно установили железные бочки для этилированного бензина. Уже во второй рейс машины ЗИС-150 вышли с прицепами.

С 1950 г. был введен в действие график движения машин на перегоне Бийск – Цаган-Нур – Бийск. В Шебалино, Ине, Ташанте производились отметки о времени прибытия и выбытия транспортных средств. В целях повышения ответственности водительского состава за правильную эксплуатацию и сохранность машин с февраля 1950 г. все автомобили ходового парка закреплялись за водителями. К началу 1950 г. в УЧТ работало 82 водителя, из которых 28 были

Из воспоминаний бийского водителя (по материалам фильма «Такие трудные километры», 1976 г.):

– Выезжая из Бийска, мы делали отметку о том, что отправились в рейс. На протяженной трассе у нас было несколько пунктов для дальнейших отметок: на 200-м км (в Шебалино), на 285-м (Онгудай), на 358-м (возле села Иня). От одного пункта до другого отводилось строго регламентированное время.

стахановцами, 10 – ударниками и 15 – отличниками.

Начало пятидесятых годов – это не только момент окончательного технического становления автохозяйства в послевоенный период, но и время смены шоферских поколений на Чуйском тракте.

К середине 1955 г. значительно возросли перевозки горюче-смазочных материалов в МНР. Разработан новый график перевозки бензина в Цаган-Нур. Бензин завозился на Иню, а оттуда вывозился в Цаган-Нур водителями, командированными из Бийска, группами по пять-шесть машин.

В 1957 г. в связи с началом освоения и распашки в МНР значительных целинных участков возрос экспорт тракторов и комбайнов из СССР, но их транспортировка в машинах ЗИС-150 была крайне затруднительна. Именно для этого в основном и стали использовать вновь поступившую машину МАЗ-200, хотя при получении больших партий грузов приходилось их вывозить и на ЗИС-150. Правда, для перевозки комбайнов их нужно было демонтировать, а это значительно увеличивало себестоимость грузоперевозок.

Для перевозок тяжеловесных грузов по Чуйскому тракту с апреля 1962 г. стали использовать автомобили МАЗ-200В. В целях безопасности движения для них с 3 мая 1962 г. была установлена средняя скорость движения по тракту – 20,2 км/ч.

Автопарк бензовозов увеличивался с каждым месяцем. Так, только за май 1964 г. прибыло четыре новых ЗИС-164.

Для оказания своевременной технической помощи машинам, понав-



шим в аварию на тракте, со 2 октября 1965 г. весь тракт был разбит на участки: Бийск – Майма (закреплен за Бийским гаражом), Майма – Онгудай (за линейным пунктом Шебалино), Онгудай – Чаган-Узун (за линейным пунктом Иня), Чаган-Узун – Госграница (за линейным пунктом Ташанта).

С 9 октября 1965 г. приказом по автохозяйству из-за отсутствия автобусного и какого-либо другого пассажирского движения от Цаган-Нура (МНР) до Кош-Агача (СССР) было вменено в обязанности всех шоферов автохозяйства безвозмездно перевозить монгольских граждан, следующих из МНР в СССР и обратно, в кабинах грузовых автомобилей.

Развитие МАП

В связи с быстрым ростом объемов торговли к концу 60-х годов потребность в автоперевозках международного характера резко возросла. Об этом можно было судить и по советско-монгольским торгово-экономическим взаимоотношениям. Наступал качественно новый период во всей мировой торговле. Однако вопросу международных и междугородних перевозок автотранспортом вплоть до начала 60-х годов не уделялось должного внимания.

Как показывали экономические расчеты, автотранспорт становился более эффективным при перевозках на расстояния в 500 и даже

1000 км многих скоропортящихся продуктов, поэтому перевозки на автомобилях-рефрижераторах стали развиваться одними из первых. Помимо этого, эффективность автотранспорта была доказана и по многим другим показателям и товарам. К концу 60-х годов в нашей стране была создана достаточно надежная и современная система автодорог.

С 1960 г. Бийское автохозяйство стало называться «Автовнештранс», на базе которого было образовано предприятие международных перевозок грузов «Совавто-Бийск». Производилось полное обновление всего его автопарка. Вместе с приходом новых машин начался набор шоферов. Основным автомобилем предприятия к началу 1969 г. стал ЗИЛ-130. Кроме этого, имелись модели ЗИС-150, ЗИЛ-164, ЗИС-355, ЗИС-157, ЗИС-155, ЗИЛ-130В. В мае 1969 г. автопарк «Совавто-Бийск» пополнился новыми автомашинами производства венгерского объединения «Чепель». При Бийской автошколе были организованы курсы по переподготовке 50 водителей для работы на новых дизельных автомобилях, ремонтников, водительский состав и ИТР обучали по 50-часовой программе. К сожалению, новые машины не прижились на Чуйском тракте, и вскоре все их передали в городские автопредприятия.

С ростом перевозок экспортных нефтеналивных продуктов росли и

поставки бензовозов. Так, в январе 1970 г. автопредприятием было получено 6 новых бензовозов ЗИС-130. Они имели мощные двигатели, что позволяло развивать высокие скорости движения.

В июле 1971 г. стали поступать первые двухосные прицепы заводского изготовления для бензовозов. Узким местом в деятельности автопредприятия постепенно становились погрузочно-разгрузочные работы. В 1971 г. и здесь было сделано немало нового. На складах внедрялись перевозки и погрузка грузов на поддонах и в пакетах, что значительно повысило производительность труда на погрузочно-разгрузочных операциях.

В декабре 1971 г. был установлен своеобразный рекорд в МНР: на прицепе был перевезен экскаватор весом 23 т! Никогда раньше таких грузов по Чуйскому тракту не перевозилось.

С целью передачи передового опыта молодым шоферам и приобретения ими навыков в работе в феврале 1974 г. при автопредприятии был утвержден штат шоферов-наставников. Благодаря этому значительно сократилась аварийность машин.

Впервые за многие годы среди инженерно-технических сотрудников автопредприятия стала проводиться аттестационная работа, что также имело положительный результат в деле повышения деловой и политической активности этой наиболее технической и политически грамотной части работников автопредприятия.

В 1974 г. начался перевод автопарка на большегрузные автомобили с дизельными двигателями. Именно тогда поступили первые партии автомобилей производства Минского автозавода: МАЗ-500 грузоподъемностью 7 т, МАЗ-516 (14,5 т) и МАЗ-500А – бензовоз. Все перевозки комбайнов в МНР стали производить на машинах МАЗ-500. В августе и сентябре в разгар ударной работы были получены и пущены в эксплуатацию 50 машин МАЗ-504В грузоподъемностью 14 т. Первые большие партии КАМАЗ-5410 поступили на автопредприятие в 1979 г.

Для обучения вождению новых машин с 5 февраля 1979 г. при ав-

топредприятию организовали курсы по переподготовке водительского состава. Вначале было набрано две группы по 15 человек в каждой. Новый автомобиль, в отличие от предыдущих отечественных марок, имел значительные преимущества и был создан по последнему слову автомобилестроения. Сложность заключалась в том, что этот подвижной состав требовал качественно нового уровня всех ремонтных работ. Необходимо было в кратчайший срок построить ремонтно-производственный комплекс, ведь только при его наличии можно было гарантировать хорошую работу всего автопарка КАМАЗов. Летом строительство нового производственного комплекса началось. К началу 80-х годов «Совавто-Бийск» стало одним из самых оснащенных в техническом плане автопредприятий не только в городе, но и в крае.

Оно выросло не только технически, теперь при наличии хорошей технической и ремонтной базы ему по плечу стали задачи, казавшиеся совсем недавно чистой фантазией. Именно поэтому автотранспортное предприятие международных перевозок «Совавто-Бийск» было реорганизовано в производственное объединение международных перевозок грузов (ПОМПГ) «Совавто-Бийск», а на базе экспортных складов организован филиал объединения № 1.

Это был новый этап в развитии автопредприятия, и многое говорило о том, что в этой истории будет еще немало ярких страниц, рассказывающих о мужестве и высоких достижениях шоферов Чуйского тракта.

В 1983 г. за высокие достижения в области международных перевозок и в связи с 50-летием «Совавто-Бийск» было награждено орденом Дружбы народов. 🚩

По материалам книги В. Н. Шитлова «История развития производственного объединения международных перевозок грузов «Совавто-Бийск», изданной Министерством автомобильного транспорта РСФСР, ВО «Востокавтотранс» и Алтайским транспортным управлением «Бийский транспортный трест».

Из воспоминаний бийских водителей (по материалам фильма «Такие трудные километры», 1976 г.):

– С молодых лет я стал крутить баранку. Некоторое время работал, что называется, на месте, в цехе. Но когда с детства грезишь о том, чтобы стать водителем, ты, не считаясь с собственным временем, посвящаешь себя этому. Попробовал я поработать без руля (семь месяцев на Алтайском моторном заводе на испытании дизелей). Платили хорошо, более двухсот рублей. Но для себя решил, пусть я буду зарабатывать 60 рублей шофером, зато будет у меня любимая работа. Не мог я больше вытерпеть.

– У шофера обязательно должна быть хорошая реакция. Водитель смотрит вперед, но видит и то, что происходит по сторонам. Как будто третий глаз открывается. Если человек привык работать в городе, то его к нам не затанешь. Вроде бы все надоедает, а дома отоспишься и утром опять идешь на работу как ни в чем не бывало. Есть люди, которые к нам приходят, поработают год, а то и месяц-два, не выдерживают и уходят.

Горы есть горы, случаются обрывистые участки, может и камень упасть, да и в аварию случайно можно угодить. Есть два перевала – Семинский и Чике-Таман. Тракт здесь асфальтированный, но можно и шею себе свернуть. Семинский перевал опаснее, потому что обманчив. На нем много глухих поворотов. Мы доверяем себя технике, но случаются такие ситуации, когда тормозов нет. Сильно мучает гололед. Опаснее всего весной и осенью. Но необычные случаи происходят и каждую зиму. Попадешь в степи в буран – и приходится ночевать там.

– У нас в хозяйстве есть неписанный закон. На перевале уступает тот, кто идет на подъем. Если машина встала из-за неисправности, то ты обязан около нее остановиться, даже если тебя об этом не просили, узнать, в чем дело, оказать помощь. Взаимовыручка – это у нас в крови.

– На Чуйском тракте хорошей дороги только 358 км, до линейного пункта Иня, а дальше начинается так называемая гребенка. Если ехать на скорости 40 км/ч, то растрясешь и всю машину, и все свои внутренние органы. А вот на скорости 50 – 60 км/ч она как бы срезается. Но не каждая машина, тем более с прицепом, пойдет с такой скоростью. Наша среднетехническая скорость – 32 км/ч. Чтобы ее выдержать, надо в среднем ехать 60 км/ч. И вот эти 300 км – очень изнурительный тракт. Но это наша рабочая колея.



Особенности перевозки грузов повышенной опасности

Перевозка опасных грузов от места их изготовления или хранения к пункту назначения автомобильным транспортом – ответственный и потенциально опасный вид деятельности. Помимо транспортировки этот процесс также включает в себя подготовку груза, тары, транспортных средств и экипажа, прием груза, погрузочно-разгрузочные работы и краткосрочное хранение на всех этапах перемещения. Все это требует от перевозчика особой квалификации. Следует отметить, что видов опасных грузов чрезвычайно много, и требования, применяемые к их перевозке, могут различаться в зависимости от вида груза, его количества и способа перевозки. В этой статье мы рассмотрим особенности транспортировки грузов повышенной опасности, предусмотренные Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), действие которого распространяется как на международные, так и на внутрироссийские перевозки.

Татьяна ХАМИТОВА,
специалист Департамента
организации перевозок АСМАП
(khamitova@asmap.ru)

Грузы повышенной опасности могут быть использованы не по назначению, а в террористических целях

и в результате привести к серьезным последствиям, таким как многочисленные жертвы среди населения, массовые разрушения или социально-экономические потрясения, особенно в случае перевозки радиоактивных материалов.

В соответствии с положениями ДОПОГ грузами повышенной опасности являются грузы, перечисленные в приведенной ниже таблице ДОПОГ 1.10.3.1.2 (за исключением класса 7) и перевозимые в количествах, превышающих указанные в ней

Класс	Подкласс	Вещество или изделие	Количество		
			Цистерна*, л	Навалом/насыпью**, кг	Упаковки, кг
1	1.1	Взрывчатые вещества и изделия	не относится	не относится	0
	1.2	Взрывчатые вещества и изделия	не относится	не относится	0
	1.3	Взрывчатые вещества и изделия, группа совместимости С	не относится	не относится	0
	1.4	Взрывчатые вещества и изделия под № ООН 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456, 0500	не относится	не относится	0
	1.5	Взрывчатые вещества и изделия	0	не относится	0
2		Воспламеняющиеся газы (классификационные коды, включающие только букву F)	3 000	не относится	не применяется
		Токсичные газы (классификационные коды, включающие буквы T, TF, TC, TD, TFC или TOS), за исключением аэрозолей	0	не относится	не применяется
3		Легковоспламеняющиеся жидкости, группы упаковки I и II	3 000	не относится	не применяется
		Десенсибилизированные взрывчатые вещества	0	не относится	0
4.1		Десенсибилизированные взрывчатые вещества	не относится	не относится	0
4.2		Вещества группы упаковки I	3 000	не относится	не применяется
4.3		Вещества группы упаковки I	3 000	не относится	не применяется
5.1		Жидкие окисляющие вещества группы упаковки I	3 000	не относится	не применяется
		Перхлораты, нитрат аммония, аммиачно-нитратные удобрения и эмульсии, суспензии и гели нитрата аммония	3 000	3 000	не применяется
6.1		Токсичные вещества группы упаковки I	0	не относится	0
6.2		Инфекционные вещества категории A (№ ООН 2814 и 2900, кроме материала животного происхождения)	не относится	0	0
7		Радиоактивные материалы	3 000 A1 (особого вида) или 3 000 A2, в зависимости от конкретного случая, в упаковках типа B(U), B(M) или C		
8		Коррозионные вещества группы упаковки I	3 000	не относится	не применяется

*Значение для цистерн применяется только в случае, если перевозка в цистернах разрешена (указано в колонках 10, 12 таблицы А гл. 3.2 ДОПОГ).

**Значение для перевозки навалом/насыпью применяется только в случае, если перевозка навалом/насыпью разрешена (колонки 10, 17 таблицы А гл. 3.2 ДОПОГ).

значения. Для того чтобы понять, относится ли конкретный груз к категории грузов повышенной опасности, необходимо определить следующие параметры:

- надлежащее отгрузочное наименование, № ОНН, класс, классификационный код, группу упаковки;
- количество груза;
- способ перевозки (навалом, цистерной или в упаковках).

В зависимости от количества и способа перевозки одно и то же вещество может транспортироваться либо как обычный опасный груз, либо как груз повышенной опасности. Во многих случаях это позволяет организовать перевозку так, что дополнительных затрат на получение специального разрешения не потребуется. Так, например, «бензин моторный» (UN 1203) является грузом повышенной опасности только при перевозке в цистернах в количестве свыше 3 000 л, а вот любое количество бензина при перевозке в бочках (или в кубовых ИВС-контейнерах) не относится к грузам повышенной опасности.

Кроме того, если транспортное средство следует с остатками груза в количестве меньше, чем указано в таблице, то груз перестает быть грузом повышенной опасности и отклонение от маршрута не является нарушением.

Для определения груза повышенной опасности 7-го класса веществ используется таблица, приведенная в подразделе 1.10.3.1.3 ДОПОГ. В случае радиоактивных материалов основным параметром является значение порогов безопасности для перевозки отдельных радионуклидов.

В Российской Федерации для перевозки грузов повышенной опасности требуется получение специального разрешения в соответствии со следующими нормативными документами:

- Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- Федеральный закон от 24.07.1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлени-

ем международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»;

- Приказ Министерства транспорта РФ от 11.04.2022 г. № 127 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов»;

- Приказ Министерства транспорта РФ от 28.10.2020 г. № 439 «Об утверждении Порядка выдачи специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов».

Специальное разрешение свидетельствует о том, что перевозка опасного груза разрешена компетентными органами, маршрут перевозки согласован с владельцами дорог, автомобиль соответствует требованиям по перевозке данного конкретного груза, на предприятии есть профессиональный консультант, организующий эту перевозку.

Рекомендуемый образец

Специальное разрешение № _____ на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего международную перевозку опасных грузов	
Полное наименование и организационно-правовая форма владельца транспортного средства	
Идентификационный номер налогоплательщика/Основной государственный регистрационный номер (Основной государственный регистрационный номер индивидуального предпринимателя)	
Государство регистрации и адрес юридического лица в пределах места нахождения юридического лица или адрес регистрации индивидуального предпринимателя – владельца транспортного средства	
Тип, марка, модель транспортного средства, прицепов или полуприцепов	
Государственный регистрационный номер транспортного средства, прицепов или полуприцепов	
Весогабаритные параметры грузового транспортного средства либо автопоезда (максимальная масса транспортного средства с грузом, габариты (длина, ширина, высота)	
Срок действия специального разрешения	
Фамилия, имя, отчество (при наличии) должностного лица уполномоченного органа и дата выдачи разрешения	

Полномочиями на оказание государственной услуги выдачи специальных разрешений на перевозку грузов повышенной опасности наделен Ространснадзор. Для получения спецразрешения следует обратиться в ближайшее территориальное подразделение по месту регистрации компании или индивидуального предпринимателя.

Итак, перевозка опасных грузов, относящихся по Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) к грузам повышенной опасности, допускается при наличии специального разрешения (пункт 1.1. статьи 31 ФЗ от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ).

Получить разрешение на перевозку грузов повышенной опасности можно на автомобиль, ранее внесенный в реестр категоризованных транспортных средств Росавтодора (в соответствии с Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»).

Разрешение оформляется в управлении Ространснадзора по месту регистрации заявителя. Можно отправить заявление с копиями документов по почте или заполнить его на портале Госуслуг.

Перечень документов, прилагаемых к заявлению:

- копия СТС или договора аренды автомобиля;
- копия свидетельства о допуске ТС к перевозке опасных грузов;
- копия свидетельства о допуске водителя к перевозке опасных грузов;
- доверенность, если обращается не собственник ТС, а его представитель.

Кроме этого нужно представить схему маршрута перевозки со стоянками и заправками, а также сведения о перевозимом грузе: наименование, описание, класс, номер ООН.

Уполномоченный орган проверяет полностью и достоверность сведений, соответствие технических характеристик транспорта требованиям безопасности.

Если перевозка будет осуществляться внутри Российской Федерации, Ространснадзор направляет владельцу автомобильной дороги запрос о согласовании маршрута перевозки груза повышенной опасности. Основаниями для отказа владельцем автомобильной дороги в согласовании маршрута перевозки опасного груза являются:

- а) наличие на заявленном участке автомобильной дороги дорожных знаков, запрещающих движение грузовых транспортных средств и (или) движение грузовых транспортных средств, перевозящих опасные грузы;

- б) принятие в соответствии с законодательством Российской Федерации владельцем автомобильной дороги решения о временном ограничении или прекращении движения транспортных средств по участку автомобильной дороги, указанному в заявленном маршруте перевозки опасного груза;

- в) прохождение маршрута перевозки опасного груза по автомобильным дорогам, непосредственно прилегающим к социально значимым

объектам транспортной инфраструктуры, объектам, задействованным при подготовке и проведении массовых спортивных, культурных, научных и деловых мероприятий;

- г) наличие неполных или недостоверных сведений о заявленном участке маршрута перевозки опасного груза.

Госпошлина в соответствии с пунктом 111 статьи 333.33 Налогового кодекса Российской Федерации составит 1 300 рублей.

Подводя итог, следует отметить, что перевозка грузов повышенной опасности накладывает максимальную степень ответственности на всех участников процесса доставки. В этом процессе должны скоординированно сотрудничать как грузоотправители и грузополучатели, так

и, безусловно, грузоперевозчики во взаимодействии с государственными органами надзора. Транспортные средства должны соответствовать правилам ДОПОГ и быть включены в реестр категоризованных объектов транспорта. Перевозка грузов повышенной опасности выполняется исключительно специализированным транспортом и требует оформления специального разрешения. В нем детально прописывается маршрут перевозки, отклонение от которого недопустимо. Кроме того, одним из немаловажных факторов транспортной безопасности является профессиональная подготовка водителя, его знание требований ДОПОГ и наличие на предприятии квалифицированного консультанта по опасным грузам. ➔

Сведения о перевозимых грузах

№ п/п	Номер ООН, надлежащее отгрузочное наименование (указывается в соответствии с разделом 3.1.2 ДОПОГ), класс (для веществ и изделий класса 1 – классификационный код, указанный в колонке 3b таблицы А главы 3.2 ДОПОГ), группа упаковки (при наличии), количество

Сведения о маршрутах перевозки

№ п/п	Адреса мест погрузки, разгрузки, стоянок и заправок топливом транспортных средств	Описание маршрута перевозок (места нахождения начальных, промежуточных и конечных пунктов участков автомобильных дорог, по которым проходит маршрут, а также наименования данных автомобильных дорог)



Надежный партнер в янтарной столице России

Денис ФРЕЗА

19 января 2006 года свой путь в сфере международных автомобильных грузоперевозок начала калининградская компания «Рефтранс». Сегодня она занимает одно из лидирующих мест на рынке грузовых перевозок региона.

В 2021 г. организация выполнила 672 грузоперевозки, а по состоянию на октябрь 2022 г. осуществила 427 рейсов. На данный момент автопарк предприятия насчитывает 18 тягачей и 13 полуприцепов. Все транспортные средства фирмы находятся в собственности.

На протяжении всех этих лет во главе компании стоит бессменный руководитель и неоспоримый профессионал своего дела – Василий Федорович Васенькин.

За долгое время работы организация переживала не только взлеты, но и падения. Однако благодаря опыту руководителя и компетентности кадрового состава компания проходит через все трудности, с которыми сталкиваются в России как предприниматели в целом, так и транспортный бизнес в частности.

Немаловажным катализатором качественного и эффективного труда является территория рабочего пространства, его оснащение и удобство. И речь здесь идет не столько о рабочем пространстве администрации компании, сколько о территории, необходимой для парковки и обслуживания транспортных средств.

Благодаря приложенным В. Ф. Васенькиным усилиям эта проблема решена. В декабре 2020 г. ООО «Рефтранс» переехало в новое офисное помещение площадью 4 тысячи квадратных метров, расположенное на 5 гектарах территории,

к которому примыкают 16 автомобильных боксов. Безусловно, это благоприятно отразилось на эффективности работы коллектива предприятия, прежде всего механиков, слесарей и водителей.

Продолжая разговор о трудностях, нельзя пройти мимо проблемы последних лет, с которой столкнулась как Россия, так и весь остальной мир. Это коронавирусная инфекция Covid-19.

Специфика бизнеса грузоперевозок, к счастью, заключается в том, что он продолжает работать почти во всех сложных для страны ситуациях. Однако это, увы, не исключает человеческого фактора. Водители, являющиеся основной трудовой частью коллектива всякой организации, как и любые другие работники, могут болеть. А, как известно, без водителя грузовые автомобили в России пока ездить не научились. На протяжении всего периода пандемии ООО «Рефтранс» строго соблюдало требования нормативных актов по дистанционной работе части трудового коллектива и не скупилось на бесплатные средства личной гигиены для своих работников. Благодаря этим мерам количество заболевших в компании было минимальным. Это позволило организации функционировать без перебоев.

Не менее сложным моментом стало введение санкций со стороны ЕС и США. В силу географического положения Калининградской об-



Сотрудники ООО «Рефтранс» (крайний справа – генеральный директор В. Ф. Васенькин)

ласти местные перевозчики, в том числе и ООО «Рефтранс», столкнулись с враждебным настроем некоторых граждан ЕС. Доходило до причинения ущерба транспортным средствам организации. Появились и всевозможные ограничения по перевозке тех или иных грузов как в Калининградскую область, так и на основную территорию РФ. Только благодаря высокой квалификации менеджмента и водительского состава ООО «Рефтранс» уверенно справляется со всеми трудностями на своем пути.

Несмотря на непростые события последних лет, парк автомобилей предприятия постоянно модернизируется. В 2021 г. он весь был оборудован GPS-датчиками, позволяющими контролировать как местоположение транспортного средства, так и движение топлива в/из топливного бака транспортного средства.

В ближайших планах – оснащение таким оборудованием рефрижераторных установок с целью дистанционного контроля температурного режима при перевозках скоропортящегося груза. Установка подобных датчиков приобрела свою актуальность в силу того, что участились случаи краж термографов, расположенных снаружи полуприцепа-рефрижератора. Их стоимость варьируется от 300 до 500 евро. Кроме того, современные температурные GPS-датчики дают возможность дистанционного просмотра и контроля



На предприятии

температурных режимов, а также упрощают перевод температурной информации на бумажный носитель, который теперь можно выполнить в теплом офисе у компьютера, подключенного к сети Интернет, а не находясь у самой рефрижераторной установки в дождь и холод.

Все перечисленные выше меры, предпринимаемые ООО «Рефтранс», направлены прежде всего на спокойствие обслуживаемых клиентов, приток которых не останавливается. Ежегодно за услугами грузоперевозок в «Рефтранс» обращаются не менее 50 организаций. Безусловно, для большинства из них компания не является основ-

ным перевозчиком, но, видя отношение специалистов предприятия к своим клиентам, минимум треть из обратившихся заказчиков остается клиентами организации на долгосрочную перспективу. И это не может не радовать.

Немаловажным обстоятельством, способствующим доверию партнеров к ООО «Рефтранс», является страхование компанией своей гражданской ответственности (в обиходе – CMR-страхование). Несмотря на то, что такого рода страхование является существенной статьёй расходов (около 8 тыс. евро ежегодно), «Рефтранс» закладывает ее в свой бюджет уже более десяти лет, так как на предприятии убеждены, что это существенно влияет на сохранение спокойствия клиентов, а значит и бережет нервы сотрудников транспортной компании.

На ближайшие годы коллективом ООО «Рефтранс» под руководством В. Ф. Васенькина был разработан план развития предприятия, включающий приобретение нового подвижного состава и появление дополнительных направлений перевозок. К сожалению, в современных реалиях многим задумкам пока сбыться не суждено. Однако, со слов В. Ф. Васенькина, ни он, ни его коллектив оптимизма не теряют. Рано или поздно тяжелые времена закончатся, а все запланированное будет однозначно реализовано. ➔



Офис компании «Рефтранс»



CMR-страхование: условия, цены

В предыдущих номерах журнала (№ 6, 2019 г., № 3 и 5, 2020 г.) мы уже разбирали различные виды страхования, обеспечивающие защиту от основных транспортных рисков. Одним из важнейших видов является страхование ответственности перевозчика и экспедитора, или, если речь идет о выполнении МАП, так называемое CMR-страхование.

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

Страхование ответственности перевозчика и экспедитора всегда было актуально и востребовано, ведь и перевозчик, и грузовладелец понимают, с каким количеством потенциальных рисков

можно столкнуться в пути. Кроме того, при заключении договоров на перевозку большинства заказчиков требует, чтобы у перевозчиков и экспедиторов их грузов были заключены до-

говоры страхования ответственности.

Ответственность транспортной компании за груз предусмотрена гл. 25, 40 (ответственность за нарушение обязательств) и ст. 931 (ответственность за причинение вреда) ГК, а также Уставом автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, Конвенцией о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ) и Законом о транспортно-экспедиционной деятельности. Однако до 18 марта 2020 г., до вступления в силу ФЗ-59 «О внесении изменений в ст. 34 259-ФЗ «Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» и ст. 3 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», именно страхование ответственности находилось в полуделегальном положении. Это было связано с тем, что страхование риска ответственности за нарушение договора перевозки и экспедиции противоречит п. 1 ст. 932 ГК. То есть, проще говоря, застраховать договорную ответственность можно только в части риска возникновения ответственности самого страхователя.

В июне 2021 г. усилиями рабочей группы, созданной Всероссийским союзом страховщиков, был разработан новый, обязательный для исполнения всеми страховыми компаниями стандарт по страхованию ответственности автоперевозчиков и экспедиторов. С этого момента страхование ответственности стало полноценным видом, наряду со страхованием грузов. Однако зачастую их ошибочно объединяют или путают.

И если в страховании грузов объектом страхования является сам груз, то в страховании ответственности – не противоречащие законодательству РФ имущественные интересы страхователя, связанные с риском возникновения обязанности страхователя возместить причиненные другим лицам убытки в связи с выполнением им своих обязательств при перевозке грузов.

Поскольку разница в объектах страхования принципиальна, эти виды относятся к разным группам: имущественному и страхованию ответственности, а, следовательно, каждый из них покрывает свой участок страховых рисков.

Основной риск в рамках страхования ответственности – за груз перед правомочным лицом по возмещению ущерба за утрату, гибель или повреждение груза, произошедшие вследствие любых случайностей и опасностей с момента принятия груза до выдачи его получателю. Если договором предусмотрено участие водителя в разгрузке/погрузке – риски вследствие этой деятельности тоже могут быть застрахованы, а также включены расходы по спасанию груза, уменьшению убытка и по установлению его размера. Кроме того, этот вид страхования дает возможность защитить себя от необходимости возмещать вред, причиненный этим грузом третьим лицам, ответственности за контейнер, а также таможенные риски и дополнительные расходы по спасанию, экспертизе и оценке груза.

Таким образом, в рамках страхования грузов объект не будет защищен от финансовых убытков, ответственности перед таможенными органами и третьими лицами, убытками в результате выполнения экспедитором деятельности по обработке груза (хранение, упаковка и проч.). Напротив, как мы говорили ранее, именно эти риски будут застрахованы в рамках страхования ответственности, но при этом не попадут под покрытие обстоятельства непреодолимой силы. То есть, проще говоря, в страховании ответственности необходимо признать виновным лицом перевозчика: если груз или ТС пострадали не по его вине, то нет и ответственности, значит и выплата не может быть признана страховой.

Помимо основного риска ответственности за груз, страхование ответственности перевозчика может покрывать:

- финансовые риски – возмещение убытков правомочного лица, понесенных в связи с нарушением страхователем своих обязательств. Например, расходы по пересылке груза по правильному адресу или возникшие в связи с арендой склада (при этом штрафные санкции, как правило, не покрываются);

- ответственность вследствие причинения грузом вреда жизни, здоровью, имуществу третьих лиц (например, повреждение дорожных ограждений или любого другого имущества непосредственно перевозимым грузом);

- таможенные риски (для компаний, выполняющих МАП) – обязательства по уплате таможенных платежей, предусмотренных вследствие утраты груза или его недоставления в таможню назначения;

- ответственность за груз при его утрате в результате мошеннических действий (выдача груза неправомочному получателю);

- ответственность перед владельцем контейнера – риск ответственности за утрату, гибель или повреждение трейлера или контейнера, принятого к перевозке. Кроме того, застрахованными являются все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию трейлера или контейнера, а также по уменьшению убытка и по установлению его размера;

- расходы по подъему, буксировке ТС, удалению, обозначение и освещение остатков груза после происшествия, если такая обязанность возлагается на перевозчика по законодательству страны места происшествия, а также ответственность привлекаемых субконтракторов.

При этом, как и в любом другом виде страхования, еще более внимательно необходимо изучить, на какие риски страхование ответственности не будет распространяться. В основном это:

- требования об уплате пени, штрафов, неустоек, в том числе по договорам, равно как и любой другой деятельности страхователя в рамках выполнения обязательств по договорам;

- требования о возмещении вреда, причиненного за пределами территории страхования, указанной в территории страхования;

- умысел или грубая неосторожность страхователя;

- эксплуатация заведомо технически неисправного ТС или ТС, не прошедшего техническую проверку в соответствии с требованиями транспортного законодательства;

- использование рефрижераторных установок, техническое состояние которых заведомо не отвечает требованиям безопасной перевозки и сохранности грузов;

- несоблюдение страхователем требования о заполнении листа контрольных проверок температуры груза;

- требования о возмещении вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу сотрудников страхователя;

- действия представителей государственных органов власти, полномочия которых основаны на правовом акте.

Так как это добровольный (с точки зрения страховщика) вид страхования, каждый из них самостоятельно разрабатывает правила и расчет страховых тарифов. Однако тарифообразующие факторы, как правило, едины: это объем страхового покрытия, номенклатура груза, количество ТС, а также статистка убытков. Кроме того, наиболее выгодный тариф получит опытный перевозчик, имеющий членство в ассоциациях, парк от 3 ТС не старше де-

сяти лет, годовой фрахт от 50 млн рублей и, помимо ответственности, страхующий грузы. Как правило, если в договоре фигурирует 2 – 3 ТС, ставка на каждое из них может составлять около 1 тыс. евро. Если же в парке находится, скажем, несколько десятков ТС, а грузы не принадлежат к категории рисковых, ставка на одно ТС может составлять 200 – 300 евро.

Ставка страховой премии дается в фиксированной сумме в расчете на один автопоезд, при этом довольно часто страховщиком предоставляется рассрочка. По этому виду страхования практически всегда будет устанавливаться франшиза в размере 1 – 2 тыс. евро.

Сам договор страхования ответственности состоит из стандартной части, где указываются: номер полиса, реквизиты сторон, объекты страхования, территория, набор рисков и страховые суммы по ним, франшизы, порядок рассмотрения претензий, список используемых ТС, номенклатура перевозимых грузов, условия и порядок расторжения договора, размер страховой премии и порядок ее уплаты. В изменяемой части договора указываются особые условия и оговорки, которые касаются порядка приемки/сдачи груза, действия водителя в пути, используемого подвижного состава.

Договор страхования ответственности заключается в пользу транспортных компаний. Если же помимо ответственности застрахован и

перевозимый груз, то страховщик выплатит возмещение грузовладельцу и при этом получит право регрессного требования к перевозчику, а страховщик груза получит возмещение от страховщика ответственности перевозчика. Таким образом, идеально, если грузовладельцы застраховывают груз, а перевозчики – ответственность. В этом случае не будут страдать ничьи интересы: грузовладелец получит возмещение от страховщика груза, деловые отношения продолжатся, возможное регрессное требование будет улаживать страховщик ответственности перевозчика.

В рамках урегулирования страховых событий страховщик может также предоставлять услуги консультирования о процедурах оформления документов, проведении действий после ДТП, подачи заявлений в госорганы, юридическую помощь (консультации по применению транспортного права, в ведении претензионной работы), урегулирование таможенных споров (проверка закрытия процедуры доставки, подлинности таможенных документов, действия по обжалованию постановлений по делам об административном правонарушении), аварийное комиссарство (экспертиза и сюрвейерские услуги), судебное сопровождение.

Таким образом, можно сказать, что страхование ответственности перевозчика зачастую может решать много проблем еще на стадии признания случая страховым, не говоря уже о непосредственном урегулировании события. Каждый договор рассматривается и котируется страховщиками исключительно в индивидуальном порядке, при этом страховую компанию, как и в прочих видах, желательно выбирать из тех, что специализируются на страховании транспортных рисков.

Специалисты отдела услуг ООО «АСМАП-Сервис» помогут вам посчитать стоимость, разобрать необходимые риски и оговорки, а также выбрать наиболее выгодные условия для страхования ответственности перевозчика. ➔



Допущение ТС к перевозке товаров под таможенными пломбами

Допущение транспортных средств к перевозке под таможенными пломбами является одним из важных требований при осуществлении международных автомобильных перевозок грузов под таможенным контролем. В связи с этим остановимся более подробно на правовом регулировании допущения транспортных средств.

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

Одним из условий помещения товаров под процедуру таможенного транзита является идентификация товаров. Она осуществляется таможенным органом отправления для обеспечения возможности обнаружения таможенным органом назначения (иным таможенным органом) следов изъятия товаров из транспортного средства, довозложения товаров, их замены и иных незаконных операций.

Самым распространенным способом идентификации является наложение таможенных пломб на грузовые помещения транспортных средств. При этом таможенные органы вправе признавать в качестве средств идентификации таможенные пломбы, наложенные иностранными таможенными службами, а также пломбы отправителя в случае, если они удовлетворяют критериям надежности.

В ряде случаев при перевозке товаров по процедуре таможенного транзита опломбирование грузовых помещений транспортных средств является обязательным, например, если товары перевозятся в рамках Конвенции МДП, 1975 г.

В Российской Федерации в соответствии с положениями приказа ФТС России от 15 октября 2010 г. № 1908 таможенными органами применяются запорные пломбировочные устройства повышенной надежности в следующих случаях:

- перемещение товаров под таможенным контролем по таможенной территории ЕАЭС, в том числе через территорию государства, не являющегося членом ЕАЭС;
- после проведения таможенного досмотра;
- в качестве дополнительного средства идентификации к пломбам, наложенным отправителем.

Вместе с тем Конвенция МДП и упомянутый приказ ФТС России содержат исключения. Так, при перемещении товаров в рамках Конвенции МДП грузовые помещения транспортных средств не пломбируются при перевозке крупногабаритных грузов, а также живых животных.

Положения упомянутого приказа ФТС России предусмотрены исключения при перевозке:

- живых животных;
- валюты и валютных ценностей;
- транспортных средств, за исключением случаев, когда такие транспортные средства перемещают товары;
- международных почтовых отправлений;
- экспресс-грузов.

В тех случаях, когда таможенные пломбы не накладываются, возможно применение иных способов идентификации: нанесение маркировки, идентификационных знаков, проставление штампов, отбор проб и образцов, подробное описание товаров, составление чертежей, фотографии и т. п.

Перечень способов идентификации товаров не является закрытым, в связи с чем могут использоваться и иные способы.

В целях обеспечения возможности использования наиболее распространенного способа идентификации товаров – наложения таможенных пломб транспортные средства должны быть допущены к перевозке товаров под таможенными пломбами.

Требования к конструкции и оборудованию транспортного средства для перевозки товаров под таможенным контролем содержатся в ст. 364 Таможенного кодекса ЕАЭС:

- 1) таможенные пломбы могут быть наложены простым и надежным способом;
- 2) товары не могут быть извлечены из опломбированного транспортного средства или вложены без оставления видимых следов вскрытия, или без повреждения таможенных пломб;
- 3) в транспортном средстве отсутствуют потайные места;
- 4) места, в которых могут находиться товары, легко доступны для таможенного осмотра.

Необходимо отметить, что аналогичные требования содержатся в стандарте 10 специального приложения Е к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция) и в ст. 1 приложения 2 к Конвенции МДП.

Соответствие транспортного средства указанным требованиям подтверждается Свидетельством о допущении транспортного средства международной перевозки к перевоз-

ке товаров под таможенными пломбами и печатями (далее – Свидетельство о допущении), форма которого приведена в приложении 4 к Конвенции МДП.

В ЕАЭС форма Свидетельства о допущении, аналогичная приведенной в Конвенции МДП, утверждена решением Комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. № 676.

Свидетельство о допущении может быть выдано в индивидуальном порядке; по типу конструкции (сериям) транспортных средств.

Упомянутым решением Комиссии Таможенного союза также утвержден Порядок выдачи и использования Свидетельства о допущении (далее – Порядок допущения). Оно выдается таможенным органом, в регионе деятельности которого находится собственник или владелец транспортного средства.

Для допущения необходимо подать в этот таможенный орган заявление в произвольной форме и представить транспортное средство к осмотру порожним.

К заявлению необходимо приложить:

- бланк Свидетельства о допущении с заполненными графами 1 – 6;
- фотографии и подробное описание конструкции автомобильного транспортного средства;

- оригиналы и ксерокопии документов, подтверждающие право собственности, пользования транспортным средством;

- оригинал и ксерокопию свидетельства о государственной регистрации транспортного средства.

На фотографиях должны быть изображены виды транспортного средства спереди, сзади, слева, справа, а также места для наложения таможенных пломб.

После регистрации заявления таможенный орган проводит осмотр транспортного средства и, в случае его соответствия техническим требованиям, выдает Свидетельство о допущении. Оно оформляется таможенным органом на безвозмездной основе в срок не позднее одного рабочего дня со дня получения заявления перевозчика и представления им транспортного средства к осмотру.

Свидетельство о допущении остается действительным до тех пор, пока не произошли изменения конструкции транспортного средства, но не более двух лет.

При переходе к другому лицу права владения транспортным средством Свидетельство о допущении остается действительным.

Свидетельство о допущении должно сопровождать транспортное средство при перевозке товаров по процедуре таможенного транзита.

В случае, если транспортное средство не было заблаговременно допущено к перевозке товаров под таможенными пломбами, допущение может быть осуществлено таможенным органом отправления в разовом порядке. При этом Свидетельство о допущении не выдается, а в транзитную декларацию вносится запись: «Разовое допущение». Такое допущение действует до завершения данной процедуры таможенного транзита.

Как правило, контейнеры заблаговременно допускаются к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями по типу конструкции (сериям). Свидетельство о допущении выдается собственнику или владельцу контейнеров, который должен прикрепить к ним табличку о допущении контейнера к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями.

Форма таблички о допущении приведена в приложении 7 к Конвенции МДП и в приложении 1 к решению Комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. № 676.

Как отмечалось ранее, допущение транспортного средства является одним из важных условий международных перевозок грузов под таможенным контролем. В этой связи перевозчикам рекомендуется заблаговременно осуществлять допущение транспортных средств, а также контролировать срок действия Свидетельства о допущении. ➔



Водитель, доставивший праздник

В автопредприятии «ВИНЕС-ТРАНС» (г. Аксай, Ростовская область) уже несколько лет работает водителем Н. В. Кузнецов. Генеральный директор компании В. В. Сокира говорит, что он зарекомендовал себя ответственным сотрудником, исправно выполняющим свои служебные обязанности. Среди коллег тоже претензий к Николаю Владимировичу нет: хороший товарищ, всегда поможет и подскажет. Но перед новым, 2023 годом он показал еще одну свою положительную сторону, доказав, что он – человек с большой буквы. Накануне Нового года он повез подарки детям в Луганск.

Евгения ШИЛОВА

– **Николай Владимирович, скажите, пожалуйста, как получилось, что вы повезли груз с детскими подарками в Луганск?**

– Я приехал из рейса, возвратился из Турции через Краснодар 23 декабря. Все документы сдал, пора и отдыхать – дорога была непростая, усталость накопилась порядочная. А шеф наш, Василий Владимирович, предлагает отвезти подарки детворе из Луганска. Далеко не все водители соглашаются ездить туда, а я уже несколько раз был там с момента начала СВО, может поэтому ко мне и обратились. Но я и не сомневался, даже если бы впервые пришлось ехать. Это же дети! 25 декабря выехал из Ростова-на-Дону в Луганск.

– **Как вы согласились после долгого рейса вместо отдыха снова в дорогу? Усталость же сильная, Новый год на носу...**

– Когда речь идет о детях, усталости не бывает. Понимаете, у меня две взрослые дочери, внуки и я, как любой родитель, понимаю значимость этого праздника для детворы! КППРФ собрала гуманитарную помощь детишкам, наборы конфет...

Как можно было не отвезти? Если подумаешь, сколько они страшно-го видели, а кто-то вообще не знает жизни без войны, так просто жутко становится. Поэтому никакая усталость, никакой страх за себя не может заставить меня отказаться от помощи этим детям.

– **Расскажите, как все прошло?**

– Начнем с того, что я с апреля несколько раз ездил на территорию ЛНР и ДНР. Тогда появились гуманитарные грузы, и руководитель спрашивал у водителей, кто готов возить гуманитарку. Никого не заставляли и не принуждали. Я согласился. Возил стройматериалы для восстановления школы. Поэтому дорога и ситуация для меня не новые. В эту поездку все прошло очень быстро, организован и подготовлен каждый момент, начиная от погрузки здесь до разгрузки в Луганске. Я 25 декабря выехал из Ростова-на-Дону, а 26-го вечером уже возвращался назад. Все посты, все проверки проскочил без проблем и простое. Усталости в дороге не чувствовалось, думаю от того, что было понимание, что ты везешь праздник и радость детям! Надо будет еще раз поехать, чтобы хоть немного радости детворе подарить – поеду, не раздумывая.

– **Николай Владимирович, эти поездки на Донбасс – все-таки не-**



Водитель компании «ВИНЕС-ТРАНС»
Н. В. Кузнецов

стандартные будни водителя, занимающегося международными автоперевозками. Основная работа все же более спокойная?

– За рулем грузовых автомобилей еще с армии. Когда в 90-м году окончил службу, пошел дальше в этом направлении работать. В 1999 г. устроился в «Совтрансавто», начал ездить в заграничные командировки... И не могу сказать, что работа эта простая и очень спокойная. Меж-

дународнику важно не только водительское мастерство, но и знание документов, правильность их оформления, умение разговаривать и договариваться с людьми. Постоянно надо держать руку на пульсе, все время что-то учить, перечитывать, узнавать. Ты въезжаешь в другую страну, в которой действуют свои правила, иной язык. Ответственность огромная. АСМАП очень помогает перевозчикам, присылает информацию об изменениях. Часто сам захожу на сайт Ассоциации, читаю новости. Чувствуется поддержка и готовность помочь.

– **Кто-то из ваших родственников занимался перевозками?**

– Нет, родственники с машинами связаны не были, но это все равно история из детства. Отец моего лучшего школьного друга работал в «Совтрансавто». Вы же понимаете, что это значило в советское время – элита, предел мечтаний! Очарование профессией было изначально чисто детским: джинсы, жвачка, шикарная огромная машина... Мы не могли дождаться, когда вырастем и тоже станем «соффиками». Кстати, друг пошел в «Совтрансавто» даже раньше меня. Так вот, когда папа товарища пытался объяснить, что работа эта совсем не простая и требует много сил и умений, мы его слова не осо-

бенно воспринимали. Сейчас я отлично понимаю, что он был прав, но ни разу не пожалел о своем выборе в жизни. Да, бывает, устаешь так, что хочется все бросить... А потом недельку-вторую дома посидишь и сам начинаешь в рейс проситься (смеется).

– **Больше двадцати лет вы занимаетесь международными автоперевозками, до сих пор чувствуете разницу между нашими и иностранными дорогами?**

– Безусловно, но за годы, прошедшие с моей первой поездки, ситуация в России значительно улучшилась. Некоторые дороги, я бы сказал, не отличить от европейских автобанов. Качество дорожного полотна, освещение, отбойники – на основных магистралях у нас уже не хуже иностранного. А уж когда появились зоны для длительной стоянки на трассе, оборудованные всем для комфортного отдыха (от душа до кафе), так вообще жизнь водителя наладилась (смеется). Единственное, что хотелось бы еще улучшить, – информативность и правильность установки дорожных знаков. Не всегда понятно, куда нужно ехать, или же знак установлен перед самым местом маневра, и ты просто не успеваешь среагировать. Но и эти моменты уже исправляются.

– **Есть разница между русскими и иностранными водителями?**

– Конечно! В первую очередь это видно по общению на стоянках. Русские или выходящие из бывших республик только услышат родную речь, сразу подходят, могут подсесть за стол. Мы общаемся друг с другом на стоянках так, будто знакомы уже десятки лет. Иностранцы же более замкнуты, максимум поздороваются и кивнут головой. Они общаются между собой, только если действительно знакомы в обычной жизни. А мы – тепло и открыто с людьми, с которыми нас на час свела судьба на дороге.

Был как-то случай, я познакомился с русским водителем на стоянке. Сидим, обедаем и о жизни говорим. Рядом болгарин. Слушал, слушал и спрашивает: «Вы с одного предприятия?». Мы говорим, что нет, только познакомились. А он удивляется: «Вы так общаетесь, будто друзья с самого детства!». Вот эти черты наши и делают русских особенными.

– **Что вы пожелаете коллегам-водителям в новом году?**

– Желаю всем мирного неба над головой! Конечно, удачи на дорогах, она нам нужна всегда. И очень хочу, чтобы в мире не было детей, которым подарки на праздники пришлось бы везти под огнем. 🚫



Загрузка подарков для детей Луганска



Как продлить срок службы масла

В этом материале поговорим об увеличении интервала технического обслуживания тягачей как средстве снижения эксплуатационных расходов автопредприятия.

Андрей ШИЛОВ
Фото автора

Российский рынок смазочных материалов переживает непростые времена. Большинство импортных производителей его покинуло, лишив своих постоянных покупате-

лей не только смазок, но и технической поддержки. А она особенно нужна им сегодня для определения оригинальности ГСМ, которые закупаются по программе параллельного импорта. Отсутствием полноценного контроля за поставками продукции со стороны владельцев брендов активно пользуются поддельщиками. Они развели бурную деятельность на отечественном рынке, получая сверхприбыли от реализации контрафактных и поддельных масел.

На смену ушедшим игрокам пришли новые, до недавнего времени вовсе не известные отечественным перевозчикам компании. Экспансия в основном идет из стран Азии. В частности, масла поступают из Турции.

Однако по данной продукции нет достоверных данных ни по наработке в различных типах двигателей, ни по работе в разнообразных дорожных и климатических условиях. Также вызывают вопросы декларируемые производителями допуски и спецификации смазочных материалов. Насколько информация, содержащаяся на этикетках, соответствует действительности? При этом для моторов коммерческой техники уровень эксплуатационных свойств смазочных материалов имеет первостепенное значение, так как эта техника часто работает в непрерывном режиме, с большими нагрузками, и агрегаты нуждаются в максимальной защите от износа. Кроме того, соответствие масла требуемому уровню эксплуа-

тационных свойств гарантирует, что оно отработает в силовом агрегате заданный конструкторами период (по регламенту ТО).

В этой ситуации транспортные компании, решившие не менять привычные бренды масел, которые использовали долгие годы, и имеют по ним статистику по наработке в разных условиях эксплуатации техники, вынуждены значительно переплачивать, приобретая смазочные материалы у проверенных поставщиков. На российском рынке есть компании, которые самостоятельно наладили поставки смазочных материалов с заводов-производителей через официальных дилеров в дружественных странах. Они могут гарантировать подлинность реализуемой продукции. Однако их немного. И их цены довольно высоки.

Оптимизация интервалов ТО

Одним из способов компенсации переплаты за смазочные материалы является продление срока их службы. Справедливости ради отметим, что само по себе направление оптимизации интервалов технического обслуживания коммерческого транспорта не является новым для транспортных компаний. Часть перевозчиков, которые приобретали смазочные материалы от официальных дилеров крупных производителей, даже в благополучные годы активно пользовались возможностью оптимизировать затраты и получали за счет этого приличную экономию средств. Освободившиеся деньги тратились на развитие бизнеса – увеличение численности парка, расширение модельного ряда тягачей и прицепов, освоение новых направлений перевозок.

Суть метода оптимизации сроков наработки моторных масел состоит в определении предельного значения пробега транспортных средств на конкретном масле до полного исчерпания им своего ресурса. Для этого поставщик ГСМ совместно с владельцем тягачей проводил мониторинг работы смазочного материала в моторах с учетом всех факторов,



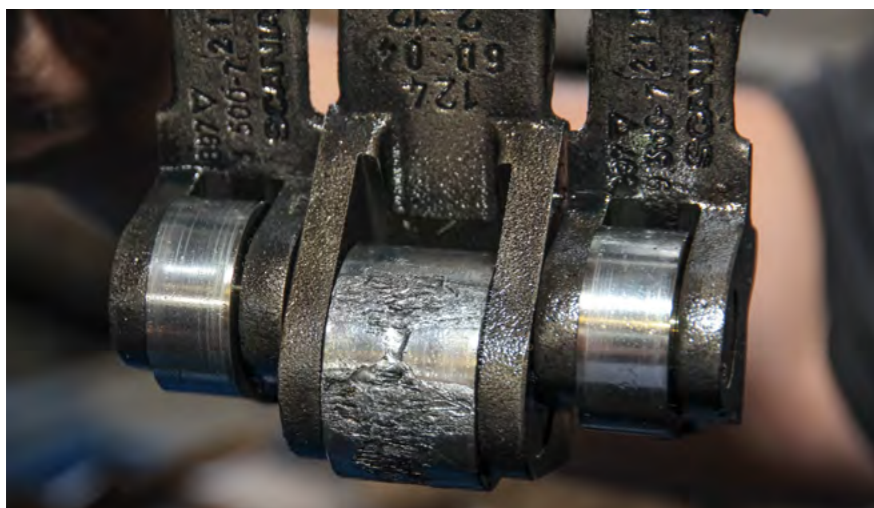
Перед тем как экспериментировать с увеличением срока службы моторного масла, очень важно убедиться в том, что содержимое бочки соответствует заявленному на этикетке/в сопроводительных документах. Сегодня рынок наводнен поддельными смазочными материалами



В сложных условиях эксплуатации, в том числе морозной зимой, срок службы масла требуется снизить



Масло, у которого сработался пакет присадок и произошла деградация основы, может вызвать залегание поршневых колец, что негативно отразится на расходе масла ДВС



Срабатывание противоизносных присадок приводит к выкрашиванию поверхности роликов рокеров



Деградирующее масло не обеспечивает защиту наиболее нагруженных пар трения и контактных поверхностей. Распределительный вал – в группе риска



Изменение вязкости сработавшегося масла нарушает условия образования масляного клина в парах шейки коленчатого вала/вкладыши, что приводит к их износу

которые оказывали на него свое воздействие. Среди таковых – качество топлива, климатические и дорожные условия, нагрузка на подвижной состав, тип перевозок (магистральные или развозные), режим работы автомобилей и т. д.

На основании полученных данных транспортная компания получала рекомендацию по оптимальной периодичности замены масла в ДВС и под нее выстраивала план проведения технического обслуживания подвижного состава. Под оптимальной периодичностью понималась наработка, при которой у смазочного материала оставался некоторый запас прочности, необходимый на случай форс-мажорных ситуаций. Среди них задержка машины в рейсе с необходимостью выполнения дополнительной транспортной задачи, работа техники в резко ухудшившихся погодных условиях (машина попала в затор на заваленной снегом трассе), заправка топливом несоответствующего качества, продолжительная работа техники с предельной нагрузкой.

Оптимизация – не только увеличение пробега

Важно отметить, что специалистам не всегда с первого раза удавалось добиться увеличения наработки смазочного материала без риска для мотора. Нередко для достижения поставленной цели приходилось менять масло на более современное. При этом первоначальные затраты на смазочные материалы увеличивались.

Практика знает и массу примеров, когда вместо увеличения интервалов наработки масла специалисты настаивали на их сокращении, так как смазочный материал терял свои свойства и качества до достижения установленной технической службой автопредприятия наработки (интервал ТО).

В большинстве случаев речь шла об интервалах ТО, равных 80 тыс. км, которые нередко назначаются для седельных тягачей, работающих на длинном плече. Чтобы гарантировать защиту двигателя от износа, специалисты рекомендовали снизить ин-

тервал технического обслуживания до 60 тыс. км без перехода на масла более высокого класса качества. Сохранение первоначального интервала ТО могло быть только при условии использования более современных смазочных материалов.

Важно отметить, что в нынешних условиях, когда обновление автопарка обходится в большие деньги и не все перевозчики имеют для этого финансовые возможности, именно максимальное увеличение ресурса моторов имеющихся машин дает хорошую экономическую выгоду. Она сторицей перекрывает затраты на более частую замену моторного масла.

Оптимизация интервалов ТО по силам каждому

Для того, чтобы оптимизировать интервалы работы моторного масла, необязательно вызывать к себе представителя производителя смазочного материала. Такую работу можно провести и самостоятельно. Разумеется, под руководством (дистанционно) технических специалистов бренда. Речь идет прежде всего о сотрудничестве с российскими и локализовавшими выпуск в РФ иностранными производителями смазочных материалов, которые не собираются уходить с рынка, а, напротив, занимают оставленные зарубежными конкурентами позиции.

Важно отметить, что ведущие производители ГСМ на российском рынке уже давно предлагают своим клиентам оптимизировать затраты на смазочные материалы. Для этого они по договоренности с парками проводят тестирование своих масел на конкретных машинах, определяя оптимальный интервал технического обслуживания.

Технологии, которыми они пользуются, ничем не отличаются от используемых западными конкурентами. Следовательно, никакой разницы для перевозчиков в самом процессе нет. Как и нет повода сомневаться в точности получаемых результатов. В большинстве случаев пробы масел передаются на исследование в сертифицированные лаборатории.



Поддон картера двигателя, масло которого работало максимально возможный из допустимых заводом-производителем интервал. При этом техника эксплуатировалась в сложных условиях. Итог – образование большого количества отложений, ухудшение условий смазки пар трения, аварийное разрушение ДВС. Оптимизация интервала ТО должна была идти в направлении не его увеличения, а уменьшения



На ресурс моторного масла оказывает влияние эффективность работы системы охлаждения двигателя. Если температура ДВС длительное время будет находиться на верхних значениях или мотор будет работать с перегревом, это приведет к ускоренному износу масла. Срок его службы в данном случае нужно снижать



Моторное масло, выработавшее свой ресурс раньше окончания срока проведения ТО, приводит к ускоренному износу цилиндро-поршневой группы. При нынешних ценах на запчасти такой ремонт очень дорог

Центральной из них по праву считается расположенный в Москве Международный испытательный центр по горюче-смазочным материалам. Он проводит все виды исследования масел и дает заключения, которые признаются экспертами отрасли. На основании данных, содержащихся в протоколах испытаний установленного образца, специалисты делают вывод о состоянии силового агрегата (по индикаторам износа), а также остаточном ресурсе моторного масла (по изменению его показателей).

Отбор проб – важный этап работы

Важным этапом работы по определению оптимального срока службы моторного масла в конкретном ДВС является отслеживание скорости старения смазочного материала и формирование прогнозов по его работе в силовом агрегате. Для этого через определенные промежутки времени (мото-часы) или пробег (километры) специалисты производят отбор проб масла из картера двигателя.

Производится это при помощи специального вакуумного насоса. С его помощью небольшой объем смазочного материала (примерно 160 – 200 мл) откачивается в чистую пластиковую емкость. Ее горлышко закрывается крышкой с пломбирующим кольцом для контроля несанкционированного вскрытия вне лаборатории. Маркируются колбы с пробами масла наклейками с индиви-

дуальными номерами, что облегчает их учет и формирование итоговых отчетов по исследуемым смазочным материалам.

Ключевым моментом отбора проб является соблюдение следующих правил. Мотор (и соответственно масло) должны быть прогреты. Следовательно, отбор смазочного материала необходимо производить примерно через пять-десять минут после остановки двигателя. Горячее масло обладает лучшей текучестью по сравнению с холодным и его проще закачать в колбу по длинной трубке. У некоторых двигателей длина щупа контроля уровня масла в картере намного превышает 0,5 м. При этом диаметр трубки невелик. Разряжение, необходимое для отбора даже горячего масла, должно быть довольно большим.

Точка забора масла не должна располагаться близко ко дну картера ДВС или его стенкам. В этом случае не исключено, что в пробу масла попадут осевшие на них отложения. Это снизит достоверность результатов анализа. Особенно если испытуемый смазочный материал был залит в мотор впервые.

В идеале отбор пробы смазочного материала должен выполняться из центра картера. Однако на практике обеспечить такое условие непросто. По этой причине механики поступают следующим образом: измеряют длину щупа контроля уровня масла в картере двигателя, прибавляют к ней примерно пять-семь сантиметров

МНЕНИЕ

**ВИТАЛИЙ АКСЕНТИЙ,
ТЕХНИЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР
КОМПАНИИ «АВТО-АЛЬЯНС»:**

– Определение оптимального интервала работы моторного масла в двигателе тягача является очень важной работой с точки зрения обеспечения надежности и безотказности техники, достижения максимального ресурса силовых агрегатов. За долгие годы работы на автотранспортных предприятиях мной было проведено большое количество тестирований смазочных материалов различного производства. На основании полученного опыта скажу, что место производства масла не играет роли. Важно соблюдение технологии его изготовления и следование выверенной рецептуре.

В частности, мы в свое время проводили испытание моторных масел бренда Rolf на седельных тягачах Scania. Машины работали на длинном плече и были заняты на перевозке грузов по всей территории России. Так вот, изготовленное в нашей стране масло данного бренда отлично отработало установленный нами интервал ТО, равный 40 тыс. км, сохранив приличный запас прочности.

Также отмечу, что применение более дорогих смазочных материалов с целью продления срока их службы в моторах (увеличение интервала ТО) не всегда является оправданным шагом. Так, у нас проходили испытания масла топ-класса, которые к пробегу в 60 тыс. практически полностью теряли свои свойства и качества и не обеспечивали защиту мотора от износа.

По этой причине я не являюсь сторонником увеличения интервалов наработки смазочных материалов, а предпочитаю проводить испытания масел для подбора оптимального по соотношению цена/качество продукта, который гарантированно обеспечит защиту ДВС на установленном интервале ТО даже в случае форс-мажорных обстоятельств. К таковым я отношу в первую очередь заправку машины топливом несоответствующего качества, которое приводит к более быстрому срабатыванию смазочного материала.

и такой длины трубку опускают в отверстие щупа. В этом случае отбор масла будет произведен из точки, где исключен контакт с отложениями, и результат анализа пробы смазочного материала будет максимально объективным.

С какой периодичностью необходимо производить отбор проб? Как правило, для получения объективной картины изменения свойств смазочного материала достаточно придерживаться интервала наработки 10 тыс. км. Итого, если интервал технического обслуживания равен 60 тыс. км, то необходимо произвести отбор минимум шести проб масла на пробегах 10/20/30/40/50/60 тыс. км.

Теперь остается вопрос: что делать с пробами? Их необходимо отправить в упомянутый выше Международный испытательный центр по горюче-смазочным материалам или иной центр с аналогичными возможностями. Если работа ведется под патронажем производителя масла, то пробы можно передать его представителям. Именно они, досконально зная свою продукцию и конкретно взятое масло, которое проходило испытания, могут дать самые точные прогнозы по его оптимальной наработке в конкретном моторе. Далее техническая служба автопредприятия уже сама принимает решение о том, насколько целесообразно увеличить/уменьшить интервал ТО или заменить масло на более современное, обладающее лучшими свойствами и качествами, чем то, которое прошло испытания.

Что касается стоимости данного мероприятия... Если парк техники большой и производитель масла заинтересован в поставках ему своей продукции, то все расходы на исследование проб масла он, как правило, берет на себя. Если данная работа является исключительно инициативой транспортной компании, то необходимо вести расчет затрат с учетом цены одного исследования (15 – 18 тыс. рублей).

Итого, испытание одного вида масла на одном автомобиле, интервал ТО которого составляет 60 тыс. км, обойдется в 75 – 90 тыс. рублей. При этом отметим, что если парк одно-

марочный, то полученные результаты можно экстраполировать и на другие транспортные средства. Следовательно, мы можем говорить об относительно небольшой стоимости проведения исследования смазочного материала в ДВС для определения его ресурса при работе машин определенной марки и модели в конкретных условиях эксплуатации. При стоимости литра моторного масла 750 – 800 рублей данные затраты окупятся очень быстро.

Ставка на масла отечественного производства

Для тех, кто не хочет играть в лотерею с приобретением смазочных

материалов, поступающих на наш рынок по программе параллельного импорта, а также испытывать на своей технике новые масла из Азии, можно рекомендовать обратить свое внимание на продукцию ведущих отечественных производителей смазочных материалов, а также локализованных иностранных брендов, оставшихся в России. Сегодня они получили отличный шанс занять места зарубежных конкурентов и ускоренными темпами наращивают производство, расширяют линейки производимых масел. Кроме того, они оказывают всестороннюю техническую поддержку своим клиентам, в том числе по направлению оптимизации затрат на ГСМ. ➔

МНЕНИЕ

РОМАН СОКУЕВ, РУКОВОДИТЕЛЬ ЦЕНТРА ТЕХНИЧЕСКИХ КОМПЕТЕНЦИЙ SINTEC GROUP:

– Определение оптимального интервала замены масла в двигателях тягачей является первостепенной задачей не только с позиции снижения эксплуатационных затрат автопредприятия, но и обеспечения максимальной защиты моторов от износа, достижения максимальной наработки ДВС до капитального ремонта.

Поэтому имеет смысл подбирать смазочные материалы, ориентируясь не на минимальные требования по классу их эксплуатационных свойств, которые указываются в руководстве по эксплуатации к автомобилю, а делать выбор в пользу более современных смазочных материалов. Такие масла создаются по передовым технологиям на основе синтетических базовых масел с применением современных пакетов присадок.

На практике это означает, что при прочих равных моторы будут лучше защищены от износа в режимах максимальных нагрузок и предельных температур. Кроме того, более современное масло априори имеет больший запас прочности, что позволит в ряде случаев безопасно для ДВС увеличить интервал его замены.

Эксперты нашего центра на регулярной основе оказывают клиентам максимальную поддержку в решении вопросов, касающихся определения оптимального интервала замены и других аспектов применения смазочных материалов. Мы помогаем выбрать подходящий смазочный материал с помощью собственных цифровых инструментов, а также оказываем технические консультации о свойствах и совместимости смазочных материалов. Комплекс наших сервисов помогает быстро и эффективно оптимизировать затраты автопарка исходя из многих факторов, включая особенности эксплуатации конкретной единицы техники.

Чтобы повысить уровень технических компетенций специалистов наших клиентов: перевозчиков и предприятий, эксплуатирующих автопарки, мы разработали комплекс специальных обучающих мероприятий. Такие программы помогают клиентам самостоятельно решать многие текущие вопросы применения смазочных материалов, эффективно обслуживать парк техники и избежать многих ошибок в будущем.

Замечу, что неверно выбранный интервал наработки масла в моторе может привести к образованию значительного количества загрязнений в двигателе, что в свою очередь отрицательно отразится на его температурном режиме и станет причиной ухудшения условий смазки пар трения. В этом случае вместо ожидаемой экономии на смазочных материалах и обслуживании техники компания получит значительные убытки в виде затрат на внеплановые ремонты силовых агрегатов и простоя техники.

МНЕНИЕ

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

– Наш сервисный центр регулярно проводит испытания моторных масел разных производителей для определения их ресурса в моторах тягачей, стоящих на балансе нашего транспортного подразделения. Это позволяет на собственном опыте убедиться в соответствии заявленных качеств смазочного материала тому, как он ведет себя в реальных условиях эксплуатации.

На основании полученного опыта и данных лабораторных анализов прошедшего испытание масла мы получаем возможность аргументировать нашим клиентам выбор конкретного смазочного материала для мотора определенной модели транспортного средства. Кроме того, имея на руках объективные данные по скорости срабатывания масла, мы получаем возможность оптимизировать интервалы технического обслуживания техники, снижая эксплуатационные затраты автопредприятия. Именно этого от нас сегодня и ждут постоянные клиенты нашего сервисного центра.



Скрытые резервы

«АСМАП-Транс»

Лилия БИЛЯЛОВА,
специалист Департамента организации перевозок АСМАП
(bilyalova@asmap.ru)

В настоящее время, в условиях высокой геополитической напряженности и санкционного давления, наблюдается коренное изменение логистики перевозок. Сокращение внешнеторговых операций с Западом и переориентация грузоперевозок на восточное и южное направления привели к полному реформатированию торгово-экономических связей, поставив перед всеми участниками внешнеэкономической деятельности задачу поиска новых партнеров и построения новых логистических цепочек.

Кроме того, многие международные автомобильные перевозчики вынуждены переориентироваться на новый для себя внутренний рынок, конкуренция на котором очень высока. Средние и небольшие компании столкнулись с ситуацией, когда один перевозчик не располагает необходимыми для заказчика провозными возможностями и, соответственно, не может участвовать в тендерах, организуемых крупными грузовладельцами.

В сложившихся условиях все более актуальным является объединение усилий перевозчиков, о чем говорят многие руководители транспортных компаний. Они обращаются в АСМАП с предложением предоставить ресурс, на котором перевозчики и грузовладельцы могут оперативно обмениваться предложениями по доставке грузов. В частности, об этом пишет директор компании «Регион-Транс» из г. Волжский В. В. Титов.

Однако стоит отметить, такой ресурс уже имеется. Несколько лет назад Ассоциация создала специализированный портал «АСМАП-Транс» для поиска надежных перевозчиков и грузов, которые необходимо доставить.

Информационная система «АСМАП-Транс», размещенная на сайте Ассоциации, позволяет наладить прямые деловые контакты между грузовладельцами, экспедиторами и перевозчиками, информируя стороны о наличии груза и свободном транспорте.

К сожалению, в настоящее время далеко не весь потенциал этой информационной системы реализован. Возможно, причина в недостаточной осведомленности участников внешнеэкономической деятельности. Кроме того, имеются более мощные информационные системы-агрегаторы, которые специализируются исключительно на транспортно-экспедиционной деятельности. Но в любом случае целесообразно использовать все имеющиеся возможности.

Приглашаем перевозчиков шире пользоваться услугами портала «АСМАП-Транс» и размещать на нем информацию об имеющихся у ваших компаний провозных возможностях, обозначать направления, на которых вы хотели бы работать.

Это позволит владельцам грузов получать больше информации о перевозчиках, тем самым минимизируя свои возможные риски. Да и перевозчики смогут плотнее познакомиться друг с другом, узнать о возможностях своих коллег и координировать свою совместную деятельность. 🚚

Поиск груза и транспорта

Загрузка: Турция(TR) | Разгрузка: Россия(RUS) | Кузов и дата перевозки: Тент 120м3 | ADR: ---

Выбрать регион | Выбрать регион | ДД.ММ.ГГГГ | ДД.ММ.ГГГГ

Груз | Транспорт

Пример запроса на портале «АСМАП-Транс»

ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 29.12.2022 № 627-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «О ГОСУДАРСТВЕННОМ КОНТРОЛЕ ЗА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕМ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПОРЯДКА ИХ ВЫПОЛНЕНИЯ» И СТАТЬЮ 3.1 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «УСТАВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ГОРОДСКОГО НАЗЕМНОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА»

Установлен порядок осуществления каботажных автомобильных перевозок грузов иностранным перевозчиком, зарегистрированным на территории одного из государств – членов ЕАЭС

Каботажная автомобильная перевозка грузов осуществляется иностранными перевозчиками с использованием принадлежащих им транспортных средств, в том числе временно ввезенных ими на территорию Российской Федерации, между пунктами, расположенными на территории Российской Федерации.

Прописываются условия и особенности осуществления таких перевозок, среди которых обязательное предварительное информирование (в форме заявки) Ространснадзора. В течение 24 часов с момента получения заявки ведомство разрешает перевозку или отказывает в ней.

Состав сведений, указываемых в заявке на выполнение каботажной автомобильной перевозки грузов, порядок ее подачи, рассмотрения и условия отказа в выполнении каботажной автомобильной перевозки грузов, порядок информационного взаимодействия иностранного перевозчика и Ространснадзора, а также перечень и состав документов, прилагаемых к такой заявке и подтверждающих логическую последовательность каботажной автомобильной перевозки грузов, определяются Минтрансом России.

Кроме того, используемые для каботажной перевозки транспортные средства должны быть оборудованы тахографами.

Осуществление каботажной автомобильной перевозки грузов возможно только при условии представления документов, подтверждающих:

- выполнение международной автомобильной перевозки (международной товарно-транспортной накладной);
- логическую последовательность каботажной автомобильной перевозки грузов (иностранного перевозчик сможет выполнить перевозку внутри России только после завершения международной автоперевозки и не более трех последовательных каботажных перевозок; последняя из них должна быть завершена в течение семи дней со дня разгрузки по его международному рейсу).

За нарушение правил каботажных автомобильных перевозок грузов перевозчик будет отстранен на 1 год. Вступит в силу 01.03.2025.

АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 02.12.2022 № 2216 «ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ УСЛУГ ПО РЕГИСТРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ВЫДАЧЕ ВОДИТЕЛЬСКИХ УДОСТОВЕРЕНИЙ, А ТАКЖЕ О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ В ПУНКТ 14 ПРАВИЛ ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РЕГИСТРАЦИОННЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Установлен особый порядок регистрации транспортных средств и выдачи водительских удостоверений жителям новых регионов России

В частности, регистрация транспортных средств осуществляется:

- без предъявления таможенных документов, взимания государственной пошлины и прохождения технического осмотра при определенных регистрационных действиях – до 1 января 2026 г.;
 - без обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств при предоставлении госуслуг на территориях ДНР, ЛНР, Запорожской и Херсонской областей – до 1 января 2024 г.
- Вступило в силу 14.12.2022.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 23.12.2022 № 2399 «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРИЛОЖЕНИЕ № 14 К ПОСТАНОВЛЕНИЮ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 12 МАРТА 2022 Г. № 353»

Скорректированы особенности разрешительных режимов в сфере транспорта

В частности, уточнены вопросы исполнения Европейского соглашения, касающегося работы экипажей ТС, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), от 01.07.1970.

При перевозках по Российской Федерации водители из реестра российских перевозчиков, допущенных к международным перевозкам, смогут испол-



зовать распечатки сведений цифровых контрольных устройств.

К заявлению о получении карты, используемой в цифровом контрольном устройстве, нужно будет приложить карту водителя, срок действия которой истек в период с 1 ноября 2022 г. (при наличии). Работники российского перевозчика, допущенного к международным перевозкам, также при наличии представляют подтверждающие документы (копия трудовой книжки или выписка из электронной трудовой книжки, выписка из штатного расписания, копия приказа о приеме на работу).

Водителям, зарегистрированным по месту жительства в Калининградской области, карты будут выдавать в первоочередном порядке.

Вступило в силу 24.12.2022.

Комментарий АСМАП:

Ассоциация участвовала в разработке данного акта.

Установлена возможность использования водителями транспортных средств, сведения о которых включены в реестр российских перевозчиков, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок, распечаток сведений цифровых контрольных устройств при выполнении перевозок по территории Российской Федерации.

Водитель к заявлению о получении карты, используемой в цифровом контрольном устройстве, должен дополнительно приложить копии документов, подтверждающих, что он является работником российского перевозчика, допущенного к осуществлению международных автомобильных перевозок (копия трудовой книжки водителя или выписка из электронной трудовой книжки, выписка из штатного расписания, копия приказа о приеме на работу (при наличии), а также карту водителя, срок действия которой истек в период с 1 ноября 2022 г. (при наличии)).

Водитель, являющийся индивидуальным предпринимателем, допущенным к осуществлению международных автомобильных перевозок, к заявлению должен приложить карту водителя, срок действия которой истек в период с 1 ноября 2022 г. (при наличии).

Для получения карт, используемых в цифровых контрольных устройствах при осуществлении международных автомобильных перевозок в соответствии с требованиями Соглашения ЕСТР, необходимо обращаться в организации, изготавливающие карты. Перечень организаций размещен на сайте ФБУ «Росавтотранс» (rosavtotransport.ru).

Обращаем ваше внимание на то, что в соответствии с пунктом 4 Порядка выдачи карточек (карт), используемых в цифровых контрольных устройствах, устанавливаемого на транспортных средствах, утвержденного приказом Минтранса России от 23 октября 2020 г. № 435, карты водителя должны выдаваться физическим лицам, про-

живающим на территории Российской Федерации в течение не менее 185 дней каждого календарного года.

Указанное требование вытекает из пункта 3 статьи 11 Соглашения ЕСТР, в соответствии с которым карточка водителя, определенная в добавлении 1В, выдается по просьбе водителя компетентным органом государства, являющегося договаривающейся стороной, в котором находится место обычного проживания водителя.

«Место обычного проживания» означает место, где обычно проживает конкретное лицо в течение не менее 185 дней каждого календарного года в силу его личных или профессиональных обязательств, либо, при отсутствии у него профессиональных обязательств, ввиду личных обстоятельств, свидетельствующих о тесной связи между этим лицом и местом, где он проживает.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 26.12.2022 № 2433 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ МЕЖДУ РЕЗИДЕНТАМИ И НЕРЕЗИДЕНТАМИ РАСЧЕТОВ НАЛИЧНЫМИ ДЕНЕЖНЫМИ СРЕДСТВАМИ»

Российским компаниям разрешили осуществлять расчеты с нерезидентами по внешнеторговым договорам в наличной форме

Резидентам разрешено получать от нерезидентов наличную иностранную валюту и (или) наличную валюту Российской Федерации по внешнеторговым договорам за товары, работы, услуги, переданные информацию и результаты интеллектуальной деятельности, а также в рамках договоров займа.

Полученную валюту резидент вправе:

- без зачисления на банковские счета использовать для осуществления расчетов с нерезидентом по внешнеторговым договорам, предусматривающим ввоз товаров на территорию Российской Федерации, выполнение работ или оказание услуг;

- зачислить на свои счета, открытые в расположенных за пределами территории Российской Федерации банках;
- ввезти на территорию Российской Федерации.

В срок не позднее 30-го рабочего дня со дня ввоза валюты на территорию Российской Федерации ее необходимо продать уполномоченному банку по курсу Банка России, зачислить на свой счет в соответствующей валюте в уполномоченном банке или внести в свою кассу.

Также резиденты должны не позднее 45-го рабочего дня после дня осуществления расчетов с нерезидентом представить в уполномоченный банк документы и информацию, подтверждающие наличные расчеты, передачу товаров, выполнение работ и оказание услуг нерезидентом.

Вступило в силу 27.12.2022.

Комментарий АСМАП:

Согласно данному постановлению расчеты производятся без ограничений по сумме. Кроме того, без зачисления на счета разрешено из этих средств осуществлять расчеты с нерезидентами за оказанные услуги.

Также описан порядок и сроки представления документов и информации, подтверждающие расчеты в наличной форме.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 28.12.2022 № 2466 «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 30 СЕНТЯБРЯ 2022 Г. № 1728»

По 30 июня 2023 г. включительно продлевается запрет на перевозку грузов по территории Российской Федерации транспортными средствами, принадлежащими иностранным перевозчикам из недружественных государств, а именно из стран ЕС, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Норвегии, Украины

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

Уточнено, что запрет не касается перевозок дипломатической почты и консульской вализы, гуманитарной помощи. Также запрет не распространяется на грузы, ввозимые через участок государственной границы России и Беларуси, грузы в прицепах или полуприцепах, зарегистрированные в иностранных государствах, перевозимые транспортными средствами (тягачами), зарегистрированными в России или Беларуси.

Также в новой редакции изложен перечень товаров, на перевозку которых не распространяется указанный запрет. Вступило в силу 01.01.2023, за исключением подпункта «б» пункта 2 изменений, который вступил в силу 10.01.2023.

Комментарий АСМАП:

Ассоциация принимала участие в разработке данного акта.

Согласно указанному постановлению продлевается на период с 1 января по 30 июня 2023 г. действие постановления Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2022 г. № 1728.

Сокращен перечень товаров, на перевозку которых не распространяется запрет, установленный постановлением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2022 г. № 1728.

Таким образом, будет увеличена доля участия российских транспортных компаний в перевозках с применением схемы перецепки/перегрузки на границе Российской Федерации со странами Евросоюза.



ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 29.12.2022 № 2527 «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Согласно данному постановлению пункт пропуска «Кани-Курган» на российско-китайском участке государственной границы включен в перечень автомобильных пунктов пропуска, через которые может осуществляться ввоз в Российскую Федерацию алкогольной продукции и табачных изделий

Также «Кани-Курган» включен в перечни:

- автомобильных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, предназначенных для ввоза на территорию России товаров, химических, биологических и радиоактивных веществ, отходов и иных грузов, представляющих опасность для человека;

- автомобильных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, предназначенных для ввоза на территорию России пищевых продуктов, материалов и изделий.

Вступило в силу 30.01.2023.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 12.01.2023 № 12 «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 6 ФЕВРАЛЯ 2021 Г. № 128»

Расширен перечень сфер, в отношении которых вносятся сведения в реестр обязательных требований для бизнеса. В 2023 г. запланировано внесение сведений об обязательных требованиях по всем видам федерального контроля и надзора

Реестр реализован в виде инфосистемы, которая интегрирована с системами в сфере контрольно-надзорной деятельности. Контрольные мероприятия федерального уровня либо уже имеют жесткую цифровую привязку к нормам и требованиям для бизнеса, либо получают ее к концу 2023 г. Это позволит анализировать информацию о качестве требований и процедур, в том числе на основании данных от предпринимателей, которые поступают через сервис жалоб на решения контрольных органов на Госуслугах.

В настоящее время в реестр внесены сведения о 373 тыс. требований, проверяемых в рамках 15 видов контроля и 51 вида разрешительной деятельности, включая безопасность дорожного движения, трудовые отношения, градостроительную деятельность и ряд других.

Вступило в силу 21.01.2023.



**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 17.01.2023 № 32**
**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 12 МАЯ 2022 Г. № 856»**

До 31 декабря 2023 г. продлены особенности открытия пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации на основании акта Правительства Российской Федерации

Открытие пункта пропуска осуществляется по предложению Минтранса России, согласованному с уполномоченными федеральными органами исполнительной власти.

При этом условием для открытия является ввод в эксплуатацию объектов инфраструктуры, необходимых для организации в автомобильном, морском и железнодорожном пунктах пропуска пограничного, таможенного и иных видов контроля.

Вступило в силу 26.01.2023.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ
ОТ 23.01.2023 № 63**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 12 МАРТА 2022 Г. № 353 И ПРИЗНАНИИ
УТРАТИВШИМ СИЛУ ОТДЕЛЬНОГО
ПОЛОЖЕНИЯ ПОСТАНОВЛЕНИЯ
ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 12 СЕНТЯБРЯ 2022 Г. № 1589»**

Продлено на 12 месяцев действие срочных разрешений, сроки действия которых истекают в 2023 г.

Также на 2023 г. продлена возможность упрощения разрешительных процедур по решению органов власти.

Вступило в силу 26.01.2023.

Комментарий АСМАП:

Постановлением Правительства Российской Федерации № 63 установлено, что в отношении разрешительных режимов, а также лицензирования отдельных видов деятельности и иных видов разрешений федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные на осуществление нормативно-правового регулирования в соответствующей сфере деятельности, в 2023 г. вправе с учетом специфики видов разрешительной деятельности принять решения о сокращении:

– срока предоставления разрешения, переоформления разрешения, внесения изменений в реестр разрешений, продления срока действия разрешения, осуществления подтверждения соответствия обязательным требованиям, в том числе периодического подтверждения соответствия, подтверждения компетентности, прекращения действия разрешения;

– перечня документов и (или) сведений, представляемых для получения разрешения, переоформления разрешения, внесения изменений в реестр разрешений на основании заявления лица, которому было предоставлено разрешение, продления срока действия разрешения, осуществления подтверждения соответствия обязательным требованиям;

– перечня обязательных требований (условий), в том числе лицензионных требований.

Согласно изменениям, внесенным постановлением Правительства Российской Федерации № 63, продление сроков распространяется на следующие случаи:

– наступление в 2023 г. срока подтверждения соответствия обязательным требованиям, в том числе периодического подтверждения соответствия, подтверждения компетентности, лица, которому предоставлено разрешение (компетентный федеральный орган исполнительной власти принимает решение либо о переносе сроков, в течение которых нужно пройти такую процедуру, на период до 12 месяцев, либо о том, что указанные процедуры считаются пройденными);

– осуществление в 2023 г. деятельности без переоформления разрешения, внесения изменений в реестр разрешений на основании заявления лица, которому было предоставлено разрешение, в случаях, установленных федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным на осуществление нормативно-правового регулирования в соответствующей сфере деятельности;

– осуществление в 2023 г. деятельности (действий), требующей получения разрешения, без соответствующего разрешения.

Также установлено, что по 31 декабря 2023 г. не требуется оплата государственной пошлины за выдачу специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов, по заявлениям о выдаче указанных разрешений, поданным со дня вступления в силу постановления Правительства Российской Федерации № 63.

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 14.11.2022 № 2049**

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ПРОВЕРКИ
СУБЪЕКТОМ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ СВЕДЕНИЙ
В ОТНОШЕНИИ ЛИЦ, ПРИНИМАЕМЫХ
НА РАБОТУ, НЕПОСРЕДСТВЕННО СВЯЗАННУЮ
С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ, ИЛИ ВЫПОЛНЯЮЩИХ
ТАКУЮ РАБОТУ»**

С 1 марта 2023 г. устанавливается порядок проверки сведений в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу

Отдельным категориям граждан запрещено выполнять работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности. В частности, это лица, имеющие непогашенную или неснятую судимость за совершение умышленного преступления, либо страдающие психическими заболеваниями, алкоголизмом, наркоманией, токсикоманией, либо сообщившие заведомо ложные сведения о себе при приеме на работу, либо не прошедшие подготовку и аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности.

Проверка сведений проводится субъектами транспортной инфраструктуры. Субъектом транспортной инфраструктуры проверяются сведения, указанные в части 1 статьи 10 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Вступило в силу 01.03.2023.

**НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ
ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ
ВЛАСТИ**

ПРИКАЗ МИНФИНА РОССИИ ОТ 10.10.2022 № 149н

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПЕРЕЧЕНЬ
ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ТАМОЖЕННОГО
КОНТРОЛЯ, ИСПОЛЪЗУЕМЫХ ПРИ
ПРОВЕДЕНИИ ТАМОЖЕННОГО
КОНТРОЛЯ, УТВЕРЖДЕННЫЙ ПРИКАЗОМ
МИНИСТЕРСТВА ФИНАНСОВ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ ОТ 1 МАРТА 2019 Г. № 33н»**
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
09.11.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 70879

Уточнен перечень технических средств таможенного контроля, используемых при проведении таможенного контроля. В частности, дополнительно включен ряд позиций, среди которых – ИДК портального типа для контроля крупногабаритных грузов и транспортных средств, толщиномер, инфракрасные пирометр и термометр для бесконтактных измерений температуры поверхности объектов. Часть позиций скорректирована.

Вступил в силу 10.12.2022.

**ПРИКАЗ МИНПРОСВЕЩЕНИЯ РОССИИ
ОТ 26.09.2022 № 861**

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПРИКАЗ
МИНИСТЕРСТВА ПРОСВЕЩЕНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 8 НОЯБРЯ 2021 Г. № 808**
**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРИМЕРНЫХ ПРОГРАММ
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ
ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
СООТВЕТСТВУЮЩИХ КАТЕГОРИЙ
И ПОДКАТЕГОРИЙ»**
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
24.11.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 71111

С 1 марта 2023 г. уточняются примерные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий

В том числе утверждены примерные программы переподготовки водителей: с категорий В, С, D на категорию Тп; с категории В на категорию А; с категории В на подкатеорию А1; с подкатегории В1 на категорию В.

Вступил в силу 01.03.2023.

Комментарий АСМАП:

По предложению АСМАП в примерную программу профессиональной подготовки водителей транспортных средств категории Тп и примерную программу переподготовки водителей транспортных средств с категорий В, С, D на категорию Тп внесены дополнения и уточнения.

В частности, раздел о должностных обязанностях водителей дополнен положением о прохождении послерейсового медицинского осмотра.

ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ ОТ 28.09.2022 № 390

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ СОСТАВА СВЕДЕНИЙ,
УКАЗАННЫХ В ЧАСТИ 3 СТАТЬИ 6
ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА ОТ 8 НОЯБРЯ
2007 Г. № 259-ФЗ «УСТАВ АВТОМОБИЛЬНОГО
ТРАНСПОРТА И ГОРОДСКОГО НАЗЕМНОГО
ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА» И ПОРЯДКА
ОФОРМЛЕНИЯ ИЛИ ФОРМИРОВАНИЯ
ПУТЕВОГО ЛИСТА»**
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
29.11.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 71192

С 1 марта 2023 г. актуализируются обязательные реквизиты путевых листов и порядок их заполнения. Проводится состав сведений путевого листа и порядок его оформления или формирования

Так, в частности, в нем больше не нужно будет указывать его наименование и номер. Вместо сведений о собственнике или владельце ТС необходимо отражать данные о лице, оформившем путевой лист.

Признается утратившим силу аналогичный приказ Минтранса России от 11.09.2020 № 368.

Вступил в силу 01.03.2023.

**ПРИКАЗ МИНТРАНСА РОССИИ
ОТ 18.10.2022 № 418**

**«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ВЫДАЧИ
СПЕЦИАЛЬНОГО РАЗРЕШЕНИЯ
НА ДВИЖЕНИЕ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ
ДОРОГАМ ТЯЖЕЛОВЕСНОГО
И (ИЛИ) КРУПНОГАБАРИТНОГО
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА»**
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
30.11.2022, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 71254





Согласно приказу с 1 марта 2023 г. применяется актуализированный Порядок выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства

Определены, в числе прочего, правила подачи и рассмотрения заявления на выдачу специального разрешения, порядок и особенности согласования маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства.

Признаются утратившими силу приказы Минтранса России от 21.09.2016 № 272 и от 05.06.2019 № 167, регулирующие аналогичные правоотношения, с внесенными в них изменениями.

Вступил в силу 01.03.2023.

РАСПОРЯЖЕНИЕ МИНТРАНСА РОССИИ ОТ 22.12.2022 № АК-325-Р

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ МЕТОДИЧЕСКИХ РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО ОФОРМЛЕНИЮ ОТДЕЛЬНЫХ РАЗДЕЛОВ ТРАНСПОРТНОЙ НАКЛАДНОЙ»

Утверждены методические рекомендации по заполнению некоторых разделов транспортной накладной

В частности, документ определяет рекомендательный порядок заполнения раздела 1 «Грузоотправитель» и раздела 8 «Прием груза» транспортной накладной.

Приведены особенности заполнения указанных разделов в случаях, когда стороной договора перевозки груза в лице грузоотправителя выступает экспедитор.

Отмечено, что если в разделе 8 лицо, выполнившее погрузку груза (лицо – владелец объекта инфраструктуры пункта погрузки), совпадает с лицом, указанным в разделе 1, то на бумажном носителе в реквизитах указывается только его наименование, а в электронной транспортной накладной – ИНН грузоотправителя.

Также содержится указание на то, какие реквизиты отражаются в отношении подтверждающих (сопроводительных) документов.

ИНФОРМАЦИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

ИНФОРМАЦИЯ МИНПРОСВЕЩЕНИЯ РОССИИ С РАЗЪЯСНЕНИЯМИ О РАЗРАБОТКЕ И РЕАЛИЗАЦИИ НОВЫХ ПРИМЕРНЫХ ПРОГРАММ ПЕРЕПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Минпросвещения России напоминает о необходимых подготовительных мероприятиях, обеспечивающих реализацию новых примерных программ переподготовки водителей транспортных средств

С 1 марта 2023 г. вступил в силу приказ Минпросвещения России от 26 сентября 2022 г. № 861 «О внесении изменений в приказ Министерства просвещения Российской Федерации от 8 ноября 2021 г. № 808 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий».

К подготовительным мероприятиям в целях реализации к указанному сроку новых примерных программ переподготовки водителей транспортных средств относятся:

- разработка и утверждение соответствующей образовательной программы подготовки или переподготовки водителей транспортных средств;
- согласование утвержденной образовательной программы с Госавтоинспекцией;
- обеспечение условий реализации соответствующей образовательной программы, в том числе материально-технических, организационно-педагогических, информационно-методических и кадровых.

ИНФОРМАЦИЯ ФТС РОССИИ

«ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ОФОРМЛЕНИЯ ПРИЦЕПОВ/ПОЛУПРИЦЕПОВ, ПРИБЫВАЮЩИХ НА МОРСКИХ СУДАХ В РОССИЙСКИЕ И ТУРЕЦКИЕ МОРСКИЕ ПОРТЫ»

В частности, ФТС России разъясняет, что в случае перевозки товаров с использованием единой международной транспортной накладной на протяжении всей перевозки из Турции в Российскую Федерацию, в том числе водным транспортом, при передаче товаров с прицепом/полуприцепом от турецкого перевозчика морскому и последующему автомобильному перевозчику проставляются соответствующие отметки на накладной, предусмотренные статьей 35 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов от 19.05.1956

Если после прибытия иностранных прицепов/полуприцепов в российский морской порт оформляется новая транспортная накладная на автомобильную перевозку, то такие прицепы/полуприцепы для дальнейшей перевозки в государства – члены ЕАЭС вне зависимости от страны назначения целесообразно помещать под таможенную процедуру временного ввоза (допуска), применение которой регулируется главой 29 Таможенного кодекса ЕАЭС.

ИНФОРМАЦИЯ ФТС РОССИИ

«О ПРИМЕНЕНИИ ПОВЫШЕННЫХ СТАВОК ВВОЗНЫХ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН»

ФТС России разъясняет особенности применения повышенных ставок ввозных таможенных пошлин в отношении отдельных товаров, происходящих из недружественных стран

С 15 декабря 2022 г. подлежит применению постановление Правительства Российской Федерации от 07.12.2022 № 2240, в соответствии с которым устанавливаются по-

вышенные ставки ввозных таможенных пошлин в отношении отдельных товаров, страной происхождения которых являются государства и территории, предпринимающие меры, которые нарушают экономические интересы Российской Федерации, отличные от ставок Единого таможенного тарифа ЕАЭС.

Вместе с тем в отношении товаров, классифицируемых в кодах ТН ВЭД ЕАЭС 9303 30 000 0 и 9303 90 000 0, указанным постановлением установлено исключение: повышенная ставка ввозной таможенной пошлины не применяется к спортивному оружию и принадлежностям, ввозимым для обеспечения сборных команд Российской Федерации, при подтверждении Минспорта России целевого назначения ввозимого товара.

Для целей идентификации вышеуказанных товаров и их ввоза по ставкам, установленным Единым таможенным тарифом ЕАЭС (установлены Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 14.09.2021 № 80), необходимо в графе 44 декларации на товары указывать документ, выдаваемый Минспорта России, с кодом 09999 («Иные документы») классификатора видов документов и сведений, утвержденного приложением № 8 к Решению Комиссии Таможенного союза от 20.09.2010 № 378 «О классификаторах, используемых для заполнения таможенных документов».

ИНФОРМАЦИЯ ФНС РОССИИ

«ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ПОНЯТИЯ «СПЕЦИАЛЬНЫЕ АВТОМАШИНЫ» В ЦЕЛЯХ ПРИМЕНЕНИЯ ПОДПУНКТА 5 ПУНКТА 2 СТАТЬИ 358 НАЛОГОВОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

ФНС России даны разъяснения в отношении понятия «специальные автомашины» в целях определения объекта налогообложения по транспортному налогу

Уполномоченным органом по нормативно-правовому регулированию в области эксплуатации самоходных машин и других видов техники является Минсельхоз России.

Минсельхоз России определяет, что «молоковозы», «скотовозы», «специальные машины для перевозки птицы», «машины ветеринарной помощи», «машины технического обслуживания» к понятию «самоходные машины» не относятся.

Машины для перевозки и внесения минеральных удобрений могут быть отнесены к самоходным машинам при наличии соответствующего паспорта и выполнении указанных выше функций, предусмотренных их конструкцией.

ИНФОРМАЦИЯ ФНС РОССИИ

«О СВЕРКЕ ДАННЫХ О НАЛОГООБЛАГАЕМЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ И НЕДВИЖИМОМ ИМУЩЕСТВЕ С ДАННЫМИ НАЛОГОВЫМИ ОРГАНАМИ»



ФНС России рекомендует юридическим лицам сверить сведения о принадлежащих им налогооблагаемых транспортных средствах и объектах недвижимости

Во II квартале 2023 г. налоговые органы будут производить расчет налогов за период 2022 г. на основании сведений, представленных органами ГИБДД МВД России, Ростехнадзора, ГИМС МЧС России, Росреестра.

Для сверки данных сведений следует обратиться в налоговые органы по месту налогового учета организации.

АКТЫ И ИНФОРМАЦИЯ БАНКА РОССИИ

ИНФОРМАЦИОННОЕ ПИСЬМО БАНКА РОССИИ ОТ 21.11.2022 № ИН-018-59/134

«О НЕДОПУСТИМОСТИ ПЕРЕНАПРАВЛЕНИЯ ВЛАДЕЛЬЦА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА С САЙТА СТРАХОВЩИКА НА ИНОЙ САЙТ С ЦЕЛЬЮ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ДОГОВОРА Е-ОСАГО С ИНЫМ СТРАХОВЩИКОМ»

Допускается перенаправление владельца транспортного средства с целью заключения договора Е-ОСАГО с иным страховщиком только на официальный сайт профессионального объединения страховщиков

Перенаправление на иной сайт является нарушением требований страхового законодательства.

Также подчеркивается, что несоблюдение норм страхового законодательства при заключении договора Е-ОСАГО на официальном сайте страховой организации является основанием для применения Банком России мер воздействия в отношении страховых организаций.

УКАЗАНИЕ БАНКА РОССИИ

ОТ 13.12.2022 № 6323-У

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПУНКТЫ 1.14 И 1.16 ПРИЛОЖЕНИЯ 1 К ПОЛОЖЕНИЮ БАНКА РОССИИ ОТ 19 СЕНТЯБРЯ 2014 Г. № 431-П» ЗАРЕГИСТРИРОВАНО МИНЮСТОМ РОССИИ 13.01.2023, РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 71997

Расширен перечень оснований для досрочного прекращения действия договора ОСАГО страхователем

К числу таких оснований отнесены в том числе: призыв его на военную службу по мобилизации; пребывание его в добровольческом формировании при заключении контракта о добровольном содействии в выполнении задач, возложенных на Вооруженные Силы Российской Федерации.

Вступило в силу 30.01.2023.



АКТЫ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 01.11.2022 № 157

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В РАЗДЕЛ X (1) ПОРЯДКА ЗАПОЛНЕНИЯ ДЕКЛАРАЦИИ НА ТОВАРЫ»

С 1 июля 2023 г. вносятся изменения в порядок заполнения декларации на товары. Изменения касаются особенностей заполнения декларации при перемещении припасов через таможенную границу

В частности, особенности заполнения декларации на товары в отношении припасов будут действовать не только при их вывозе, но и ввозе.

Вступит в силу 01.07.2023.

РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 01.11.2022 № 161

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В СТРУКТУРУ И ФОРМАТ ДЕКЛАРАЦИИ НА ТОВАРЫ И ТРАНЗИТНОЙ ДЕКЛАРАЦИИ»

Обновлены структуры и форматы декларации на товары и транзитной декларации

С 1 апреля 2023 г. вносятся изменения в структуру и формат декларации на товары и транзитной декларации. А именно, в новой редакции излагается реквизитный состав структуры декларации на товары и транзитной декларации, а также уточняются некоторые позиции.

Вступит в силу 01.04.2023.

РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 01.11.2022 № 162

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В СТРУКТУРУ И ФОРМАТ КОРРЕКТИРОВКИ ДЕКЛАРАЦИИ НА ТОВАРЫ»

С 1 апреля 2023 г. вносятся изменения в структуру и формат корректировки декларации на товары. Версия формата – 1.4.0

В новой редакции излагается реквизитный состав структуры корректировки декларации на товары, а также уточняются некоторые позиции общих сведений о структуре.

Вступит в силу 01.04.2023.

РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 01.11.2022 № 164

«О ТИПОВЫХ ТРЕБОВАНИЯХ К ОБУСТРОЙСТВУ И ТЕХНИЧЕСКОМУ ОСНАЩЕНИЮ ЭЛЕМЕНТОВ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, РАСПОЛОЖЕННЫХ В МЕСТАХ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА, СИСТЕМОЙ ОСМОТРА (ДОСМОТРА) ЛИЦ, БАГАЖА И РУЧНОЙ КЛАДИ»

Установлены типовые требования к обустройству и техническому оснащению элементов таможенной инфраструктуры

Приведены виды аппаратуры, которой должны быть оснащены элементы таможенной инфраструктуры с учетом особенностей их функционального назначения, связанных с обеспечением деятельности таможенных органов, системой осмотра (досмотра) лиц, багажа и ручной клади.

Вступит в силу 03.05.2023.

РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 15.11.2022 № 173

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОДПУНКТ 29 ПУНКТА 15 ПОРЯДКА ЗАПОЛНЕНИЯ ДЕКЛАРАЦИИ НА ТОВАРЫ»

Внесены изменения в порядок заполнения декларации на товары в отношении грузовых мест и описания товаров. Изменения касаются отражения в графе 31 сведений о маркировке товаров, помещаемых под процедуры реимпорта и выпуска для внутреннего потребления, для наборов (комплектов) товаров для различных стран ЕАЭС. В частности, уточняется порядок нанесения средств идентификации товара, в том числе на его упаковку.

Вступило в силу 18.12.2022.

РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 10.01.2023 № 2

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

Национальный оператор систем электронных паспортов включен в перечень участников систем электронных паспортов транспортных средств (шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники

Предусматривается, что сведения, содержащиеся в электронных паспортах с любым статусом, предоставляются национальному оператору по его запросам в полном объеме.

Вступило в силу 11.02.2023.



Учебно-оздоровительный комплекс «Олимп»

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

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

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

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

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

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

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

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

Дополнительная информация на сайте www.hotelolimp.ru

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

Телефоны:

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

Факс:

8-40153-33-153

E-mail: info@hotelolimp.ru

