

МАП 4

185/2026

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls



**СПОТ НА ГРАНИЦЕ: КАК НОВАЯ СИСТЕМА
МЕНЯЕТ ПРАВИЛА АВТОПЕРЕВОЗОК ИЗ ЕАЭС**

ТАМОЖЕННЫЙ ТРАНЗИТ В ЛИЦАХ

**ВОЕННЫЕ РИСКИ НА МАРШРУТЕ: СТРАХОВАЯ
ЗАЩИТА В НОВЫХ РЕГИОНАХ РФ**



СОДЕРЖАНИЕ

ОФИЦИАЛЬНАЯ ХРОНИКА	1	КОМПОНЕНТЫ	
ПОЗДРАВЛЯЕМ!		Выбираем жидкость для системы гидроусилителя рулевого управления	
Автор: А. Новичкова	4	Автор: Б. Денисов	29
ЮБИЛЕЙ		АВТОСПОРТ	
Поздравляем с юбилеем О. В. Бровкину, руководителя департамента экономики и финансов, главного бухгалтера АСМАП!		Покорение «Дакара Востока»	
Автор: А. Новичкова	8	Команда «КАМАЗ-мастер» триумфально дебютировала на ралли «Такла-Макан»	
		Автор: К. Сергеев	34
ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК		РЕМЗОНА	
Второй этап применения навигационных пломб в ЕАЭС вступил в силу		Как неправильная буксировка грузовика может обернуться большими расходами на его ремонт?	
Автор: Департамент организации перевозок АСМАП	11	Автор: Б. Денисов	40
СТРАХОВАНИЕ		НА ДОСУГЕ	
Страхование военных рисков на новых территориях России		В свободное время	
Автор: О. Донцова	14	Автор: А. Новичкова	44
ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК		КОМПОНЕНТЫ	
О национальной системе подтверждения ожидания поставки товаров		Сцепление – от расходника до долгожителя	
Автор: Департамент организации перевозок АСМАП	18	Автор: Б. Денисов	46
ТАМОЖНЯ		СТРАНИЧКИ ЮМОРА	
Таможенный транзит в лицах		Дорожный юмор	
Автор: Е. Иванов	21	Автор: Г. Шпрейер	52
ПОРТРЕТ ФИРМЫ		Советы коллегам	
Альфа – значит первый, лучший		Автор: А. Некрашевич	53
Авторы: А. Сидоренко, С. Подшиблов	24	РЕМЗОНА	
ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ		Как некачественные запчасти и неквалифицированный моторист загубили надежный дизель	
Гроссмейстеры логистики		Автор: Б. Денисов	54
Авторы: А. Егоров, А. Антонов	26	НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА	
		Обзор законодательства	
		Автор: Юридическое управление АСМАП	59

В Приморском крае открыто движение по новой инфраструктуре МАПП Пограничный



Состоялась торжественная церемония запуска движения автотранспорта по новой инфраструктуре в пункте пропуска Пограничный, расположенном в Приморском крае на границе с Китаем. Это крупнейший в регионе пограничный переход по количеству проезжающих через него автомобилей и второй по интенсивности трафика на всем российско-китайском участке государственной границы. В прошлом году через него было пропущено около 145 тыс. транспортных средств.

В торжественной церемонии открытия пункта пропуска в режиме видеосвязи принял участие министр транспорта Российской Федерации Андрей Никитин. Кроме того, на церемонии присутствовали губернатор Приморского края Олег Кожемяко, генеральный консул Китайской Народной Республики во Владивостоке господин У Дэминь, заместитель руководителя – руководитель департамента пограничного контроля Пограничной службы ФСБ Игорь Шмоткин, заместитель руководителя ФТС России Агепсим Ашкалов, руководитель ФГКУ Росгранстрой Геннадий Безлобенко, руководитель дальневосточного представительства АСМАП Андрей Некрашевич.

Пропускная способность МАПП Пограничный возросла до 1 300 транспортных средств в сутки, всего обустроено и возведено 22 полосы движения автотранспорта, порядка 25 зданий и 30 сооружений различного назначения.

МАПП Пограничный оснащен передовыми инженерными решениями и высокотехнологичным отечественным оборудованием, в том числе весогабаритными комплексами осевого типа и современными порталными инспекционно-досмотровыми комплексами.

Торжественная церемония завершилась проездом по новой территории МАПП Пограничный первых автомобилей перевозчиков – действительных членов АСМАП.



Проведены контрольные мероприятия на автодороге Р-351 Екатеринбург – Тюмень



В Свердловской области на 30 км автодороги Р-351 Екатеринбург – Тюмень состоялись контрольно-надзорные мероприятия МТУ Ространснадзора по УФО, в которых приняли участие представители филиала АСМАП по УФО, а также перевозчики – члены Ассоциации.

Мероприятие было направлено на контроль соблюдения иностранными перевозчиками законодательства Российской Федерации.

Инспекторы Ространснадзора осуществляли проверку транспортных средств, следующих в сторону Екатеринбурга. Всего было проверено 15 иностранных транспортных средств из Казахстана, Киргизии, Узбекистана и Китая.

За время рейда было выявлено девять нарушений у восьми транспортных средств, среди которых:

- неоплата по системе «Платон» – семь случаев;
- нарушение правил использования тахографа – один случай;
- нарушение режима труда и отдыха – один случай.

Инспекторы Ространснадзора также проводили проверку остановленных транспортных средств и их водителей на предмет наличия неоплаченных штрафов. Задолженностей выявлено не было.



«Международные автомобильные перевозки»
№ 4, 2026 год

Регистрационное свидетельство № 015455

Учредитель и издатель –
Ассоциация международных
автомобильных перевозчиков
(АСМАП)

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

Корректор: Татьяна БАТАШЕВА

Дизайн и верстка: Татьяна КОРЕЦ

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

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

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

Подписано в печать 17.08.2026 г.

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

МАП №4_2026

В Нижегородской области открылся новый автоцентр КАМАЗа



В г. Дзержинске Нижегородской области открылся новый официальный дилерский центр КАМАЗа – ООО «КАМАЗ ЦЕНТР НН».

В церемонии его торжественного открытия приняли участие генеральный директор АО «Торгово-финансовая компания «КАМАЗ» А. М. Кожевников, учредитель ООО «КАМАЗ ЦЕНТР НН» В. В. Комиссаров, председатель Регионального совета АСМАП в ПФО А. В. Бирюков, руководитель филиала АСМАП по ПФО Е. Г. Окунев, члены АСМАП и автоперевозчики Нижегородской области, представители региональной ТПП, банков, страховых компаний и партнеров КАМАЗа.

Новый дилерский центр ООО «КАМАЗ ЦЕНТР НН» – самая большая на сегодняшний день дилерская станция компании не только в Нижнем Новгороде, но и во всей России. Это уже пятый реализованный за 2025–2026 гг. пилотный проект КАМАЗа.

Специально для гостей была организована ознакомительная экскурсия, в ходе которой были продемонстрированы технический потенциал и передовое оснащение нового дилерского центра.



В Пскове прошла рабочая встреча перевозчиков, руководства Псковской таможни и СВХ



В Пскове состоялась организованная филиалом АСМАП по Северо-Западному федеральному округу рабочая встреча с участием перевозчиков региона, начальника Псковской таможни М. Г. Жигалкина, руководителей СВХ области.

На мероприятии в том числе был обсужден вопрос о готовности всех участников реализации механизма перецепок/перегрузок к увеличению количества таких операций в связи с планируемым очередным сокращением перечня товаров, на перевозку которых по территории России не распространяется запрет, установленный Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.09.2022 № 1728. Перевозчики сообщили о наличии достаточного количества транспортных средств для выполнения необходимого количества перецепок/перегрузок. Начальник Псковской таможни уведомил о готовности всех таможенных постов, задействованных в контроле за операциями перецепки/перегрузки, к возможному увеличению их объемов и ответил на вопросы перевозчиков. Руководители СВХ также заверили собравшихся о готовности к увеличению количества перецепок/перегрузок.

Состоялось заседание Общественного совета при Северо-Западной транспортной прокуратуре

В Санкт-Петербурге состоялось заседание Общественного совета по защите прав субъектов предпринимательской деятельности и противодействию коррупции при Северо-Западной транспортной прокуратуре (СЗТП). В нем приняли участие исполняющий обязанности северо-западного транспортного прокурора Р. Ф. Доценко, сотрудники СЗТП, представители Северо-Западного таможенного управления, уполномоченные по защите прав предпринимателей в Санкт-Петербурге, Ленинградской и Псковской областях, члены Общественного совета. От АСМАП в заседании участвовал руководитель филиала по СЗФО В. А. Алешковский.

Сотрудники СЗТП доложили собравшимся о результатах проверок соблюдения законодательства о противодействии коррупции в поднадзорных таможенных органах и ответили на вопросы членов Общественного совета.

Руководитель филиала АСМАП поблагодарил руководство СЗТП за активное участие в решении проблем международных автоперевозчиков. В своем выступлении он поднял вопрос о необходимости направления СЗТП в Генеральную прокуратуру РФ повторного обращения об иницировании принятия постановления Правительства РФ по приданию складам временного хранения, расположенным вблизи МАПП Убылинка и Куничина Гора, статуса иных мест прибытия/убытия товаров. Актуальность принятия такого постановления существенно возросла после вступления в силу с 25.04.2025 изменений в Постановление Правительства РФ от 30.09.2022 № 1728 в части сокращения перечня товаров, на которые не распространяется запрет на перевозку по территории РФ транспортными компаниями недружественных стран. Позиция АСМАП была поддержана присутствующими на заседании уполномоченными по защите прав предпринимателей.

И. о. северо-западного транспортного прокурора Р. Ф. Доценко отметил необходимость устранять препятствия для бизнеса в условиях санкционного давления и призвал продолжить работу по обеспечению баланса интересов государства и бизнеса в таможенной и транспортной сферах. Он обратился к филиалу АСМАП по СЗФО с просьбой предоставить актуальную информацию, обуславливающую целесообразность принятия указанного постановления Правительства РФ. В. А. Алешковский заверил присутствующих, что запрашиваемая информация будет в кратчайшие сроки получена от участников рынка и направлена в СЗТП.

Филиал продолжит работу в указанном направлении и будет информировать о ней перевозчиков.

Продолжается реконструкция МАПП Озинки

Реконструкция, окончание которой запланировано на 2028 г., значительно изменит проектные параметры МАПП Озинки. Его пропускная способность вырастет в 5,5 раза, превысив 1 300 автомобилей в сутки. Пропуск будет осуществляться по 12 полосам, что в два раза больше, чем сейчас.

Модернизация МАПП Озинки, который входит в число приоритетных пунктов пропуска, обещает прямой экономический эффект для России.

Введение в действие реконструированного пункта пропуска позволит снять инфраструктурные ограничения на одном из основных направлений торговли с Казахстаном, обеспечив рост пропускной способности, сократив время ожидания для грузовиков, снизив логистические издержки экспортеров и импортеров и увеличив товарооборот через саратовский участок границы.

АСМАП отмечает, что реконструкция ключевых пунктов пропуска на российско-казахстанском направлении будет также способствовать росту товарооборота между Россией и Китаем транзитом через Казахстан.

Прокуратура Челябинской области провела проверку АПВГК на автодороге М-5 «Урал»

Прокуратурой Челябинской области рассмотрено обращение филиала АСМАП по Уральскому федеральному округу по вопросу исполнения законодательства при эксплуатации АПВГК, расположенного на км 1795+921 автодороги М-5 «Урал» вблизи г. Чебаркуля.

В ответе указывается, что по результатам рассмотрения представления прокуратуры Центрального района г. Челябинска с 13 марта 2026 г. передача данных о зафиксированных нарушениях весогабаритных параметров с АПВГК не осуществляется в связи с отсутствием надлежащего обслуживания.

В соответствии с требованиями Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, утвержденного приказом Минтранса России от 31.08.2020 г. № 348, поперечная и продольная ровность проезжей части не должна превышать нормативных показателей и должна обеспечивать возможность измерений согласно метрологическим характеристикам средств измерений.

По итогам выезда, проведенного 31 марта 2026 г. Прокуратурой Челябинской области по месту расположения АПВГК с участием представителей общественных объединений, в том числе филиала АСМАП по Уральскому федеральному округу, специалистов МТУ Ространснадзора по УФО, установлено, что величина продольной ровности проезжей части в месте расположения АПВГК не соответствует установленным требованиям.

В адрес владельца АПВГК внесено представление об устранении нарушений закона.

Поздравляем!

Сердечно поздравляем с юбилеем организации – членов АСМАП, их руководителей и сотрудников Ассоциации, родившихся в июле–августе!

Тепло поздравляем и желаем всего самого доброго нашим прекрасным дамам:

Ольге Владимировне Бровкиной,
руководителю департамента экономики и финансов –
главному бухгалтеру АСМАП;
Наталии Павловне Мырза,
ведущему специалисту филиала АСМАП по ПФО.

От всей души поздравляем, желаем крепкого здоровья и большого личного счастья!

С 75-летием –
Александра Николаевича Браженко,
директора ООО фирма «Транспортник» (Чувашская Республика);
Андрея Борисовича Кушнарева,
генерального директора ООО «Супер Тур»
(г. Москва).

С 70-летием –
Геннадия Борисовича Брагунца,
директора ООО «Автоколонна 2034»
(Приморский край);
Виктора Анатольевича Прохорова,
директора ООО «Лесозаводскавтотранс» (Приморский край);
Александра Васильевича Касацкого,
директора ООО «ТрансЭкспресс» (Брянская область).

С 65-летием –
Александра Николаевича Коршунова,
директора ООО «КМ-Транс» (Брянская область);
Гария Георгиевича Нурояна,
директора ООО «Автопром» (г. Брянск).

С 60-летием –
Виталия Львовича Бененсона,
индивидуального предпринимателя (Калининградская область);
Магомедзапира Гаджиевича Гаджиева,
генерального директора ООО «Крузиз» (Республика Дагестан);



О. В. Бровкина



Н. П. Мырза



А. В. Касацкий



А. Н. Коршунов



В. Л. Бененсон



А. Н. Браженко



Г. Б. Брагунец



Г. Г. Нуроян



Ю. В. Костригин

Юрия Викторовича Костригина,
индивидуального предпринимателя
(г. Екатеринбург);
Сергея Алексеевича Ракчеева,
индивидуального предпринимателя
(Ленинградская область);
Александра Юрьевича Рюзина,
генерального директора ОАО «ПОГА-10»
(г. Санкт-Петербург).

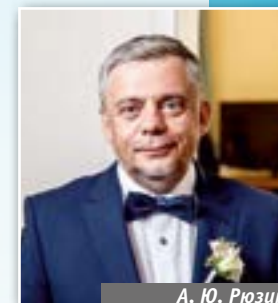
С 55-летием –
Эдуарда Юрьевича Ярыгина,
индивидуального предпринимателя
(Краснодарский край).

С 50-летием –
Игоря Васильевича Дмитрука,
директора ООО «Полесье» (г. Смоленск);
Дениса Владимировича Симакова,
индивидуального предпринимателя,
члена Правления АСМАП (г. Екатеринбург);
Алексея Николаевича Трубкина,
генерального директора ООО «Слававто» (г. Смоленск);
Алексея Петровича Туркова,
директора ООО «ДАРУМА» (г. Калининград).

Четверть века назад были образованы:
ИП Ибрагимов Илмаз Рунирович
(г. Псков);
ИП Курманов Максим Александрович
(Приморский край);
ИП Лялин Владимир Леонидович
(г. Киров);
ООО «РефТранс»
(г. Курск, директор – Владимир Алексеевич Аргунов);
ООО «Транс Авто Сервис»
(г. Тольятти, директор – Александр Сергеевич Кучеров);
СПб ГУП «Пассажиравтотранс»
(г. Санкт-Петербург,
генеральный директор –
Андрей Вячеславович Лызин).



С. А. Ракчеев



А. Ю. Рюзин

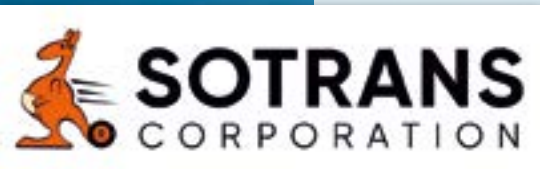


Д. В. Симаков



М. А. Курманов

ПАССАЖИРАВТОТРАНС 100
с любимым городом



Минуло два десятилетия
со дня организации
ООО «АВТОВЕК» (Брянская область,
генеральный директор – Виктор Васильевич Юдин);

ООО «ФТК Сотранс»
(Ленинградская область,
генеральный директор –
Александр Вячеславович Иванов);
ООО «ВИММОЛ»
(Брянская область,
генеральный директор – Максим Владимирович Молявко);

ООО «ВЭЛМОС»
(Ленинградская область,
генеральный директор – Андрей Александрович Шерстнев);
ООО «Европа Плюс»
(г. Псков, директор – Виктор Георгиевич Захаров);

ООО «Нордленд»
(г. Санкт-Петербург,
генеральный директор –
Евгения Николаевна Турутина);
ООО «П.А.В.-транс»
(г. Псков,
директор – Андрей Валентинович Павлов);

ООО «РКП-Транс»
(г. Санкт-Петербург,
генеральный директор –
Кирилл Михайлович Корнеев);
ООО «Р-ТЭК»

(Брянская область, директор – Михаил Анатольевич Радинский);
ООО «СДС-Автотранс»
(г. Смоленск,
генеральный директор – Станислав Юрьевич Романов);

ООО «СТК ТК»
(г. Новосибирск, директор – Константин Геннадиевич Турушев);
ООО «УТЭК»
(Приморский край, генеральный директор – Виктор Сергеевич Ли);
ООО «ХБ-Транс»
(Ростовская область, директор – Елена Владимировна Харибина).

Пятнадцать лет назад началась история
ООО «АВ Транспорт»
(г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Андрей Александрович Волков);



ООО «Европа Транс»
(г. Псков, генеральный директор – Алексей Вячеславович Степанов).

Десять лет назад были зарегистрированы:
ООО «КАСПИКО»
(г. Астрахань, директор – Виктор Викторович Алымов);
ООО «Нара Авто»
(Московская область,
генеральный директор – Елена Владимировна Паймулкина);
ООО «ТК Проффи»
(Приморский край,
генеральный директор – Александр Витальевич Матвеев);
ООО «ТТ Логистика»
(г. Екатеринбург, директор – Андрей Сергеевич Стасевич);
ООО «Янстронг Рус»
(Смоленская область, директор –
Юрий Валентинович Слепцов).



Искренне поздравляем юбиляров и желаем им доброго здоровья,
исполнения всех самых заветных желаний и благополучия!

Поздравляем с юбилеем О. В. Бровкину, руководителя департамента экономики и финансов, главного бухгалтера АСМАП!

Каждый рейс, осуществляемый международным автомобильным перевозчиком, представляет собой сложный процесс, успех которого зависит не только от надежности техники и мастерства водителей, но и от экономических факторов. Год за годом департамент экономики и финансов АСМАП, возглавляемый главным бухгалтером Ассоциации О. В. Бровкиной, успешно консультирует представителей организаций – членов АСМАП. Имея исчерпывающие знания о ведении бухгалтерского учета и налогообложении, Ольга Владимировна в совершенстве владеет вопросами специфики экономической и финансовой деятельности международных автомобильных перевозчиков. Транспортная отрасль держится на сильных профессионалах, к которым, безусловно, относится О. В. Бровкина. В августе текущего года она отметила юбилей.

Весь жизненный путь О. В. Бровкиной связан со сферой экономики и финансов. Благодаря успешному освоению знаний и навыков, приобретенных ею в Московском институте народного хозяйства им. Г. В. Плеханова по специальности «финансы и кредит», а также опыту, полученному в расчетной части Строительного управления № 1 Ремонтно-строительного тре-

ста Свердловского района г. Москвы, в 1990 г. она была принята в Ассоциацию международных автомобильных перевозчиков. Начав с должности экономиста, она шаг за шагом покоряла новые профессиональные грани в период радикальных реформ перехода от плановой экономики России к рыночной, непрерывно повышая квалификацию, проявив органи-

Александра НОВИЧКОВА
(novichkova@asmap.ru)

заторский талант, нацеленность на результат и высокую компетентность. Все это позволило Ольге Владимировне возглавить департамент экономики и финансов АСМАП.

Внося значительный вклад в деятельность Ассоциации, направленную на повышение конкурентоспособности российских международных автомобильных перевозчиков, О. В. Бровкина уделяет особое внимание вопросам снижения финансовой нагрузки на предприятия, принятия мер финансовой поддержки отечественных транспортных компаний, создания благоприятных условий для обновления подвижного состава, повышения профессиональной компетентности руководителей и экономистов организаций.

В целях снижения финансовой нагрузки и уровня издержек российских международных автоперевозчиков за последнее время департамент экономики и финансов АСМАП был задействован в решении основных проблемных вопросов, в частности:

– упрощение порядка применения налоговой ставки 0 % по НДС при осуществлении международных автомобильных перевозок путем отмены требования о предоставлении таможенными органами

в международной транспортной накладной отметок, подтверждающих перемещение товара в/из РФ; сохранение ставки 0 % по НДС для перевозок внешнеторговых грузов с применением механизма перецепки/перегрузки.

При рассмотрении законопроекта государственными органами учтена позиция Ассоциации, что нашло отражение при принятии Федерального закона от 22 апреля 2024 г. № 92-ФЗ:

– предоставление возможности применения с января 2025 г. ставки 0 % по НДС в отношении услуг по перевозке грузов автомобильным транспортом в международном сообщении предприятиями, применяющими упрощенную систему налогообложения (УСН), и специальные ставки НДС 5 и 7 % в соответствии с Федеральным законом от 12 июля 2024 г. № 176-ФЗ;

– сдерживание роста ставок по транспортному налогу на уровне субъектов Российской Федерации. В частности, сохранены льготные ставки транспортного налога для транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки в Смоленской, Нижегородской, Свердловской областях. В ряде субъектов Российской Федерации, имеющих важное значение для сектора международных автоперевозок, ставки транспортного налога для большегрузных транспортных средств сохранены на приемлемом уровне (г. Санкт-Петербург, Брянская, Ленинградская, Московская области и др.). Смоленской областной Думой поддержано предложение АСМАП о сохранении льготы по транспортному налогу для международных автомобильных перевозчиков на период 2025–2027 гг.;



На церемонии награждения Нагрудным знаком Министерства транспорта Российской Федерации «Почетный работник транспорта России»

– увеличение предельных размеров суточных, выплачиваемых водителям автотранспортных средств, не подлежащих налогообложению (в связи с принятыми с 1 января 2024 г. изменениями в порядке налогообложения суточных, выплачиваемых работникам, постоянная работа которых осуществляется в пути). В результате работы, проведенной АСМАП, были приняты изменения в Налоговый кодекс Российской Федерации, увеличивающие размер суточных для водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки, с 2 500 до 3 500 рублей за каждый день нахождения их за пределами территории Российской Федерации. Эта норма вступила в силу 1 января 2025 г.;

– применение уменьшенных коэффициентов для расчета утилизационного сбора в отношении седельных тягачей, приобретаемых для осуществления международ-

ных автомобильных перевозок, на период до 2030 г. Эта мера была принята еще в 2023 г. по инициативе Ассоциации. Первоначально она применялась в отношении тягачей экологического класса Евро-6, а с 2024 г. стала доступна также и для приобретения тягачей Евро-5.

Одним из приоритетных направлений деятельности департамента экономики и финансов АСМАП под руководством О. В. Бровкиной является участие в подготовке предложений по принятию мер финансовой поддержки российских международных автоперевозчиков, пострадавших от санкций Евросоюза.

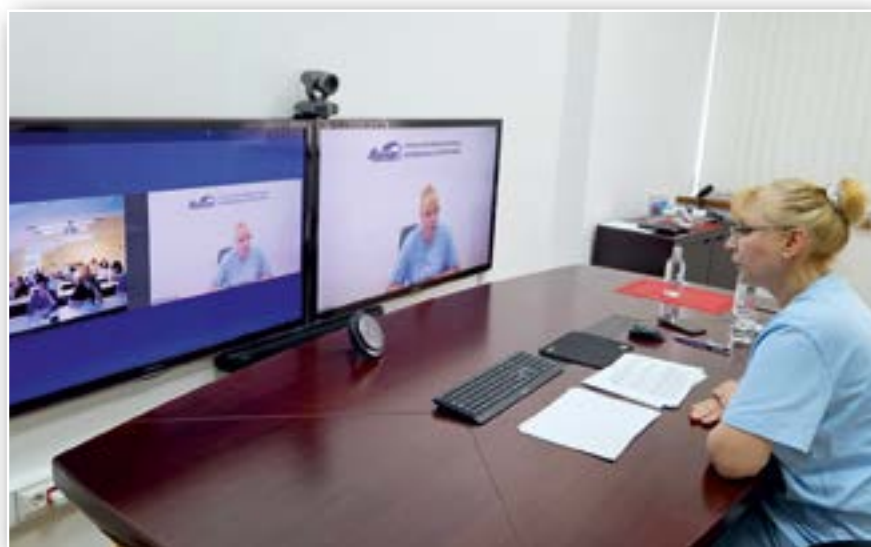
С 2018 г. О. В. Бровкина является экспертом рабочей группы, созданной при АО «Российский экспортный центр», по механизму управления системными изменениями предпринимательской среды «Трансформация делового клима-

та», в рамках которой происходит рассмотрение различных вопросов, связанных с изменениями нормативно-правового регулирования предпринимательской деятельности.

С 2023 г. она является членом рабочей группы экспертного совета Торгово-промышленной палаты России по совершенствованию налогового законодательства, а также членом Координационного совета по развитию малого и среднего предпринимательства в сфере транспорта при Министерстве транспорта Российской Федерации.

Ольга Владимировна вносит большой вклад в повышение профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков, регулярно выступая на организуемых Ассоциацией конференциях, обучающих семинарах и других мероприятиях.

Департамент экономики и финансов АСМАП, возглавляемый ею, проводит системную консультационную работу по вопросам специфики бухгалтерского учета и налогообложения международных



О. В. Бровкина проводит обучение по видеосвязи в рамках программы повышения профессиональной компетентности международных автоперевозчиков

автомобильных перевозок, дает рекомендации по решению проблемных вопросов, в том числе через специальный раздел сайта Ассоциации.

Глубокие знания, мудрость и авторитет О. В. Бровкиной помогают отечественным автотранспортным компаниям уверенно прокладывать маршруты даже в самые непростые экономические времена. Она пользуется заслуженным ав-

торитетом и уважением в коллективе Ассоциации, а также среди международных автомобильных перевозчиков.

Многолетний добросовестный труд Ольги Владимировны Бровкиной на автомобильном транспорте отмечен ведомственными наградами Министерства транспорта Российской Федерации: Благодарностью министра транспорта Российской Федерации, Нагрудными знаками «Почетный автотранспортник» и «Почетный работник транспорта России». Она также награждена Почетной грамотой АСМАП, Знаком отличия АСМАП «За вклад в развитие международных автомобильных перевозок», Золотым значком АСМАП.

Администрация Ассоциации от всей души поздравляет Ольгу Владимировну с юбилеем и желает ей крепкого здоровья, большого личного счастья, осуществления всех планов и благополучия! 🚗



На заседании в рамках мероприятий постоянно действующего семинара при парламентском собрании Союза Беларуси и России по вопросам строительства Союзного государства

Второй этап применения навигационных пломб в ЕАЭС

вступил в силу

С 31 июля 2026 года начался второй этап реализации Соглашения от 19 апреля 2022 года о применении в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) навигационных пломб для отслеживания перевозок (далее – Соглашение).

С указанной даты в дополнение к перевозкам, отслеживание которых началось на первом этапе реализации Соглашения с 11 февраля 2026 года (алкоголь, табак, продукция легкой промышленности и санкционные товары), отслеживание с применением навигационных пломб распространилось на автомобильные перевозки по территориям двух и более государств – членов ЕАЭС (Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Киргизской Республики и Республики Армения) всех товаров, помещенных под процедуру таможенного транзита.

Департамент организации перевозок АСМАП

Исключение составляют товары, перечень которых утвержден Решением Совета Евразийской эконо-

мической комиссии от 12 декабря 2023 г. № 147.

В рамках Соглашения контролю подлежат перевозки:

1) начатые на территории одного государства ЕАЭС и завершаемые

на территории другого государства ЕАЭС;

2) начатые на территории государства ЕАЭС, осуществляемые по территориям двух и более государств ЕАЭС и завершаемые на территории государства ЕАЭС, в котором они начаты;

3) начатые за пределами таможенной территории ЕАЭС, осуществляемые по территориям двух и более государств ЕАЭС и завершаемые на территории одного из государств ЕАЭС;

4) начатые на территории одного государства ЕАЭС, осуществляемые по территориям двух и более государств ЕАЭС и завершаемые за пределами таможенной территории ЕАЭС;

5) начатые за пределами таможенной территории ЕАЭС, осуществляемые по территориям двух и более государств ЕАЭС и завершаемые за пределами таможенной территории ЕАЭС.

Государства ЕАЭС последовательно переходят к модели, при которой перемещение грузов контролируется в режиме реального времени. Это позволяет быстрее выявлять нарушения, снижать риски незаконного оборота товаров и упрощать взаимодействие между контролирующими органами разных стран.

В каждом государстве ЕАЭС определен национальный оператор:

- в Российской Федерации – ООО «ЦРЦП» (Центр развития цифровых платформ);
- в Республике Беларусь – РУП «Белтаможсервис»;
- в Республике Казахстан – ТОО «Институт космической техники и технологий»;
- в Киргизской Республике – ОАО «Государственная таможенная инфраструктура»;



– в Республике Армения – ArmGPS.

Контактная информация национальных операторов представлена на иллюстрации.

Решение о применении навигационных пломб принимается контролирующими органами.

Навигационная пломба накладывается национальным оператором

первого государства ЕАЭС, по территории которого осуществляется перевозка. При этом при пересечении границ замена навигационных пломб не осуществляется, поскольку

информация о движении передается через интеграционное взаимодействие между национальными операторами всех государств ЕАЭС, а таможенные и налоговые службы, Росалкогольтабакконтроль и другие контролирующие органы получают данные в режиме реального времени.

Процедура пломбирования состоит из четырех элементов: регистрация в личном кабинете системы национального оператора, создание заявки на перевозку, наложение навигационной пломбы в установленном месте и снятие навигационной пломбы по завершении перевозки.

Сначала перевозчик должен зарегистрироваться в информационной системе национального оператора, установить мобильное приложение и получить доступ к личному кабинету участника перевозки.

При организации конкретной перевозки необходимо создать заявку на перевозку в личном кабинете, указать данные транспортного средства, внести сведения о маршруте, указать информацию о грузе и получить уникальный PIN-код для процедуры установки пломбы.

После прибытия транспортного средства в пункт установки следует дождаться разрешения контролирующих органов, передать необходимые сведения оператору, установить электронную навигационную пломбу, активировать устройство и начать движение по маршруту. После активации система начинает передавать информацию о перемещении транспортного средства.

После прибытия груза в конечный пункт назначения необходимо обратиться к национальному оператору государства завершения перевозки для проверки окончания маршрута, снятия навигационной пломбы и закрытия перевозки в информационной системе.

Оплата услуг национальных операторов построена по принципу «од-

ного окна» и осуществляется в месте установки навигационной пломбы. Итоговая стоимость формируется автоматически в личном кабинете при указании начальной и конечной точек маршрута. Тарифы на услуги национальных операторов могут отличаться в зависимости от государства отправления и государства назначения груза.

Во время осуществления перевозки рекомендуется следить за корректной работой навигационной пломбы на всем протяжении маршрута – сбой в передаче данных может привести к вопросам со стороны контролирующих органов.

Согласно информации ООО «ЦРЦП», в целях исключения технических сбоев в период действия первого этапа реализации Соглашения между национальными операторами государств ЕАЭС была настроена и отработана интеграция между информационными системами. В результате сложностей с обменом данными не возникает, а задержки в приеме сигналов с самой навигационной пломбы, возможные из-за геополитических факторов и работ радиоэлектронной борьбы, компенсируются тем, что устройство накапливает всю информацию о спутниковом позиционировании и передает ее при попадании в зону устойчивой сотовой связи, что обеспечивает непрерывный мониторинг маршрута и оперативное информирование контролирующих органов всех стран.

Примечание:

В соответствии с Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 12 декабря 2023 г. № 147 в перечень товаров и (или) категорий товаров, случаев и (или) условий, когда перевозка товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита не подлежит отслеживанию с применением навигационных пломб, в частности, попали:

- *товары, предназначенные для гуманитарной и технической помощи;*
- *живые животные;*
- *инкубационные яйца;*
- *товары, перемещаемые на тяжеловесных и (или) крупногабаритных автомобильных транспортных средствах;*
- *международные почтовые отправления;*
- *товары, перемещаемые физическими лицами в сопровождаемом багаже в качестве товаров для личного пользования;*
- *товары, получателями которых являются дипломатические представительства и консульские учреждения;*
- *товары, предназначенные для предупреждения и ликвидации стихийных бедствий и иных чрезвычайных ситуаций;*
- *товары, перевозка которых осуществляется с одной части таможенной территории ЕАЭС на другую ее часть через территории государств, не являющихся членами ЕАЭС;*
- *товары, декларантом которых выступает уполномоченный экономический оператор (за исключением товаров, ввозимых через белорусский участок таможенной границы ЕАЭС и (или) помещенных в Республике Беларусь под таможенную процедуру таможенного транзита);*
- *товары, перевозимые в соответствии с Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (за исключением товаров, ввозимых через белорусский участок таможенной границы ЕАЭС и (или) помещенных в Республике Беларусь под таможенную процедуру таможенного транзита).* ➡



Страхование военных рисков на новых территориях России

До недавнего времени в договоре страхования пункт «форс-мажор» для большинства перевозчиков был пустой формальностью. Пока речь шла о рядовых рейсах, никто не вчитывался в мелкий шрифт. Но когда логистика шагнула в зону конфликта, рынок отрезвел: страховые компании массово исключили военные, террористические и забастовочные риски из полисов КАСКО и договоров страхования грузов.

Для транспортников, работающих на новых территориях Российской Федерации (Донецкая Народная Республика, Луганская Народная Республика, Запорожская и Херсонская области), это стало настоящей ахиллесовой пятой. Ситуацию поменял механизм страхования военных рисков с господдержкой. Как он работает на практике и кому уже спас бизнес – разбираемся по порядку.

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

Как мы жили до этого: фуры подбиты, полисы – фикция

Представьте колонну из пяти тягачей. В кузовах продукты первой необходимости и стройматериалы для восстановления социальных объектов. На маршруте обстрел. Одна фура уничтожена, две повреждены, груз частично утрачен. Ущерб – десятки миллионов рублей.

Что отвечает страховщик?

«Война, мятеж, восстание – стандартное исключение. Выплат не будет».

Раньше перевозчик оказывался перед жестким выбором: взять все риски на себя (а для малого и среднего бизнеса это банкротство после первого же серьезного «прилета») или отказаться от рейсов в опасную зону.

Что изменилось: революция в одном полисе

Министерство финансов Российской Федерации вместе с Российской национальной перестраховочной компанией (РНПК) запустили механизм, который изменил правила игры.

Теперь любой перевозчик, работающий на воссоединенных территориях, может включить страхование военных рисков в договоры без увеличения страховой премии.

Вот что попало под защиту:

- АВТОКАСКО – для транспортных средств, перевозящих груз

(в том числе транзитом) по новым территориям, если не менее 25 % стоимости груза составляют товары первой необходимости, находящихся на территории новых субъектов РФ не более трех календарных дней после доставки такого груза (включая день доставки).

- Страхование грузов – тех самых товаров первой необходимости, перевозимых автотранспортом, включая контейнерные перевозки.

- Контейнеры при тех же условиях по составу груза и срокам нахождения на территории, что указаны выше.

Ключевой нюанс: компенсацию выплат страховщику берет на себя РНПК. Перевозчик не платит ни копейки сверху – полис просто расширяется.

Какие риски теперь покрываются?

Чтобы избежать абстракций и размытости в определении того, какие риски относятся к военным, в механизме четко прописаны события, предусмотренные статьями Уголовного кодекса РФ (ст. 105, 167, 





205, 215.2, 222, 281, 293, 340, 353, 356).

Страховой случай – это диверсии и теракты, применение оружия и военной техники, вооруженные столкновения.

Статус страхового случая возникает автоматически после возбуждения уголовного дела по соответствующей статье.

Как это работает в реальной жизни

Разберем случай, о котором рассказывают участники рынка.

Ситуация: крупная транспортная компания везла на новые территории партию бытовой химии и консервов. На подъезде к городу разгрузки случился подрыв на неизвестном устройстве, тягач и полуприцеп восстановлению не подлежат, груз уничтожен пожаром. Убыток составил порядка 18 млн рублей.

Что было бы раньше: отсутствие выплат от страховой компании и крест на бизнесе.

Что дал новый механизм: у перевозчика заранее был приобретен расширенный полис КАСКО с уче-

том военных рисков, у владельца груза – договор страхования груза с аналогичным расширением. После получения постановления о возбуждении уголовного дела по ст. 205 УК РФ («Террористический акт») страховая компания, входящая в список РНПК, оперативно провела осмотр и признала случай страховым. Перевозчику была выплачена полная стоимость тягача и прицепа (минус возможная франшиза), а владельцу груза – полная стоимость

утраченного товара. РНПК после проверки документов компенсировала страховщику всю сумму из средств господдержки.

Результат: перевозчик и грузовладелец не понесли катастрофических убытков. А жители новых территорий получили свои товары, пусть и с задержкой.

Рабочий инструмент, а не бюрократия

Страхование военных рисков с господдержкой – это реальный



спасательный круг для автоперевозчиков, грузоотправителей и грузополучателей на новых территориях.

Оно решает три главные задачи:

Для бизнеса: защищает активы – тягачи, прицепы, грузы – от внезапного уничтожения по независящим от водителя причинам.

Для населения: обеспечивает регулярные поставки продуктов, лекарств и товаров первой необходимости.

Для страхового рынка: создает прозрачные правила игры, где военные риски перестают быть вечным исключением.

Возьмите на заметку: если ваши машины заходят на воссоединенные территории, первое, что вы должны проверить перед рейсом, включены ли военные риски в ваш полис. Потому что ценой вопроса являются сохранность автопарка, груза и вашего бизнеса.

Памятка перевозчику, грузоотправителю и грузополучателю

Если вы работаете на воссоединенных территориях, запомните пять ключевых условий при страховании военных рисков.

- **Работайте только с проверенными страховщиками.** Военные риски включают лишь те компании, которые заключили соглашение с РНПК. Актуальный список можно запросить по электронной почте: Info.insurance@minfin.ru, в теме письма указать «страхование военных рисков».

- **Социальная направленность.** Застраховать транспорт, контейнер или груз можно только при условии, что не менее 25 % стоимости перевозимого груза приходится на товары первой необходимости. Механизм сознательно сфокусирован на социально значимых поставках.

- **Лимит времени нахождения на территории.** Застрахованное имущество может находиться



на территории ДНР, ЛНР, Запорожской или Херсонской области не более трех календарных дней после доставки груза, включая день доставки.

- **Документальное подтверждение.** Ущерб причинен именно в результате военного риска и подтвержден постановлением о возбуждении уголовного дела.

- **Лимиты страховых сумм.** Страховая сумма по военным рискам не превышает действительную стоимость имущества и страховую сумму по основным рискам. Максимум – 100 млн рублей на одну транспортную единицу и 100 млн рублей на товары первой необходимости.

Заключение

ООО «АСМАП-Сервис» предлагает транспортным компаниям комплексное страховое решение, которое закрывает все ключевые риски:

- Защита водителей – медицинское страхование выезжающих за рубеж (ВЗР) по эксклюзивным тарифам, разработанным специально для ООО «АСМАП-Сервис».

- Защита автопарка – страхование ОСАГО и КАСКО для техники, работающей как внутри страны, так и на международных линиях.

- Защита бизнеса – страхование ответственности перевозчика (CMR) и страхование грузов, чтобы минимизировать финансовые потери при утрате или повреждении товара.

Работайте с проверенным партнером, который понимает специфику вашей отрасли изнутри.

Чтобы получить консультацию или рассчитать индивидуальные условия, обращайтесь в отдел страхования ООО «АСМАП-Сервис» по телефону: +7 495 622 00 07, доб.: 190, 204, 205, 206 или по электронной почте: polis@asmap-service.ru.

Официальный канал ООО «АСМАП-Сервис» в MAX (для перехода в канал необходимо отсканировать QR-код):



О национальной системе подтверждения ожидания поставки товаров

В соответствии с Федеральным законом от 17 апреля 2026 года № 101-ФЗ с 1 июня 2026 года в Российской Федерации введена в действие национальная система подтверждения ожидания поставки товаров (СПОТ), которая изменяет алгоритм ввоза товаров в Российскую Федерацию из стран Евразийского союза (Беларуси, Казахстана, Киргизии и Армении). Создан механизм, который должен усилить контроль за импортом товаров из стран ЕАЭС, сделать его более прозрачным. Предполагается, что СПОТ сократит незаконный ввоз товаров в Российскую Федерацию и перекроет схемы уклонения от уплаты НДС и акцизов.



Департамент организации перевозок АСМАП

В соответствии с положениями Федерального закона от 17 апреля 2026 г. № 101-ФЗ юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю, осуществляющему ввоз товаров на территорию Российской Федерации (далее – импортер, заявитель), необходимо заранее (за два дня до пересечения границы транспортным средством) сформировать и представить оператору СПОТ (ФНС России) электронный документ о предстоящей поставке товаров (ДОПП). ДОПП представляется по всем фактам ввоза товаров из стран ЕАЭС вне зависимости от цели использования товара.

Заполнение и отправка ДОПП осуществляется с использованием сервиса заявителя на сайте ФНС России.

В ДОПП указываются сведения о заявителе, поставщике, перевозчике и иных лицах, участвующих в реализации сделки с товарами, код товара в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности ЕАЭС, стоимость товара, сумма обеспечительного платежа, государственный регистрационный номер транспортного средства.

После того как сформирован ДОПП, но не позднее, чем за два дня до ввоза товара на территорию Российской Федерации, импортер обязан перечислить на специальный код бюджетной классификации (КБК) обеспечительный пла-

теж. Его сумма определяется как предполагаемая сумма ввозного НДС и акциза (за исключением маркируемых подакцизных товаров), которая подлежит уплате по этой конкретной поставке при ее ввозе из государств ЕАЭС. То есть заявитель заранее оценивает налоги по данным документа о предстоящей поставке и вносит сумму не ниже этой величины.

При этом Постановлением Правительства Российской Федерации от 29 мая 2026 г. № 641 установлено, что с 1 июня по 31 октября 2026 г. обеспечительный платеж не подлежит внесению в случаях ввоза на территорию Российской Федерации с территории Республики Беларусь через российско-белорусский участок государственной границы Российской Федерации товаров, поставщиком которых является организация или индивидуальный предприниматель, созданные (зарегистрированные) в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

Федеральным законом от 17 апреля 2026 г. № 101-ФЗ установлены случаи, при которых обеспечительный платеж не вносится. Этот список исключений узкий и больше ориентирован на крупный бизнес с особым налогово-таможенным статусом или на специальные режимы ввоза. Например, если заявитель отнесен к категории крупнейших налогоплательщиков в соответствии с законодательством Российской Федерации о налогах и сборах.

Правительство Российской Федерации вправе определить дополнительные случаи освобождения от внесения обеспечительного платежа.

В случаях, когда обеспечительный платеж не подлежит внесению, ДОПП представляется оператору СПОТ в срок не позднее четырех часов до момента ввоза товаров на территорию Российской Федерации с территории другого государства – члена ЕАЭС.

На основании представленного заявителем ДОПП в случае успешного прохождения форматно-логического контроля (ошибок в документе не выявлено) и успешного резервирования сумм обеспечительного платежа оператором СПОТ формируется уникальная визуализированная ссылка в виде матричного кода (QR-код).

В случае если на момент представления ДОПП сумма внесенного обеспечительного платежа недостаточна, формирование QR-кода откладывается до поступления средств на КБК в объеме, необходимом для резервирования по ДОПП.

QR-код направляется заявителю в течение 15 минут после наступления последнего события – представления ДОПП или резервирования обеспечительного платежа.

Оператор СПОТ передает все сведения из ДОПП контролирующему органу СПОТ (ФТС России).

Заявитель передает ДОПП с QR-кодом любым доступным для себя способом (лично или через продавца, по электронной почте, сообщением в мессенджере и т. д.) перевозчику для обеспечения наличия QR-кода у лица, осуществляющего (сопровождающего) перевозку товаров, для возможности предъявления QR-кода сотрудникам таможенной службы.

Во избежание ограничений ввоза автомобильным транспортом товаров на территорию Российской Федерации из стран ЕАЭС перевозчику (водителю, экспедитору) до начала транспортировки таких товаров рекомендуется:

- удостовериться в наличии ДОПП с QR-кодом. При отсутствии обратиться к заказчику транспортной услуги;
- проверить соответствие сведений, указанных в ДОПП, сведениям товаросопроводительных документов на груз. При выявлении несоответствий осуществлять перевозку нельзя и необходимо

обратиться к заказчику транспортной услуги для представления корректного ДОПП и QR-кода или исправленных товаросопроводительных документов;

- проверить нахождение ДОПП в статусе, необходимом для ввоза товаров. Для этого нужно отсканировать QR-код и перейти по полученной ссылке. На открывшейся странице будет указан статус ДОПП. При статусе ДОПП «Обеспечен» ввоз в Российскую Федерацию разрешен. При наличии любого иного статуса осуществлять ввоз товаров в Российскую Федерацию нельзя и необходимо обратиться к заказчику транспортной услуги для представления корректного ДОПП и QR-кода.

В случае изменения сведений о транспортном средстве необходимо осуществить корректировку ДОПП до момента пересечения транспортного средства границы Российской Федерации. В противном случае QR-код не будет соответствовать транспортному средству на границе, что может привести к отказу в пропуске товара. Изменение иных сведений, указанных в ДОПП (о заявителе, продавце, перевозчике, товаре, сумме обеспечительного платежа, предполагаемой дате ввоза), корректировке не подлежит. При указанных изменениях необходимо подать новый ДОПП.

При пересечении границы Российской Федерации перевозчик обязан иметь при себе QR-код и предъявить его по требованию сотрудников ФТС России.

Сотрудники ФТС России сверяют QR-код, транспортные и товарные данные, факт уплаты косвенных налогов:

- если вся информация совпадает, а сумма обеспечительного платежа достаточна, груз пропустят;
- если в документах есть ошибки или косвенные налоги не уплачены, товар задержат или вернут.

Примечания:

1. Положения законодательства о СПОТ не применяются

в отношении следующих товаров:

- 1) наличные денежные средства и денежные инструменты;
- 2) нефть и товары, выработанные из нефти;
- 3) электроэнергия;
- 4) товары, перевозка (транспортировка) которых осуществляется трубопроводным транспортом;
- 5) товары для личного пользования, за исключением товаров, ввозимых в целях реализации физическим лицам посредством электронных торговых площадок. Отнесение товаров к товарам для личного пользования осуществляется контролирующим органом СПОТ исходя из характера и количества товаров, а также способа их приобретения;
- 6) товары, перемещаемые между Калининградской областью и остальной частью территории Российской Федерации;
- 7) товары, сведения об операциях с которыми составляют государственную тайну;
- 8) товары, следующие в адрес дипломатических представительств, консульских учреждений, представительств государств при международных организациях, международных организаций или

их представительств, расположенных на территории Российской Федерации;

9) товары, перемещаемые с территории одного государства – члена ЕАЭС на территорию другого государства – члена ЕАЭС через территорию Российской Федерации, если иное не установлено Правительством Российской Федерации;

10) иные товары в соответствии с перечнем, утверждаемым Правительством Российской Федерации.

2. Случаи, в которых обеспечительный платеж не вносится:

1) заявитель отнесен к категории крупнейших налогоплательщиков в соответствии с законодательством Российской Федерации о налогах и сборах;

2) заявитель является налогоплательщиком, в отношении которого в соответствии с законодательством Российской Федерации о налогах и сборах проводится налоговый контроль в форме налогового мониторинга;

3) заявитель включен в реестр уполномоченных экономических операторов в соответствии с правом ЕАЭС и законодательством Российской Федерации о таможенном регулировании, если перемещение товаров осуществ-

ляется по сделке купли-продажи, которая заключена между уполномоченным экономическим оператором и поставщиком товаров и в результате которой право владения, пользования и распоряжения товарами переходит только к такому уполномоченному экономическому оператору;

4) ввоз на территорию Российской Федерации товаров без уплаты налогов в соответствии с п. 6 ст. 72 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г. (включая ввоз товаров, реализуемых либо предназначенных для реализации продавцами государств – членов ЕАЭС физическим лицам посредством электронных торговых площадок), а также с законодательством Российской Федерации о налогах и сборах;

5) при ввозе на территорию Российской Федерации заявителями, являющимися резидентами свободной (специальной, особой) экономической зоны, товаров с территории одного государства – члена ЕАЭС на территорию свободной (специальной, особой) экономической зоны, пределы которой полностью или частично совпадают с участками таможенной границы ЕАЭС, функционирующей в Российской Федерации по состоянию на 1 июля 2016 г.;

6) при ввозе в Российскую Федерацию товаров, являющихся давальческим сырьем (материалом) для переработки, с территории другого государства – члена ЕАЭС по договору (контракту) переработки давальческого сырья (материалов), предусматривающему вывоз результатов переработки давальческого сырья (материалов) на территорию другого государства – члена ЕАЭС;

7) ввоз на территорию Российской Федерации товаров, являющихся предметами лизинга, с территории другого государства – члена ЕАЭС по договору (контракту) лизинга, предусматривающему переход права собственности на них к лизингополучателю. ➔

Таможенный транзит в лицах

При перевозке товаров по процедуре таможенного транзита, в том числе международной таможенной транзитной процедуре, предусмотренной Конвенцией МДП 1975 г., во взаимоотношениях с таможенными органами участвуют не только перевозчики, но и иные лица, такие как декларант таможенной процедуры таможенного транзита, таможенный представитель, поручитель перед таможенными органами, национальное гарантийное объединение (при перевозках товаров по книжкам МДП) и другие. Каждому из них отведена своя роль в этих взаимоотношениях, определены права, обязанности и ответственность.

Остановимся подробнее на каждом из этих лиц.

Евгений ИВАНОВ,
руководитель группы таможенных систем департамента МДП и таможенных систем АСМАП (ivanov.ei@asm.ap.ru)

Перевозчик

Основное действующее лицо в перевозках товаров под таможенным контролем – перевозчик, который непосредственно осуществляет транспортировку товаров от грузоотправителя к грузополучателю в соответствии с договором перевозки.

К его основным обязанностям при перевозках товаров под таможенным контролем по таможенной территории ЕАЭС относятся следующие.

• В соответствии с положениями статьи 11 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее – ТК ЕАЭС) не менее чем за два часа до прибытия в автомобиль-

возках товаров по книжкам МДП предварительную информацию можно представить с помощью бесплатного приложения MCAT – TIR-EPD).

• При прибытии в автомобильный пункт пропуска в течение одного часа необходимо сообщить таможенному органу сведения о перевозимых товарах, транспортных средствах путем представления транспортных, коммерческих и иных документов (статья 89 ТК ЕАЭС).

• На основании положений статьи 150 ТК ЕАЭС при помещении товаров под процедуру таможенного транзита:

- доставить товары и документы на них в установленные таможенным органом срок и место доставки, следуя по определенному маршруту (если он установлен);
- обеспечить сохранность товаров, таможенных пломб либо иных средств идентификации (если они применялись);
- не допускать разгрузки, перегрузки (перевалки) и иных грузовых операций с товарами, а также замены транспортных средств международной перевозки, пе-





ревозящих такие товары, без разрешения таможенных органов (за исключением случаев, когда такое разрешение не требуется).

- После завершения процедуры таможенного транзита необходимо поместить товары на временное хранение (в случае не совершения данной операции либо не помещения товаров под иную таможенную процедуру импортером), статья 152 ТК ЕАЭС.

В целом процедуры таможенного транзита, применяемые в разных странах, сходны по сути, поэтому и обязанности перевозчиков практически одинаковы. Ответственность же за неисполнение установленных обязанностей регулируется национальным законодательством, т. е. санкции за нарушения таможенного законодательства различаются.

В России ответственность за нарушения перевозчиками упомянутых обязанностей установлена статьями 16.1, 16.6, 16.9, 16.10, 16.11, 16.13 и 16.14 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП России).

В соответствии со статьями 154 ТК ЕАЭС при перевозке товаров по процедуре таможенного транзита по тер-

риториям двух и более государств – членов ЕАЭС и недоставке товаров и документов на них в таможенный орган назначения перевозчик несет ответственность в соответствии с законодательством государства – члена ЕАЭС, таможенным органом которого товары помещены под процедуру таможенного транзита.

В иных случаях (например, частичная недоставка, нарушение средств идентификации, нарушение срока таможенного транзита и т. д.) перевозчик несет ответственность в соответствии с законодательством государства – члена ЕАЭС, на территории которого выявлено нарушение.

Декларант

После уведомления о прибытии товаров и транспортных средств в автомобильный пункт пропуска необходимо поместить товары под одну из таможенных процедур либо на временное хранение (на СВХ), или вывезти товары с таможенной территории ЕАЭС.

Как правило, в пункте пропуска товары помещаются под процедуру таможенного транзита. Для этого декларантом процедуры таможенного

транзита должна быть подана транзитная декларация и представлено обеспечение уплаты таможенных пошлин и налогов.

В качестве декларанта таможенной процедуры таможенного транзита может выступать:

- перевозчик;
- лицо государства – члена ЕАЭС, заключившее внешнеэкономическую сделку (импортер, экспортер, уполномоченный экономический оператор);
- экспедитор, являющийся лицом государства – члена ЕАЭС.

Исходя из сложившейся практики осуществления международных перевозок, декларантами процедуры таможенного транзита, как правило, являются перевозчики.

Декларант несет ответственность за достоверность сведений, указанных в транзитной декларации. При этом данные сведения должны соответствовать не только транспортным, коммерческим и иным документам, прилагаемым к транзитной декларации, но и товарам, фактически находящимся в грузовом отсеке транспортного средства.

В случае указания в транзитной декларации недостоверных сведений о количестве грузовых мест, об их маркировке, о наименовании, весе брутто и (или) об объеме товаров декларант может быть привлечен к административной ответственности по части 3 статьи 16.1 КоАП России.

При недоставке в таможенный орган назначения товаров, перевозимых по процедуре таможенного транзита, на декларанта возложена обязанность по уплате таможенных пошлин, налогов, которую необходимо исполнить в установленные таможенным законодательством сроки.

Таможенный представитель

Для того чтобы перевозчик мог самостоятельно подавать таможенному органу предварительную информацию, транзитную декларацию, ему необходимо иметь в штате

квалифицированного специалиста, обладающего профессиональными знаниями в области таможенного законодательства и иных отраслей законодательства, связанных с международными автомобильными перевозками. В большинстве случаев в силу объективных причин в штате компании такие сотрудники отсутствуют.

Данная ситуация характерна при помещении товаров не только под процедуру таможенного транзита, но и под иные таможенные процедуры, например под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления (импорт).

В связи с этим в ЕАЭС создан институт таможенных представителей. Это юридические лица государств – членов ЕАЭС, включенные в реестр таможенных представителей, совершающие таможенные операции от имени и по поручению декларанта или иного заинтересованного лица.

Взаимоотношения таможенного представителя с упомянутыми лицами строятся на договорной основе.

При представлении в таможенные органы транзитной декларации от имени и по поручению декларанта (перевозчика) таможенный представитель также несет ответственность за достоверность сведений, содержащихся в транзитной декларации, и в случае указания недостоверных сведений может быть привлечен к административной ответственности по части 3 статьи 16.1 КоАП России.

Кроме этого, в случае недоставки товаров в таможенный орган назначения таможенный представитель несет солидарную с декларантом процедуры таможенного транзита обязанность по уплате таможенных пошлин, налогов.

Таким образом, в случае неуплаты декларантом таможенных пошлин, налогов в отношении недоставленных товаров, таможенные органы могут взыскать их с таможенного представителя.

Поручитель

Одним из условий помещения товаров под процедуру таможенного транзита является представление таможенным органам обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении перевозимых товаров.

Обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов может производиться любым из следующих способов:

- залогом товаров и иного имущества;
- банковской гарантией;
- внесением денежных средств в кассу или на счет таможенного органа в федеральном казначействе;
- поручительством.

При перевозках товаров по процедуре таможенного транзита, как правило, применяется поручительство третьих лиц (поручителей) как наиболее оптимальный способ обеспечения с точки зрения финансовых и временных затрат на его оформление.

В качестве поручителя при перевозках товаров по процедуре таможенного транзита в Российской Федерации могут выступать юридические лица, заключившие с ФТС России генеральный договор поручительства и представившие обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов.

В пределах представленной суммы обеспечения поручитель в рамках договорных отношений с декларантом (перевозчиком) может представлять обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении конкретной партии перевозимых товаров. Поручитель, как и таможенный представитель, несет солидарную с декларантом процедуры таможенного транзита обязанность по уплате таможенных пошлин, налогов, т. е. при недоставке товаров таможенными органами могут быть взысканы таможенные платежи с поручителя.

Национальное гарантийное объединение в рамках Конвенции МДП

На основании положений Конвенции МДП (1975 г.) перевозки това-

ров по процедуре МДП имеет право осуществлять только перевозчик (держатель книжки МДП), удовлетворяющий определенным условиям, установленным положениями как Конвенции МДП, так и национального законодательства государства, в котором он зарегистрирован. В терминологии Таможенного кодекса ЕАЭС держатель книжки МДП по сути является декларантом процедуры МДП.

При этом все перевозки товаров с использованием книжек МДП гарантируются национальным гарантийным объединением страны, по территории которой осуществляется перевозка. Гарантийное объединение берет на себя обязательства уплачивать таможенным органам таможенные пошлины, налоги в пределах установленной максимальной суммы в случае выявления нарушения операции МДП (недоставки товаров в таможенный орган назначения). Национальное гарантийное объединение несет солидарную с держателями книжек МДП (перевозчиками) ответственность за уплату таможенных пошлин, налогов.

Таким образом, в рамках таможенного законодательства ЕАЭС обязательства национального гарантийного объединения схожи с обязательствами поручителя перед таможенными органами, и в случае неуплаты держателем книжки МДП (перевозчиком) таможенных пошлин, налогов в отношении недоставленных товаров, таможенными органами могут быть истребованы таможенные платежи с национального гарантийного объединения в порядке и в сроки, установленные Конвенцией МДП.

Рекомендуем учитывать изложенную информацию во взаимоотношениях с таможенными органами и иными лицами при перевозках товаров под таможенным контролем. ➔

Альфа – значит первый, лучший

Сегодня невозможно представить современную жизнь без транспортных услуг, в том числе и международных автомобильных перевозок. С каждым годом роль и место автомобильного транспорта повышается во всех сферах и областях жизнедеятельности человека и общества в целом. Не секрет, что именно в сфере международных перевозок трудятся наиболее подготовленные специалисты, настоящие мастера своего дела, знающие и любящие свою профессию.

Александр СИДОРЕНКО
(sidorenko@asmap.ru),
Сергей ПОДШИБЛОВ

Смоленская область составляет один из основных транспортных потенциалов международных автомобильных перевозок в Центральном федеральном округе. На нее приходится более 30 % от количества рейсов, выполняемых всеми автопредприятиями ЦФО. Эту колоссальную работу проделывают более 130 транспортных компаний Смоленской области, осуществляющих международные перевозки и объединенных в АСМАП. Их парк составляет более 3 тыс. современных транспортных средств различных марок от ведущих мировых производителей. В коллективах организаций – членов Ассоциации Смоленской области трудится более 6 тыс. рабочих и служащих.

Залогом успеха в любом бизнесе в первую очередь являются профессионализм и преданность делу людей, выполняющих эту сложную работу, – водителей, технического персонала, экономистов, финансистов, логистов и их руководителей. Несмотря на выпавшие серьезные испытания, АСМАП сплотила международных автоперевозчиков в единую команду и упорно продолжает предпринимать

все возможные меры по сохранению конкурентоспособности отечественных предприятий на рынке автоперевозок.

Из такого огромного отряда международных автомобильных перевозчиков Смоленской области трудно выделить кого-то лучшего. Все заслуживают добрых слов. Но тем не менее дух здорового соперничества и азарт всегда должны присутствовать в работе.

Начиная с 2004 г. именно с этой целью ежегодно проводится Всероссийский конкурс АСМАП «Перевозчик года». Основными его принципами являются открытость, независимость и объективность оценок.

Смоленские автоперевозчики – члены Ассоциации, как всегда, приняли активное участие в конкурсе. Но, как говорится, побеждает сильнейший. И в этом году одним из победителей стало ООО «Альфа Транс Экспедиция» в категории свыше 50 транспортных средств. Руководит этим предприятием Сергей Александрович Подшиблов.

Сергей Александрович отмечает, что, находясь в одном из западных регионов нашей страны, компания сосредоточилась на том, что умеет лучше всего, – на высокоскоростной доставке термочувствительных гру-



Генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин (слева) и генеральный директор ООО «Альфа Транс Экспедиция» С. А. Подшиблов (справа)

зов. Именно эта компетенция стала основой для роста и становления предприятия.

– Наш путь – это последовательное движение на динамично развивающемся рынке международных автомобильных перевозок, – говорит он. – В парке нашего предприятия более 80 тягачей с рефрижераторами, всегда готовых качественно и в кратчайшие сроки доставить груз.

В отличие от многих участников рынка, мы не пытались объять необъятное. Вместо этого выстроили четкую систему, где каждый рейс подчинен главной задаче: обеспечить стабильное качество при движении на экспорт.

Основными регионами нашей деятельности являются Китай, Монголия, Республика Беларусь, Казахстан, Узбекистан, Киргизия.

За последние четыре года резко выросло взаимодействие с азиатским регионом, поэтому достаточно успешно развивается структура экспедиции грузов в самом разном сообщении: авиа, ж/д, море. Прежде всего мы обеспечили прозрачность

движения грузов для зарубежных партнеров. Надежность рефрижераторных перевозок – это то, что ценят клиенты внутри и за пределами России. Именно стабильность температурного режима и соблюдение сроков стали нашими главными визитными карточками на экспортных маршрутах.

Особое внимание – управлению эффективностью. В 2025 г. удалось достичь выручки в 1,5 млрд рублей. Мы выстроили модель, при которой рентабельность перевозок перестала зависеть от внешних факторов и стала результатом грамотного планирования. Компания смогла не только сохранить устойчивость, но и нарастить парк и, как следствие, экспортный потенциал.

Мы не собираемся останавливаться на достигнутом. В наших планах – дальнейшее повышение эффективности и укрепление позиций на рынке грузоперевозок.

Если говорить о слагаемых перечисленных успехов, то это заслуга работников предприятия всех категорий и, конечно, в первую очередь это относится к водителям-профессионалам своего дела. Одним из них является Евгений Прокофьев. Закрепленный за ним автомобиль содержится в образцовом состоянии.



Водитель-международник Евгений Прокофьев



Менеджер отдела продаж Алексей Овчаров



Менеджер отдела экспедиции Дарья Терехович

Он качественно выполняет плановые задания по перевозке грузов. Все они были доставлены по назначению в срок и в полной сохранности. Нарушений правил дорожного движения за все годы не имел. Большой объем работы выполняют менеджеры компании. Среди них хочется отметить Алексея Овчарова и Дарью Терехович.

Фирма всячески старается укреплять партнерские отношения не только с российскими, но и с зарубежными поставщиками товаров, особенно с представителями бизнеса из Китайской Народной Республики. В 2025 г. менеджеры ООО «Альфа Транс Экспедиция» Иван Силин, Анастасия Иванова и Евгения Хотькина приняли участие в проходившей в Шэньчжэне (КНР) выставке «CILF 2025». Во время встреч с китайскими партнерами был заключен ряд выгодных договоров.

Успехи компании не остаются незамеченными на родной Смоленской земле. Компания является активным участником Всероссийского конкурса «Экспортер года», где занимает призовые места. В 2024 г. была достигнута победа в номинации «Лучший экспортер в сфере услуг». В 2025 г. – «Лучший молодой предприниматель-экспортер». В 2026 г. – «Лучший экспортер в сфере услуг» Торгово-промышленной палаты. 🚫



На встрече с китайскими партнерами, выставка «CILF 2025» (Шэньчжэнь)



На церемонии вручения наград Всероссийского конкурса «Экспортер года»



Гроссмейстеры ЛОГИСТИКИ

Об интересных событиях, которые происходили в рейсах, рассказали представители организаций – членов АСМАП Калининградской области и Сибирского федерального округа.

Алексей ЕГОРОВ,
(egorov@asmap.ru),
Анатолий АНТОНОВ
(antonov@asmap.ru)

Как калининградские международные перевозчики покоряют Восток

Современный международный автоперевозчик – это не просто участник транспортного рынка, а настоящий гроссмейстер, просчитывающий свои ходы на много шагов вперед. В условиях тотальной перестройки глобальной логистики, жестких европейских

ограничений и внедрения строгих цифровых систем контроля за последние годы российские, и в том числе калининградские автотранспортные предприятия, совершили колоссальный разворот в сторону Азии и стран СНГ. Маршрут из Калининграда в Шанхай сегодня превратился в цепочку сложнейших задач, где наряду с безупречным техническим расчетом большую роль играют находчивость, человеческая дипломатия и профессиональный юмор, помогающие выйти из самых критических ситуаций.

Освоение дальневосточных рубежей и штурм таких крупных авто-

мобильных пунктов пропуска, как Забайкальск, потребовали от калининградских водителей и менеджеров быстрой адаптации не только к суровым регламентам, но и к тонкостям чужого культурного кода. Опыт водителей организации – члена АСМАП «Еврокрук» наглядно показал, что даже языковой барьер на границе с Китаем может стать причиной курьезных задержек. В своем первом рейсе на линии контроля водитель-международник столкнулся с китайским инспектором, который, не владея русским, поднял вверх два пальца и громко произнес нечто, похожее на «хо-хо». Восприняв это как дружелюбное неформальное приветствие, наш соотечественник с улыбкой повторил жест и громко ответил тем же, из-за чего оформление было на время приостановлено. Как выяснилось позже, на местном приграничном диалекте это искаженное выражение означало требование предъявить грузовой отсек для осмотра, а два пальца символизировали проверку целостности пары таможенных пломб. Этот случай стал важным уроком: теперь при выходе на азиатские направления экипажи обязательно снабжают специализированными транспортными разговорниками и памятками по базовой жестикюляции местных контролирующих органов.

Впрочем, трудности перевода компенсируются на стоянках искренней водительской взаимовыручкой, которую называют гастронимической дипломатией. Когда рефрижератор компании «Кениг-Нострада» на трое суток застрял в перегруженном распределительном центре, калининградские водители организовали приготовление горячего питания прямо возле кабины на портативной плите. Аромат домашней еды привлек местных китайских коллег, и этот вечер перерос в полноценный культурный обмен, где китайские перевозчики делились специфическими специями, спасающими от утомляемости

в жару, а наши парни – секретами сытных походных супов.

Не менее серьезные вызовы ждут транспортные компании и на маршрутах, связывающих Калининградскую область с Большой землей и республиками Средней Азии, где суровые климатические условия переплетаются с жестким контролем режима труда и отдыха. На выезде из литовского транзитного коридора инспектор выявил у водителя компании «Делия» нарушение европейских правил: до нормативного девятичасового отдыха на тахографе не хватило всего двенадцати минут, что грозило перевозчику огромным штрафом. Однако водитель смог доказать, что его вины в этом нет. Накануне вечером на парковке его автопоезд был наглухо заблокирован фургоном местной службы доставки хлеба. Предъявленный инспектору чек из придорожной пекарни с временной отметкой и вовремя сделанная фотография заблокированного выезда на смартфоне полностью аннулировали претензии контролирующих органов. Эта ситуация в очередной раз доказывает, что при любых внешних форс-мажорах, будь то дорожные работы или чужая безалаберность, водитель должен сразу фиксировать факты на камеру

и делать подробные записи на оборотной стороне ленты тахографа.

А вот в бескрайних степях Казахстана на пути к Алматы экипаж компании «Два континента» столкнулся с иным испытанием – экстремальной жарой, превышающей сорок градусов в тени. На посту утомленный солнцем местный инспектор дорожной полиции, проверив документы и не найдя ни одного нарушения, вежливо попросил разрешения просто посидеть десять минут в кондиционируемой кабине грузовика, чтобы прийти в себя. Проявление простого человеческого уважения и капля комфорта сотворили чудо: восстановив силы, инспектор не только пожелал счастливого пути, но и подробно рассказал экипажу о дислокации всех нестандартных автоматических рамок весового контроля на дальнейшем маршруте.

Появление электронной очереди, призванной упорядочить движение на подъезде к МАПП Чернышевское, принесло с собой и новые риски. Молодой водитель компании «Валери», стремясь секунда в секунду успеть в свой забронированный временный слот, наткнулся на дорожный затор. В панике он запустил обычный легковой навигатор на смартфоне, который проложил заманчивый маршрут в объезд через узкие улочки при-



граничного поселка. В результате 17-метровый магистральный автопоезд намертво застрял под низкими ограничительными конструкциями, заблокировав местное движение. Лишь благодаря помощи коллег и местных жителей машину удалось освободить, а заветный электронный слот был активирован всего за три минуты до его окончательного аннулирования, что едва не сорвало поставку дорогостоящего груза. Эта ситуация стала наглядным примером того, почему в кабине современного грузовика лучше не использовать легковой навигатор в телефоне вместо профессиональных бортовых систем, учитывающих осевые нагрузки и габариты.

Опыт калининградских международных перевозчиков доказал, что в новой реальности гибкость управления, психологическая стойкость экипажей и умение находить нестандартные выходы из ситуаций стали главными факторами выживания и рентабельности бизнеса.

Весогабаритный контроль должен быть объективным

О работе автоматических пунктов весогабаритного контроля на российских автодорогах уже сказано немало. У наших перевозчиков накоплена богатая практика ложных

срабатываний, некорректных измерений, спорных штрафов и судебных разбирательств. Конечно, рынок автомобильных перевозок должен быть прозрачным, но система контроля обязана быть точной и оспариваемой. Перевозчику должно быть дешевле и безопаснее работать легально, чем перегружать машину, объезжать рамки и жить с риском нарваться на штрафы. Но сегодня нередко перевозчики вынуждены платить еще и за ошибки оборудования. Такой точки зрения придерживается директор организации – члена АСМАП «Сибирский лес» (г. Барнаул) Дмитрий Николаевич Тарасов, который рассказал о случае, подтверждающем актуальность проблемы.

– В мае 2026 г. автопоезд нашего предприятия после долгих мучений с регистрацией в электронной очереди на проезд к МАПП Забайкальск, наконец-то загрузился в г. Манчжурия в Китае, выполняя доставку груза в г. Барнаул.

По всему маршруту следования (а это более 3 тыс. км) автопоезд с грузом прошел благополучно (без нарушений) через несколько пунктов весогабаритного контроля, и ни на одном из них не было зафиксировано превышения весогабаритных параметров. Но уже на мостовом переходе через р. Обь на автодороге К-01 перед г. Барнаулом рамка рас-

положенного там автоматического пункта весогабаритного контроля показала нагрузку на вторую ось тягача – 12,31 т. За вычетом погрешности измерения и нештрафуемого по законодательству 10-процентного превышения нормативной нагрузки остается 8 кг, за которые перевозчик должен был оплатить штраф в 300 тыс. рублей.

На наше счастье, рядом с АПВГК расположен стационарный пункт весового контроля, на который по требованию водителя сотрудники КГКУ «Алтайавтодор» в предвкушении выявленного нарушения сопроводили автомобиль для контрольного взвешивания. При повторном взвешивании превышение весовых параметров не подтвердилось, нагрузка составила меньше нормативных 10 т.

А если бы (как в остальной России) не было возможности произвести контрольное взвешивание, тогда пришлось бы платить штраф. Вот такой, можно сказать, счастливый случай помог избежать нашему предприятию несправедливого наказания.

Больше ни в одной другой стране нарушения весогабаритных параметров транспортных средств, выявленные автоматическими средствами фотофиксации, не служат основанием для предъявления перевозчику штрафных санкций. 🛑



Выбираем жидкость для системы гидроусилителя рулевого управления

Какая гидравлическая жидкость подойдет для замены оригинальной в гидроприводе рулевого управления? Как часто необходимо производить ее замену? Нужно ли промывать контур?

Рассмотрим эти и многие другие вопросы, связанные с техническим обслуживанием системы гидроусилителя рулевого управления, вместе с Дмитрием Орловым, специалистом технической поддержки бренда премиальных смазочных материалов LUBRIGARD.

Борис ДЕНИСОВ
Фото автора

Продолжаем серию статей, посвященных обслуживанию и ремонту коммерческого автотранспорта. Сегодня поговорим об обслуживании системы гидравлического усилителя рулевого управления (ГУР).

Начнем с того, что гидравлические жидкости (специальные масла), предназначенные для систем гидравлического привода рулевого управления, востребованы не так, как смазочные материалы моторной



и трансмиссионной группы. Автопарки и станции технического обслуживания коммерческого транспорта приобретают их значительно меньшими объемами.

Мало того, многие инженеры СТО и механики транспортных компаний считают, что ГУР не требует к себе такого пристального внимания, как ДВС, КПП, редукторы грузовика, в которых требуется регулярно, в строгом соответствии с заводским регламентом, проводить замену масел. Скажем больше: при проведении технического обслуживания сошедшего с гарантии транспортного средства про необходимость замены гидравлической жидкости в ГУР нередко вообще забывают. Но это происходит ровно до тех пор, пока не начинаются сбои в работе рулевого управления, связанные с критическим падением уровня масла и ростом усилия на рулевом колесе, а также иными неисправностями ГУР.

Регламент замены жидкости в гидроприводе рулевого управления предполагает делать это на достаточно длинных интервалах. Например, для многих тягачей большой европейской семерки автопроизводителей, а также китайских брендов при штатных условиях эксплуатации машин данную сервисную операцию выполняют каждое второе или третье ТО (пробег 120–240 тыс. км.). В сложных условиях эксплуатации (плохое дорожное покрытие, низкие или высокие температуры окружающей среды и т. д.) указанные нормативы сокращаются. Пренебрегать данной рекомендацией нельзя, так как какой бы качественной ни была гидравлическая жидкость, она срабатывается, утрачивает свои свойства и качества, соответственно, настает момент, когда смазочный материал перестает обеспечивать защиту насоса и редуктора.

Какую гидравлическую жидкость залить в ГУР?

С уходом из России всемирно известных зарубежных производителей



От качества и состояния гидравлической жидкости зависит ресурс и надежность работы агрегатов привода рулевого механизма

лей (ряд из них имели собственные заводы на территории РФ) и закрытием официальных представительств большинства импортных брендов смазочных материалов произошло заметное подорожание OEM-масел, которые сегодня поставляются по параллельному импорту. Кроме того, экспертами отрасли фиксируется существенный рост доли реализуемого на рынке фальсификата. В связи с этим перед автопарками остро встал вопрос: какие жидкости лить в гидравлическую систему привода рулевого механизма?

Начнем с того, что помимо оригинальных жидкостей, которые указаны в руководстве по ремонту и эксплуатации тягача, там же имеется и информация о типе применяемого смазочного материала. Это позволяет механикам подобрать замену OEM-маслу из представленных на рынке продуктов. Однако следует помнить, что не всегда аналог будет на 100 % соответствовать оригиналу по своим свойствам и качествам. Так, в сегменте гидравлических жидкостей, предназначенных для ГУР, есть специальные продукты, разработанные по заказу автопроизводителей. Они обладают рядом специфических

свойств и качеств, которые строго отвечают требованиям гидроприводов рулевого управления конкретных автомобилей с учетом особенностей их конструкции, а также условий работы техники.

Для понимания сути данного нюанса можно провести параллель с моторными маслами. Каждый разработчик и производитель ДВС определяет свойства и качества масла, которое подойдет его мотору наилучшим образом. Их совокупность он объединяет в требования, и тот из производителей смазочных материалов, кто их выполняет, получает допуск на свой продукт. Напомним, что данная работа весьма сложна технически и финансово затратна. Так, чтобы получить допуск автопроизводителя, разработчик масла или, правильнее будет сказать, рецептуры смазочного материала (пакета присадок) должен провести массу лабораторных тестов и натурных испытаний, чтобы доказать, что его продукт годится для конкретного мотора. При этом конструктивно ДВС схожи, изготовлены из одних и тех же материалов. Но есть нюансы, которые накладывают свои требования к маслам. К ним относятся: особенность рабочего процесса в цилиндрах, температурный

режим, объем системы смазки, интервал технического обслуживания и т. д. Словом, мы имеем массу различий при общем сходстве. Все то же самое можно сказать и про гидропривод рулевого управления.

Как правило, специальные масла для ГУР прописаны в руководствах по техническому обслуживанию транспортных средств. Их используют дилеры при проведении технического обслуживания техники, находящейся на гарантии. К слову, аналогичный подход действует и по отношению к машинам, находящимся в лизинге, которые проходят ТО на сертифицированных СТО.

Справедливости ради отметим, что доля специализированных продуктов относительно мала. Значительно больше на рынке смазочных материалов предлагается универсальных гидравлических жидкостей, которые предназначены для использования в приводе ГУР. Они имеют соответствующую маркировку (Power Steering Fluid) и указания в сопроводительных документах. Информация дублируется на этикетках канистр, в которые они разливаются на конвейере завода-производителя.

Так как данные масла имеют некие усредненные характеристики (свойства и качества), подходят под требования многих разработчиков и производителей гидроприводов рулевого управления, то они являются оптимальным решением для обслуживания техники, сошедшей с гарантии. В большинстве случаев универсальные гидравлические жидкости, предназначенные для использования в приводе ГУР, имеют самую доступную цену, что зачастую определяет их выбор автопарками и сервисными центрами.

Еще одним видом универсальных гидравлических жидкостей, которые прописаны в руководствах по эксплуатации и техническому обслуживанию транспортных средств, широко используются для заливки в системы

гидроусилителя рулевого управления тягачей разных брендов, являются смазочные материалы, используемые в автоматических трансмиссиях. Ярким примером таких гидравлических жидкостей является ATF DEXRON III. Его под своими брендами выпускает большинство производителей смазочных материалов.

Данный продукт с точки зрения функционала и, в частности, защиты агрегатов ГУР от износа соответствует, а в ряде случаев перекрывает требования большинства автопроизводителей коммерческой и специальной техники различных брендов. Это достигается как за счет использования высококачественной основы, состоящей из высокоочищенных базовых масел III группы с добавлением синтетики, так и состава пакета присадок, в который входят современные противоизносные, противопенные, антиокислительные и т. д. комплексы. Так как упомянутая выше жидкость является универсальной, то ее можно применять и в приводе подъема кабины тягача. Тем самым сокращается номенклатура смазочных материалов, которые хранятся на складе автопарка или станции технического

обслуживания, упрощается их учет, снижаются затраты на приобретение масел.

Как не ошибиться с выбором гидравлической жидкости?

А теперь ответим на вопрос: как механикам автопарков и инженерам СТО удастся безошибочно выбрать тип гидравлической жидкости, которую можно заливать в ГУР конкретного грузовика? Ответ прост – переложить эту задачу на техническую службу поддержки того бренда масла, который закупает автопарк. Заводские специалисты имеют доступ к технической документации большинства автопроизводителей и могут точно подобрать нужный продукт из своей продуктовой линейки для замены им OEM-масла. Причем это будет сделано с учетом марочности конкретного автопарка, что позволит сократить номенклатурукупаемых технической службой смазочных материалов вплоть до одного – универсального, подходящего всем стоящим на балансе машинам продукта. Они же при необходимости



Рулевой редуктор фирмы ZF грузовика MAN TGX. Пробег машины – более 1,5 млн км. На корпусе нет даже следов потекла масла. Это говорит о качестве агрегата и применении при его обслуживании качественных гидравлических жидкостей



В гидроприводе механизма подъема кабины используется та же самая гидравлическая жидкость, что и в приводе ГУР. Это позволяет сократить номенклатуру смазочных материалов, закупаемых службой главного механика для обслуживания транспортных средств

скорректируют сроки замены гидравлической жидкости, исходя из условий работы тягачей. Если же автопарк не привязан к конкретному бренду масла, что бывает крайне редко, то при выборе гидравлической жидкости механики должны целиком и полностью полагаться на рекомендации, изложенные в руководстве по ремонту и эксплуатации автомобиля.

Что делать, если история обслуживания тягача неизвестна?

Теперь рассмотрим ситуацию, когда транспортная компания пополняет свой парк бывшим в эксплуатации грузовиком. Сегодня по данному пути идут перевозчики, которые не упускают выгодное предложение по покупке машин большой европейской семерки ав-

топроизводителей. Они, как и ранее, составляют основу транспортных средств, стоящих на балансе большинства малых и средних транспортных компаний. Многие из представленных в продаже машин имеют пробеги до миллиона километров, а значит сохранили достаточно большой остаточный ресурс. А учитывая высокую надежность «европейцев», наличие запасных частей и большое число мультимарочных сервисных центров, которые берут их в ремонт, эксплуатация тягачей оказывается весьма выгодной.

Перед тем как выпустить грузовик на линию, выполняется его диагностика, устраняются все обнаруженные неисправности, проводится большое по объему выполняемых работ техническое обслуживание. В него входит замена всех масел, в том числе гидравлической жидкости в

контуре гидроусилителя рулевого управления. И вот тут возникают два вопроса: что залито в ГУР и как часто менялось в нем масло? Это важно, так как в процессе эксплуатации тягача в систему могли доливать разные по составу жидкости. Не исключено, что из-за конфликта пакетов присадок произошло выпадение осадка и расслоение масла. О наличии загрязнений можно судить по состоянию внутренней поверхности компенсационного бачка гидропривода и фильтра, который их задерживает.

Если таковые имеют место быть, то перед заливкой свежей жидкости систему нужно промыть. Данную операцию проводят маслом, которое будет заливаться в привод впоследствии. Сама процедура производится на специальных установках, работающих по принципу замещения

старого масла новым, либо классическим способом – сливом отработанной жидкости и заправкой системы свежей. В последнем случае имеет смысл сократить первый интервал замены жидкости вдвое. Тем самым будет достигнут эффект максимальной очистки (промывки) гидропривода за счет эффективной работы моюще-диспергирующих присадок нового масла. Отметим, что промывка системы ГУР несет с собой дополнительные затраты, но в итоге они окупятся сторицей, так как снижается вероятность преждевременного износа и аварийного выхода из строя агрегатов рулевого управления.

Заменили гидравлическую жидкость в ГУР – начались течи. Кто виноват?

В практике сервисных центров есть немало случаев, когда спустя совсем короткое время после замены гидравлической жидкости в контуре ГУР фиксировались ее течи. Это одна из причин, по которой некоторые механики мультибрендовых СТО не желают проводить данную сервисную операцию, так как юридически подкованный клиент может потребовать от ремонтной организации устранить последствия за счет сервисного центра. В тему споров между хозяйствующими субъектами мы вдаваться не станем, а укажем на причину данного явления. Начнем с главного. Ответим на вопрос: виновата ли в данной ситуации гидравлическая жидкость?

Ответ «да», если механики СТО использовали дешевые масла сомнительного качества или неизвестного происхождения, а также подделки. На российском рынке смазочных материалов сегодня достаточно много и тех и других. И если поток продукции новых и малоизвестных брендов сегодня заметно снизился (рынок стабилизировался), то число случаев выявленного фальсификата под популярные в недавнем прошлом мировые бренды продолжает расти.

Состав таких гидравлических жидкостей может оказывать агрессивное воздействие на уплотнения и резиновые шланги, что и провоцирует течи.

Ответ «нет», если при проведении технического обслуживания механики использовали оригинальные масла, имеющие гарантированно высокое качество и нормируемые стандартами физико-химические характеристики. В этом случае свежая гидравлическая жидкость, содержащая эффективный комплекс моюще-диспергирующих присадок, смывает ранее накопленные загрязнения, которые выполняли функцию уплотнений изношенных сальников или стыков рукавов, соединяющих агрегаты системы ГУР. Иными словами, свежее масло, смывшее «герметик», просто оголило уже имеющую место быть проблему. И чем хуже состояние контура, чем больше были переработки смазочного материала, тем выше шансы появления течей.

Как показывает практика, своевременное устранение течей, замена сальников или патрубков, а не игнорирование данной проблемы с периодическими доливками гидравлической жидкости, позволит избежать проблем, связанных с ее утечкой из контура, его завоздушиванием и последующим отказом гидравлического усилителя рулевого управления. Результатом такого развития событий станет сход машины с линии или же это может привести к аварии, утрате груза или самого транспортного средства.

Что будет, если произойдет смешивание разных гидравлических жидкостей?

Теперь рассмотрим вопрос: насколько опасно смешивание гидравлических жидкостей разных производителей, имеющих различные химические формулы? Такое может произойти в рейсе при падении уровня масла в системе ниже отметки MIN (нанесена на компенсационном

бачке) и отсутствии у водителя нужной гидравлической жидкости на долив. В данной ситуации не исключено возникновение конфликта (нежелательные реакции) химических соединений, из которых состоят пакеты присадок. В результате может произойти ослабление тех или иных свойств, ухудшение качества смазочного материала. Это недопустимо с точки зрения обеспечения надежной работы и максимального ресурса агрегатов гидропривода. Справедливости ради отметим, что такое наиболее вероятно, если рассматривать смешение оригинальных, изготовленных по особой рецептуре масел и универсальных продуктов. Если рассматривать последние, то вероятность возникновения негативной реакции значительно ниже.

Например, если мы рассматриваем гидравлическую жидкость ATF DEXRON III, то она по требованию действующих стандартов должна соответствовать определенному уровню свойств и качеств вне зависимости от того, кто и где ее произвел. Это означает, что данные смазочные материалы при смешивании теоретически не должны конфликтовать между собой, терять в качестве и свойствах.

Тем не менее все производители смазочных материалов выступают против смешивания их продуктов с аналогами других брендов и при возникновении данной ситуации рекомендуют как можно быстрее выполнить полную замену гидравлической жидкости в приводе ГУР. Только так может быть достигнут максимальный ее ресурс и гарантия того, что смазочный материал будет эффективно защищать агрегаты от износа на всем протяжении регламентного интервала его работы в системе гидроусилителя рулевого управления. ➔

Покорение «Дакара Востока»

Команда «КАМАЗ-мастер»
триумфально дебютировала
на ралли «Такла-Макан»

Присматриваясь к международному ралли-рейду «Такла-Макан», которое уже более двух десятков лет проводится в Китайской Народной Республике, легендарная российская команда «КАМАЗ-мастер» не упустила шанс стать его участником в самый нужный для нее момент. Уже несколько лет российские автогонщики отстранены от участия в «Дакаре». Вдобавок в этом году из-за финансовых проблем не состоялось и международное ралли «Шелковый путь». В этих условиях «Синяя Армада» вновь сделала верный для себя стратегический шаг – не осталась без участия в международном ралли-рейде, чем привлекла широкое общественное внимание к интереснейшей азиатской гонке.



Кирилл СЕРГЕЕВ

Гонка «Такла-Макан» проводится в Китае с 2005 г. и входит в число крупнейших ралли-рейдов Азии. За два десятилетия состязание заслужило репутацию одного из наиболее сложных внедорожных соревнований региона благодаря протяженным пустынным участкам, сложной навигации, большим перепадам температур и высокой нагрузке на технику. Ежегодно маршрут проходит по территории Синьцзян-Уйгурского автономного района и собирает ведущие заводские команды, профессиональных спортсменов и производителей внедорожной техники. За время проведения этой изнурительной пустынной битвы сотни ее участников могут подтвердить ее тяжелейший уровень.



Российская команда «КАМАЗ-мастер» подбиралась к участию в ралли-рейде вдумчиво и неспешно. На подготовку и сбор информации о нем было потрачено около трех лет. В прошлом году представители «Синей Армады» посетили гонку в качестве зрителей, что дало им уникальную возможность познакомиться

с маршрутом. Затем спортивные экипажи провели тренировочный сбор в Поднебесной, повышая опыт молодых спортсменов, тестируя грузовики в экстремальных условиях, отрабатывая преодоление песчаных дюн, изучая плотность песка, топографию и ключевые особенности ралли. Итогом кропотливой работы стало принятое решение об участии в гонке 2026 г.

Российских спортсменов ждали 17 незабываемых дней, 7,5 тыс. км полного бездорожья из Урумчи до Аксу, 3,4 тыс. км из которых пришлось на скоростные участки. Чем не замена «Дакару» и «Шелковому пути»?

Как известно, из года в год команда «КАМАЗ-мастер» ведет планомерную работу с молодыми спортсменами, которые впоследствии успешно становятся полноценной заменой

действующим звездам «Синей Армады». Бесценный опыт новое поколение получает именно в гоночных условиях в соперничестве с сильными конкурентами. Вот и на этот раз право выступить на крупнейшей и самой изнурительной внедорожной гонке в Азии, называемой «Дакар Востока», получили молодые гонщики Богдан Каримов и Алмаз Ахмедов, освоившие роль пилотов гоночных грузовиков буквально один-три года назад.

В последний раз камазовцы выступали в Поднебесной в 2019 г. на ралли «Шелковый путь», которое покорило экипажу Антона Шибалова, Дмитрия Никитина и Ивана Татаринова. В этот раз штурман Дмитрий Никитин занял место в кабине грузовика под управлением Богдана Каримова, с которым они в 2025 г. стали чемпионами России, а многоопытный Антон Шибалов, начинавший гоночную карьеру механиком в 2010 г., вернулся к этой роли в экипаже Алмаза Ахмедова, для которого многодневный марафон стал первым серьезным испытанием за рулем спортивного грузовика.

Кстати, о боевых машинах. На этот раз камазовские экипажи вышли на старт на обновленных грузовиках семейства K5. Эти автомобили зарекомендовали себя как на российских, так и на зарубежных трассах, побеж-



дали на престижных соревнованиях, в том числе и в ралли-марафоне «Дакар». При подготовке к спортивному сезону учитывалось, что выступать команда будет на гонке, которая проводится под эгидой Международной автомобильной федерации. Поэтому грузовики должны были полностью соответствовать последним требованиям международных правил. Российская команда проделала большую работу по адаптации спортивной техники к техническим регламентам международных гонок.



В результате снижена общая масса машин, проведено тестирование раздаточной коробки собственной разработки КАМАЗ. Для улучшения контроля над управлением и сохранения плавности хода грузовика была изменена развесовка. Кроме того, улучшены характеристики демпфирования и общей жесткости подвески, доработана выхлопная система.

Помимо «Синей Армады», в гонке «Такла-Макан» дебютировал и другой российский коллектив – команда URAL MOTORSPORT, которая тоже представила два боевых экипа-

жа в составе пилота Юрия Наймана, штурмана Александра Шмелева и механика Антона Кушниковца, а также пилота Ивана Королева, штурмана Кирилла Воротникова и механика Дмитрия Берсенева. Молодая и весьма перспективная команда автомобильного завода «УРАЛ» выступила на спортивных автомобилях 43206R.

К сожалению, в этом году конкуренцию нашим спортсменам не смогли составить белорусские соперники из команды «МАЗ-СПОРТавто», которая не успела провести техни-

ческую работу по подготовке к гонке. Тем не менее участие в ралли с ее стороны планируется в следующем году.

Бороться за высокие результаты в одной из самых крупных и засушливых пустынь мира были намерены и китайские гонщики, в том числе и выступавшие на европейских марках грузовиков. Однако представители Поднебесной серьезно уступили в уровне подготовки матерым набережничелнинцам и перспективным уральцам. Уже в первый день ралли они получили 20-часовой штраф, отказавшись преодолевать коварные дюны.

Помимо огромных дюн участников гонки ждали и другие тяжелые испытания – жесткие каменистые покрытия, зыбкий песок, грязь, опасные солончаки, спецучастки длиной под 500 км и, конечно, космические нагрузки на организм из-за жары, порой достигавшей 60 градусов.

К другим особенностям соревнования можно отнести навигацию. Гонка «Такла-Макан» не предусматривает наличие треков, как это бывает на «Дакаре» или «Шелковом пути». Не было здесь и 15-минутных переывов, зон нейтрализации.

Гонка охватила территорию северо-западного региона Китая, пусты-



ни Гоби и Такла-Макан и горные районы Тянь-Шаня. Конфигурация была обновлена и стала самой сложной за последнее десятилетие: в программу вошел этап в 468 км в районе озера Айдинкель – самый протяженный спецучасток за последние шесть лет и спецучасток в районе Цемо – отрезок на 150 км по глубокой колее и сложным пустынным дюнам. Гонщикам приходилось справляться со значительными температурными перепадами – от пронизывающего холода ночью до изнуряющей жары днем. Не менее тяжелыми стали и некоторые спец-

участки, которые представляли собой сложнейшее бездорожье, рыхлые пески и дюны высотой до 5 м. Встречались здесь и последствия песчаной бури. Кроме того, экипажам приходилось преодолевать реки, солончаки и участки с постоянно меняющимся типом покрытия. Впервые в истории в программу гонки был включен и марафонский этап. Но несмотря на коварные пески Китая, полные неожиданностей и ловушек, а также неопытность пилотирующего состава российская команда «КАМАЗ-мастер» оказалась готова к ралли.

Не считая нескольких проколов и «подсадок» в дюнах, молодые пилоты проехали гонку безупречно. На протяжении соревнования экипажи Богдана Каримова и Алмаза Ахметова несколько раз поочередно возглавляли таблицу грузового зачета. Но в итоге все решила надежность техники. В заключительной части дистанции Ахмедов трижды остановился на трассе из-за технических проблем, а предпоследний этап вообще доехал на буксире. Каримову в этом плане повезло больше, и к финишу китайской многодневки он получил фору в несколько часов. Как итог – победа действующего чемпиона России по ралли-рейдам в международной гонке. Ахмедов, не-



смотря на все проблемы, сохранил второе место.

Весьма достойно выступил единственный финишировавший экипаж команды URAL MOTORSPORT во главе с Юрием Найманом. Вопреки всем трудностям, уральцы не просто взяли подиум, придя к финишу третьими, но и помешали КАМАЗу выиграть все спецучастки. Победа была одержана на 354-километровом девятом этапе. Таким образом уральцы впервые записали на свой счет победу на спецучастках международных ралли-марафонов.

Отдельного упоминания заслуживает эпизод, произошедший на 11-м спецучастке. Экипаж уральской команды под управлением Ивана Королева, стартовавший вне зачета, взял на буксир потерявший ход грузовик «КАМАЗ-мастер» Алмаза Ахмедова, у которого возникли технические неполадки, не позволившие продолжить движение своим ходом. Сразу за ним трассу по сложному руслу реки преодолевал автомобиль «Урал» Ивана Королева. Не раздумывая, спортсмены URAL MOTORSPORT приняли решение оказать помощь соперникам. Оба экипажа двигались в связке к фи-



нишу. Ситуация осложнялась тем, что сам «Урал» еще до этого этапа пережил серьезную поломку мотора и вышел на дистанцию вне конкурентной борьбы. Тем не менее техника выдержала нагрузку, позволив взять на буксир тяжелый спортивный грузовик. Впоследствии специалисты команды «КАМАЗ-мастер» принимали непосредственное участие в восстановлении двигателя

«Урала». Вот что значит взаимовыручка.

– Мы довольны итогом, – прокомментировал результаты гонки руководитель команды URAL MOTORSPORT Виктор Яковлев. – Третье место на столь сложном марафоне – объективный показатель готовности участников к серьезным задачам. Команда молодая, и этот подиум дает нам хорошую базу для дальнейшей работы.

Выступление своих подопечных прокомментировал и руководитель команды «КАМАЗ-мастер» Эдуард Николаев:

– Результат считаю отличным. Для нас это действительно очень хороший маршрут. В этом году ставили перед собой задачу проехать всю гонку, изучить, насколько она сложная, какие спецучастки, что полезное для экипажей можно извлечь на будущее. И там нашлось абсолютно все. Сама трасса очень интересная, ничем не уступает «Дакару». Суровый климат, высокая температура, коварные пески – некоторые спецучастки были даже сложнее, чем дакаровские. Очень здорово, что мы проехали эту гонку. ➡



Как неправильная буксировка грузовика может обернуться большими расходами на его ремонт?

Коробка передач может преждевременно выйти из строя по причине неправильной буксировки грузовика или тягача к месту проведения его ремонта. Почему это происходит и как не допустить аварийного разрушения дорогостоящего агрегата трансмиссии?

Борис ДЕНИСОВ
Фото автора

Транспортные компании, которые не имеют стабильных заказов на перевозку и поэтому ограничены в средствах, вынуждены экономить буквально на всем – маслах, фильтрах, запасных частях, тех-

ническом обслуживании и ремонте подвижного состава, а также на услугах сторонних организаций (СТО, эвакуация, гостиницы для водителей и т. д.). Очень часто такая экономия приводит к большим затратам.

Если в рейсе происходит поломка тягача и устранить неисправность на месте не представляется возможным, то транспортное средство по возможности оперативно буксируют на ближайшую станцию технического обслуживания. Это необходимо, чтобы минимизировать потери из-за срыва сроков доставки груза, особенно если речь идет о рефрижераторных перевозках скоропортящихся продуктов питания или лекарств.

Буксиром может служить как грузовик-одиночка, так и спецмашина, которая предназначена для данной операции и оборудована подъемником, лебедкой и т. д. В первом случае помощь оказывают обычные водители транспортных средств, движущихся в попутном направлении, а во втором – профессионалы, знающие все нюансы буксировки грузовиков. И, как показывает практика, в этом есть большая разница.

Почему при буксировке грузовика может сломаться коробка передач?

Начнем с того, что в группу риска входят только агрегаты трансмиссий тяжелых машин, имеющие комбинированную систему смазки: разбрызгиванием и под давлением. В первом случае смазка пар трения (подшипников, зубьев шестерен и т. д.) происходит путем разбрызгивания масла, которое захватывается из картера шестернями, установленными на валах, во втором подача смазывающего материала осуществляется специальным (отдельным) масляным насосом, который приводится от первичного или промежуточного вала КПП. Про-

изводительность насоса и развиваемое им давление гарантируют подачу масла ко всем критически важным узлам агрегата, например подшипникам, которые воспринимают большие нагрузки. Именно комбинированная система смазки гарантирует надежную работу и большой ресурс коробки передач даже в сложных условиях эксплуатации, в частности при движении автопоезда с полной нагрузкой на подъем или по дорогам невысокого качества. В данных режимах мотор продолжает работать с максимальной отдачей по крутящему моменту, который КПП передает на ведущие колеса.

А теперь представим, что из комбинированной системы смазки коробки передач исключается ее главный элемент – масляный насос. В этом случае подшипники агрегата будут работать в условиях недостаточной смазки, и вероятность их быстрого износа с последующим аварийным разрушением существенно возрастает.

Отметим, что сам по себе масляный насос выходит из строя довольно редко. Данные агрегаты имеют простую конструкцию, спроектированы с большим запасом прочности и обладают ресурсом, сопоставимым с ресурсом самой коробки передач. Однако «исключить» его из контура смазки может человеческий фактор.

Буксировка не по правилам

Казалось бы, что может быть сложного в эвакуации сломанного транспортного средства к месту проведения его ремонта? Для этого нужен грузовик или спецмашина – эвакуатор, трос или жесткая сцепка. Как говорится, зацепил, зафиксировал, потащил.

Да, применительно к легким и среднетоннажным грузовикам, коробки передач которых не имеют масляных насосов, так оно и есть.



Наличие металлической стружки на сетке фильтра – признак того, что детали коробки передач пострадали от работы в условиях недостаточной смазки

Но если мы говорим о тяжелых грузовиках или тягачах, КПП которых имеют комбинированную систему смазки, об особенностях которой мы говорили выше, то упрощенные приемы эвакуации ТС неприемлемы.

Важно обеспечить разрыв механической связи между колесами и КПП буксируемого грузовика, чтобы исключить работу агрегата в условиях ограниченной смазки. Самый простой способ выполнить данное условие – демонтировать карданный вал. Сделать это на том же седельном тягаче не представляет большого труда, так как агрегаты силовой линии грузовика расположены на относительно большой высоте от дороги, а доступ к фланцам крепления карданного вала и промежуточной его опоре (если такая есть) свободный. Минимальный набор инструмента,





Роликовые подшипники, на которых вращаются шестерни вторичного вала, вышли из строя из-за недостаточной смазки. Условия их работы были очень жесткими, о чем говорит сильное смещение от нормального положения

включающий торцевые головки, вилки и удлинители, есть у каждого водителя. Именно так поступают в 90 % всех случаев.

Если же по какой-либо причине снять карданный вал не представляется возможным, то остается демонтировать одну из полуосей ведущего моста.

Данный метод применим только к грузовикам с колесной формулой 4х2. Он связан с большим объемом слесарных работ, что уже потребует применения более широкого спектра инструмента, нежели имеется у водителя, а также связан с потерей трансмиссионного масла из картера моста, риском попадания грязи (читай – абразива) в агрегат. Разумеется, этого допускать нельзя, так как в дальнейшем не избежать ускоренного износа деталей.

Для безопасной буксировки грузовика или тягача необходимо не только позаботиться о трансмиссии, но

и поработать с тормозной системой. Надо помнить, что когда двигатель сломанного транспортного средства заглушен, компрессор не нагнетает сжатый воздух в пневмосистему. При падении в ней давления штатно срабатывают пружинные энергоаккумуляторы тормозных камер, намертво блокируя колеса тягача. Поэтому перед началом буксировки необходимо провести растормаживание. Грамотный подход заключается в подключении шлангов подачи воздуха от эвакуатора к пневмосистеме сломанной машины. Если буксировка осуществляется попутным транспортом и подать воздух проблематично или даже невозможно, водитель должен вручную выкрутить болты механического растормаживания на всех энергоаккумуляторах тягача.

Вот почему эвакуацию сошедшего с линии транспортного средства лучше доверить профессионалам. Отметим, что у большинства круп-

ных СТО есть собственные тягачи-буксиры и обученный персонал. Если держать на балансе спецтехнику накладно, то сервисные центры работают по договору со специализированными компаниями, которые занимаются исключительно эвакуацией автомобилей и имеют на своем балансе оснащенные всем необходимым буксиры. Их услуги стоят недорого, но и стоимость ремонта коробок передач, поврежденных из-за неправильной буксировки, также велика.

Признаки разрушения КПП из-за нарушения правил буксировки грузовика

Как определить, что коробка передач вышла из строя по причине неправильной буксировки? В большинстве случаев при разборке агрегата мастера обнаруживают в

нем большое количество металлической стружки, которую задерживает сетка фильтра, установленного в масляной магистрали насоса. Разумеется, она не может уловить мелкофракционные частицы, так как имеет довольно крупные (по меркам фильтрации масла) ячейки. Попадая в систему смазки, металлический шрот приводит к повреждению рабочих (контактных) поверхностей подшипников и зубьев шестерен. Причем данный процесс носит лавинообразный характер, что приводит к быстрому (аварийному) выходу коробки передач из строя.

Подтверждением тому являются разрушенные роликовые подшипники, на которых вращаются шестерни вторичного вала. Как показывает практика ремонтных мастерских, именно они одними из первых выходят из строя при работе в условиях недостаточной смазки, вызванной отсутствием давления в системе смазки, которое обеспечивает штатно работающий масляный насос.

Не менее сильные повреждения получают и поверхности валов, по ко-

торым работают ролики подшипников. В большинстве случаев помимо износа на них присутствуют и явные следы перегрева металла. Как правило, дорогостоящие детали отправляются в утиль, так как восстановить их (например, шлифовкой / полировкой поверхностей) не представляется возможным. Сократить расходы на ремонт в этом случае можно, подобрав бывший в эксплуатации вал, но это требует определенных знаний и опыта от мастера, который будет производить подбор и дефектовку детали. Так, микротрещины (читай – концентраторы напряжений), которые трудно заметить невооруженным глазом, впоследствии могут стать причиной аварийного разрушения детали. Если валы идут с шестернями, то необходимо пристально изучить поверхность их зубьев. Делается это с использованием мощного увеличительного стекла. Изношенные шестерни или дефекты на их контактных поверхностях станут причиной сильного шума при работе агрегата, прогрессирующего износа шестерен и быстрого выхода коробки передач из строя.

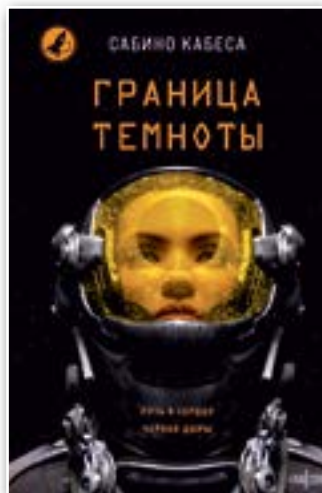


Сильно поврежденный носок вала, на котором был установлен разрушившийся подшипник, – приговор дорогостоящей детали в утиль

Но на этом неприятности не заканчиваются. Как показывает практика, разрушившийся подшипник, установленный на носке вторичного вала, выводит из строя и первичный вал. Замена этих двух взаимосвязанных, имеющих строгое пространственное расположение деталей, имеющих сильный износ посадочных поверхностей, существенно увеличивает трудоемкость ремонта коробки передач. По сути, в ней меняется вся «начинка», что в ряде случаев экономически нецелесообразно.

Не менее важно при проведении дефектовки коробки передач, вышедшей из строя по причине масляного голодания, внимательно осмотреть посадочные места подшипников в корпусных деталях агрегата. Во многих случаях работы КПП в условиях недостаточной смазки происходило заклинивание подшипников с последующим проворотом их внешней обоймы. В этом случае корпусные детали получают сильные повреждения. Восстановление заданных посадочных мест, например, методом напыления металла, не всегда дает ожидаемый результат. Кроме того, обработка посадочной поверхности после напыления требует применения дорогостоящего высокоточного оборудования, которое есть в активе только специализированных мастерских, занимающихся капитальным ремонтом моторов и агрегатов трансмиссий. Стоимость их услуг немалая. По этой причине часто выбор падает на покупку бывшей в эксплуатации коробки передач. Но и здесь есть масса нюансов, которые необходимо знать, чтобы не потратить деньги впустую. Как выбирать б/у агрегаты – тема отдельного разговора. И мы еще вернемся к ней. Она становится очень актуальной с учетом значительного подорожания запасных частей и необходимости оптимизации расходов на ремонт транспортных средств. ➔

В свободное время



ПОЧИТАТЬ

САБИНО КАБЕСА. «ГРАНИЦА ТЕМНОТЫ»

Жанр: Фантастика

Год написания: 2025

Объем: 432 страницы

Описание: Благодаря изобретению антигравитационного двигателя, который позволил совершать скачки сквозь пространство, к 2560 г. человечество освоило больше восьми тысяч планет, но не собирается почивать на лаврах. Капитану звездолета «Банши» Флоренс Скиапарелли, более известной во Флоте как Полуживая Флоренс, поручена миссия – собрать максимум информации о черной дыре с кодовым названием Божье Око. Но у горизонта событий черной дыры обнаруживается неопознанный корабль, и капитану Скиапарелли предстоит принять решение – пойти на риск ради спасения экипажа таинственного судна, которое в принципе не могло находиться в фотонной сфере черной дыры, или уйти с результатами собственных научных исследований.



АЛЕКСАНДР БУЛАЕВ. «АЛЬМОД»

Жанр: Фантастика

Год написания: 2025

Объем: 350 страниц

Описание: В цикле романов «По ту сторону разлома» рассказывается о жизни людей и существовании империй, после того как на земле произошел природный катаклизм, прозванный Великим разломом. Каждое государство, которое образовалось после этого события, трактует причины катастрофы и историю мира по-своему. Для кого-то это событие было началом великой эпохи, для кого-то лишь неприятное воспоминание о времени всеобщего рабства, а для кого-то это преграда, отделяющая их от того места, которое они считали своим домом... «Альмод» – первая книга из цикла. Она погрузит читателя в мир гордых северян, их суровую жизнь, которая посвящена бесконечной борьбе с оборотнями. В центре повествования молодой принц, желающий на ратном поприще прославить имя своего рода и заслужить благосклонность отца. Особенность книги – описание мыслей, чувств и переживаний главного героя через проекцию его сновидений.



БАГРАМ АМАЯКОВИЧ ОГАНДЖАНЫ. «ДНЕВНИК РАЗМЫШЛЕНИЙ»

Жанр: Афоризмы

Год написания: 2025

Объем: 29 страниц

Описание: «Дневник размышлений» – это книга, полная честности, горечи и мудрости. В каждой короткой заметке точное попадание в большую точку общества: политика, нравственность, вера, история, глупость и сила духа. Автор с дерзостью философа и иронией сатирика раскрывает лицемерие властей, заблуждения масс и ускользающую надежду. Эта книга не только зеркало армянской действительности, но и универсальное послание каждому думающему человеку. Вас ждут мысли, которые оседают в памяти и долго не отпускают. Остро. Смело. По-настоящему.

ПОСМОТРЕТЬ

«РОМАНОВЫ: ПРЕДАННОСТЬ И ПРЕДАТЕЛЬСТВО»

Жанр: Драма

Страна: Россия

Режиссер: Василий Чигинский

Актерский состав: Виталий Кищенко, Ксения Кутепова, Денис Пропалов

Описание: События разворачиваются в 1914–1918 гг., ставшие одними из самых трудных в истории России и драматическими для царской династии Романовых. Страна переживает войну, революцию, народные волнения и свержение власти. Империя пала всего за несколько дней. Последний российский император Николай II отрекся от престола, преданный ближайшим окружением. Не покинула его лишь семья – жена и дети. Вместе им суждено было отправиться в Сибирь, навстречу лишениям и гибели.



«ОДИССЕЯ (2026)»

Жанр: Приключения

Страна: Великобритания, США

Режиссер: Кристофер Нолан

Актерский состав: Мэтт Дэймон, Миа Гот, Энн Хэтуэй

Описание: Троянская война подошла к концу. Одиссей наконец-то может вернуться домой к жене и сыну. Однако путешественника ждет множество опасных препятствий. До дома Одиссею удастся добраться только через десять лет. Он сталкивается с гневом Посейдона, с циклопом-людоедом Полифемом, волшебницей Киркой и чудовищами Сциллой и Харибдой. А встреча с сиренами чуть не стоила ему жизни. Сможет ли он добраться до любимой семьи живым и невредимым?



«БИТВА МОТОРОВ»

Жанр: Приключения

Страна: Россия

Режиссер: Илья Маланин

Актерский состав: Иван Янковский, Юра Борисов, Паулина Андреева

Описание: 1908 год. Автолюбитель Андрей Нагель находит поддержку у инженера Дмитрия Бондарева. Вместе они собирают команду единомышленников и приступают к разработке автомобиля «Руссо-Балт». Когда проект оказывается под угрозой, Нагель принимает рискованное решение – доказать жизнеспособность их машины в легендарном Ралли Монако. Это шаг, который может поставить крест на проекте «Руссо-Балт».



Сцепление – от расходника

ДО ДОЛГОЖИТЕЛЯ



От надежной работы узла сцепления во многом зависит исправность транспортных средств. Опытном выборе сцеплений для европейских и китайских грузовиков и тягачей делится Виталий Аксентий, механик автопарка компании КППП «Рускон».

Борис ДЕНИСОВ
Фото автора

За прошедшие три года рынок запасных частей и, в частности, сцеплений претерпел ряд изменений. Сильную конкуренцию прежним лидерам (LuK, Sachs, Valeo) сегодня составляют многочисленные производители из Азии. Сформировалось предложение и по восстановленным узлам. В связи с этим у перевозчиков возникает вопрос: запасным частям каких производителей отдать предпочтение, чтобы обеспечить высокий коэффициент технической

готовности транспортных средств и при этом сократить эксплуатационные расходы?

Ставка на лидеров, несмотря на подорожание

В зависимости от модели узел сцепления от таких известных, заслуживших доверие брендов, как LuK, Sachs и Valeo, на магистральный седельный тягач большой европейской семерки производителей коммерческой техники (DAF, IVECO, MAN, Mercedes-Benz, Volvo, Renault, Scania) стоит примерно от 60 до 100 тыс. рублей. Для многих перевозчиков это дорого. Однако они вы-

нуждены покупать подорожавшие запчасти проверенного качества, имеющие высокую надежность и большой ресурс. Чтобы сэкономить, снабженцы автопредприятий отслеживают наиболее выгодные предложения – акции от торговых компаний – и приобретают комплекты сцеплений впрок.

Это особенно выгодно, если парк одномарочный, транспортные средства имеют большую загрузку, а их пробеги составляют более 700 тыс. км. Именно столько в среднем ходит оригинальное сцепление на седельных тягачах, которые работают на длинном плече. Запас сцеплений аккумулируют на своих складах и независимые мультибрендовые СТО, для которых важно не допустить «зависание» машин в ремонтной зоне, особенно когда сервисный центр имеет ограниченное число постов и важно обеспечить ритмичный заход на них новых транспортных средств. Кроме того, продажа сцепления из наличия дает максимальную маржу сервисной организации, что положительно отражается на ее бизнес-процессе.

Если транспортная компания переживает сложные времена, а ее владельцы ищут возможность максимально оптимизировать расходы на ремонт подвижного состава, то перед снабженцами ставится задача найти оптимальную замену сцеплениям озвученной выше большой тройки производителей. И такие более доступные по цене аналоги есть. Например, неплохие результаты по надежности и ресурсу демонстрирует сцепление HAMMER. При этом оно обходится заметно дешевле аналогов от упомянутой тройки лидеров. Мало того, если возникают вопросы, связанные с гарантией, то они оперативно решаются продавцами.

Дешевое сцепление – убытки

А вот чего точно не стоит делать, так это тратить деньги на дешевые



Оригинальные сцепления для тягачей изготавливают лидеры отрасли. Это находит отражение в маркировке и облегчает подбор узла взамен изношенного



Изношенный до заклепок фрикцион нередко начинает крошиться. Это приводит к сильному и неравномерному износу маховика, что значительно удорожает ремонт

запасные части от малоизвестных брендов, которые производятся в Азии. Как показала практика, они имеют низкую надежность и обладают небольшим ресурсом. Да, стоят они дешево, но цена замены узла от его бренда не зависит. Следовательно, владелец транспортного средства, получив

сиюминутную выгоду на покупке дешевой запчасти, проиграет на оплате услуг СТО по ее замене. Для сравнения: ресурс качественного сцепления, работающего на магистральном седельном тягаче, выполняющем перевозки на большом плече, составляет примерно 700–800 тыс. км и более.



При замене сцепления важно заменить и подшипник, в который входит вал коробки передач. Экономить на этой детали нельзя, так как ее замена требует демонтажа КПП и узла сцепления. Также важно убедиться в отсутствии трещин на маховике

Как показывает практика, узлы от малоизвестных китайских брендов при аналогичных условиях могут выйти из строя по причине поломки или износа уже на пробегах 100–200 тыс. км. Иными словами, если

привязываться к наработке сцеплений лидеров отрасли, то аутсайдеры из Азии за аналогичный пробег потребуют минимум четыре замены. И за каждую из них придется заплатить по 23–48 тыс. рублей в зави-



Перед монтажом сцепления нужно проверить техническое состояние шлицов первичного вала коробки передач и механизма привода сцепления. На шлицы тонким слоем наносится консистентная смазка. Если нанести ее много, то излишки под действием центробежных сил попадут на фрикционные накладки и сцепление будет пробуксовывать

симости от конструкции грузовика и доступности узла сцепления для его демонтажа/монтажа. При этом потери автопредприятия от простоя машин также будут существенными. Простые расчеты показывают, что экономия на покупке дешевых сцеплений – мнимая.

Основные претензии к дешевым сцеплениям малоизвестных брендов – слабые нажимные диски («корзины»). Лепестки диафрагменной пружины могут деформироваться или даже отламываться. Это говорит о неправильном выборе материала, из которого они изготовлены, несоблюдении технологии термической обработки данного элемента и т. д. Из-за этого «корзина» не обеспечивает должного усилия прижатия ведомого диска к маховику, что приводит к его пробуксовке и подгоранию фрикционных накладок. Такое может произойти уже на пробегах до 5–10 тыс. км или даже раньше. Применительно к седельным тягачам это менее месяца работы на линии.

Ведомые диски также не отличаются качеством и надежностью. Так, нередко они комплектуются слабыми демпферными пружинами, которые деформируются, получают излишнюю свободу в посадочных местах, неэффективно гасят крутильные колебания. И напротив, есть ведомые диски, у которых демпферные пружины чрезмерно жесткие, из-за чего они не выполняют свою основную функцию – эффективного демпфирования крутильных колебаний. Из-за этого при переключении передач происходит перегрузка агрегатов трансмиссии грузовика, что снижает их ресурс. В нашей практике есть случаи, когда на приходящих в ремонт машинах мы обнаруживали разрушенные по ступичной части ведомые диски. Виною тому критические перегрузки, которые испытывали детали в процессе работы сцепления.

Сцепления для китайских грузовиков

Отдельно скажу про сцепления для китайских грузовиков, которые сейчас массово закупаются автопарками вместо отработавших свое «европейцев» большой европейской семерки производителей коммерческой техники. Как показывает практика, узлы, которые устанавливаются на заводском конвейере, имеют неплохую надежность и ресурс. Скажу больше: оригинальные китайские сцепления вполне могут соперничать с аналогами LuK, Sachs и Valeo. Но, еще раз – это справедливо для компонентов, которые монтируются на сборочном конвейере автозаводов.

А вот то, что поставляется в запасные части под видом оригинала или как аналог опять-таки китайского производства, зачастую не может похвастаться ни качеством, ни ресурсом. Для коммерческого транспорта, который должен работать и приносить прибыль, это неприемлемо. В отличие от европейских производителей китайцы не утруждают себя актуализацией каталогов, что приводит к путанице и неразберихе в подборе нужной запчасти. Иногда бывает сложно понять, что предлагает продавец запасных частей – оригинальный узел или его копию, которая может выглядеть и маркирована как OEM-компонент, но по своим техническим характеристикам, надежности, ресурсу ему не соответствовать. Это добавляет проблем и усложняет работу технической службы автопредприятия, которая должна обеспечивать исправность подвижного состава.

Решение данной проблемы мы видим в подборе сцеплений из каталогов LuK, Sachs и Valeo (поставщики конвейеров/производители OEM-компонентов) или того же HAMMER, если стоит задача сократить расходы на ремонт грузовика. В большинстве случаев нам, опира-



При замене сцепления обязательно проверьте состояние зубьев венца маховика. При их износе венец нужно заменить новым



От качества нажимного подшипника во многом зависит ресурс сцепления. Если муфта будет подклинивать, то ускоренный износ лепестков диафрагменной пружины обеспечен. Это грозит отказом всего сцепления

ясь на накопленный опыт и знания, удастся найти аналог, который будет идентичен по ключевым характеристикам и присоединительным размерам оригинальному узлу китайского производства. И, как показала практика, наш путь оказался верным. Но еще раз подчеркну: что-

бы все сделать правильно, необходимо опыт.

Например, на тягачах Scania применяется большое количество моделей сцеплений, которые при идентичных геометрических/присоединительных размерах различаются важными нюансами, в част-



Разрушенные демпферные пружины ведомого диска говорят о работе сцепления в жестких условиях

ности имеют разную жесткость. Мягкое сцепление на тяжелом грузовике покажет небольшой ресурс, а жесткое на среднетоннажнике приведет к работе агрегатов трансмиссии с ударными нагрузками, что снизит их ресурс. Вот почему при выборе сцепления нельзя полагаться лишь на принцип подходит/не подходит узел по присоединительным и габаритным размерам.

Важно: заменяя сцепление, не забывайте и про такую важную деталь, как подшипник, устанавливаемый в маховик. В него входит вал коробки передач. Их также всегда можно подобрать из каталогов лидеров отрасли. Экономить на подшипниках крайне не рекомендую, так как внеплановая замена данной детали потребует демонтажа сцепления.

А это, как было уже отмечено, довольно дорогая техническая операция, которая потребует снять машину с линии минимум на один день. Все сказанное выше относится и к вилкам. Если они изношены, имеют трещины и т. д., то их нужно заменить новыми. В противном случае владелец грузовика может

столкнуться с отказом сцепления и необходимостью снятия машины с линии.

Восстановленные сцепления – лотерея

Не могу пройти мимо такого направления, как восстановление изношенных узлов сцеплений. Сегодня данная услуга предлагается рядом компаний и, насколько мне известно, она пользуется спросом. Однако здесь стоит разделять заводское восстановление, когда все операции выполняются в строгом соответствии с технологией производителя, и не заводское, когда за работу берутся небольшие мастерские. В первом случае действительно узлы проходят именно восстановление по полному циклу с соблюдением всех нормативов и проверкой качества. Они обладают неплохим ресурсом и надежностью. Кроме того, на них дается гарантия – достаточная, чтобы убедиться в том, что узел работоспособен. Во втором случае это игра в лотерею. Как, по каким технологиям, с применением каких материалов проводились работы – неизвест-

но. С гарантией также сплошные вопросы. Словом, рисковать не имеет никакого смысла. Тем более что есть масса альтернативных вариантов по сцеплениям от проверенных производителей.

Опираясь на накопленный опыт, я настоятельно рекомендую покупать и устанавливать только новые узлы. Да, это изначально дороже, но оказывается выгоднее на длинном отрезке времени эксплуатации автомобиля, что подтверждается практикой сервисных центров и автопарков.

Подделки – бич рынка запасных частей

Сегодня на рынке запасных частей наблюдается заметное увеличение числа подделок. В частности, это касается и узлов сцеплений. Это не просто осложняет эксплуатацию грузовиков и работу технических служб автопредприятий, но и приводит к срывам перевозок, наносит существенный финансовый ущерб транспортным компаниям. Приведу недавний пример из практики нашего клиента – перевозчика, машина которого сошла с линии по причине разрушения поддельного узла сцепления Valeo. Его монтаж был произведен на одном из СТО столичного региона. Важно: машина прибыла в сервис с уже приобретенным (по подозрительно низкой цене) комплектом сцепления. Механики, выполнявшие работу, не обратили внимания на то, что узел имеет существенные отличия от оригинального, и установили его на автомобиль. В итоге водитель заметил некорректную работу узла не доехав до Перми, а его повторная замена была выполнена в Новосибирске. Итог – сход машины с линии, срыв сроков доставки груза, двойная оплата работ по замене сцепления. Сиюминутная экономия обернулась существенными финансовыми и репутационными потерями.

Отмечу, что современные подделки далеко шагнули вперед по уровню копирования оригинала. И это очень осложняет работу снабженцев автопарков и СТО. Скажу больше. Благодаря доступности современного оборудования при копировании оригинальных комплектующих тенью воспроизводится все – от упаковки (с учетом ее габаритов, цветовой палитры оформления, шрифтов, информации и позиционирования букв, знаков и символов) до лазерной гравировки логотипа производителя, модели узла, его номера и т. д. Словом, отличить оригинал от фальсификата стало очень непросто. Учитывая это, важно приобретать запасные части (и, в частности, узлы сцепления) только у проверенных поставщиков.

Где покупать сцепление?

Главное правило – приобретать узлы у крупных торговых компаний, которые давно работают с интересующим брендом сцеплений. Раньше они работали с производи-

телями напрямую или через официальных представителей. Сегодня из-за санкций вынуждены завозить автокомпоненты по параллельному импорту через посредников, базирующихся в дружественных нам странах. Отмечу, что, несмотря на сильно удлинившиеся цепочки доставки запчастей, каких-либо перебоев с их наличием не наблюдается. Игроки рынка Aftermarket грамотно строят логистику, чтобы обеспечивать наполнение своих складов автокомпонентами.

Важно: крупные игроки несут перед покупателем полную ответственность за проданный товар. Если возникает гарантийный случай, то претензии по нему быстро закрываются (преимущественно в пользу клиента), что особенно важно для небольших транспортных компаний, которые ограничены в средствах на ремонт и при этом весьма чувствительны к их простоям.

Наибольшие риски – покупка сцеплений у небольших компаний, особенно если они зарегистрированы относительно недавно. Есть

масса примеров того, как через фирмы-однодневки на рынок попадали поддельные запасные части в достаточно больших объемах. Самое неприятное в том, что предъявить претензии по качеству приобретенных автокомпонентов часто невозможно уже спустя месяц после их покупки, так как такая фирма прекращала свою деятельность.

Монтаж сцепления требует знаний

У грамотного механика монтаж сцепления, как правило, не вызывает трудностей. Мы редко фиксируем выход узла из строя по причине ошибок в установке. Также мало случаев преждевременного износа и поломки сцепления по причине некорректной работы пневмогидроусилителя (ПГУ). Опытный водитель своевременно сообщит механикам об отклонениях в его работе.

Стоит отметить, что на современных грузовиках после установки нового сцепления необходимо провести его адаптацию/калибровку, для чего необходим диагностический сканер с соответствующим программным обеспечением. Без выполнения данной операции машина просто не поедет. Следовательно, очень важно, чтобы у СТО было в наличии все необходимое оборудование.

Также отмечу необходимость контроля технического состояния маховика. Если он изношен (характерные борозды на рабочей поверхности), имеют место быть трещины и следы перегрева, то деталь необходимо заменить новой. Если этого не сделать, то ресурс нового сцепления может существенно сократиться. Маховики можно найти в каталогах альтернативных производителей или приобрести бывшие в эксплуатации детали. Главное, чтобы они были в исправном состоянии. ➔



Трещины диафрагменной пружины нередко возникают на сцеплениях невысокого качества, которые продаются под малоизвестными брендами из Азии, или когда узел сцепления длительное время работает с нагрузками, превышающими расчетные

Дорожный юмор

В этой подборке собраны короткие юмористические истории о случаях из рейсов от водителей уральской компании «Лорри».

Георгий ШПРЕЙЕР
(shpreyer_ga@asmap.ru)

Мороз и шорты

Прибыл я как-то раз на погрузку в одну из стран Евросоюза. На улице всего -1°C . Для нас, уральцев, это не холодно, почти оттепель. Поэтому я был в футболке и шортах. Выхожу из машины, подхожу к местной темнокожей девушке в меховой куртке, чтобы спросить, как проехать до адреса погрузки. Видимо, мой вид в такую погоду ее не просто удивил, а всерьез напугал. Она с явным беспокойством окинула меня взглядом с ног до головы, запахнула куртку и, не сказав ни слова, быстро убежала. По всей видимости, она сочла такую «нормальность» чем-то пугающим или неадекватным.

Груз страха

Мне предстояло доставить в Сербию новые контейнеры для радиоактивных отходов на АЭС под Белградом. Пересек Венгрию, и на сербской границе в кабину ко мне в качестве сопровождения сел сотрудник полиции – девушка. Ее коллеги на мотоциклах, кстати, тоже девушки, сопровождали грузовик до самой точки выгрузки.

Всю дорогу моя попутчица молчала, сидела неестественно прямо и смотрела вперед стеклянными гла-

зами. Напряжение в кабине было таким, что его, казалось, можно было потрогать. Видимо, груз давил не только на подвеску, но и на ее нервы.

Не выдержав этой тишины, я решил ее разрядить. «Знаете, – сказал я как можно небрежнее, – они же совершенно новые и пустые. Я просто везу тару». Эффект был мгновенным, как щелчок выключателя. Она обернулась, ее лицо расплылось в широкой улыбке облегчения. «Что ж вы сразу не сказали!», – воскликнула она. И понеслось: вопросы, шутки, рассказы о Сербии. Оставшийся путь мы проскочили за одним непрерывным веселым разговором.

Пернатый рэкети́р

Встал на ночевку на финской стоянке перед границей. Но на рассвете меня поднял не будильник, а отчетливый стук по крыше кабины. Выйдя из машины, я увидел виновника: на кабине с важным видом восседал крупный глухарь и усердно стучал клювом, будто проверял металл на прочность.

Рядом с хлопнувшей дверью другой фуры стоял такой же удивленный коллега. И тут наш пернатый будильник решил сменить тактику. Соскочив с машины, он смешно засеменил за нами, гоняясь по стоянке, как назойливый сборщик долгов. Пришлось откупиться колбасой. Это был единственный язык, который он понимал.

Оказалось, мы столкнулись не с дикой птицей, а с местным рэкети́ром. Он жил тут уже месяц, освоив простую, но эффективную схему: новая машина – подлет – стук по крыше – дань. Без угощения отставать не собирался.

Позже он повысил свой статус, перебравшись прямо на территорию



таможни. Там он и обитал на крыльце, как домашний питомец. При оформлении документов мы его часто видели. Поведением он напоминал ручную курицу, но в способах вымогательства еды проявлял настоящую агрессию и изобретательность.

Ду ю спик инглиш?

Возвращался из международного рейса. В районе Чебоксар меня тормозит инспектор ГИБДД. Я решил немного пошутить. В темных очках опускаю стекло и с безупречной невозмутимостью спрашиваю: «Ду ю спик инглиш?». В ответ – лишь удивленное молчание. Я не моргнув глазом продолжаю: «Шпрехен зи дойч?». На лице гаишника застыла картина полного недоумения. Пользуясь паузой, я вежливо киваю, включаю передачу и медленно уезжаю. В зеркале заднего вида еще долго виднелась на обочине его одинокая фигура с открытым от изумления ртом. 🛑



Некоторые ситуации, с которыми водители автотранспортных предприятий сталкиваются в рейсах, добавляют в копилку их профессионального опыта новые знания. В этой подборке водители организаций – членов АСМАП Дальневосточного федерального округа делятся с коллегами своими советами.

Андрей НЕКРАШЕВИЧ
(nekrashevich@asmap.ru)

О ненадежности техники

Не рискуйте лишний раз при осуществлении маневров на дороге, ведь техника способна подвести в самый решающий момент.

Этот случай мог стать трагичным, если бы не удача. Рассказывает водитель Дмитрий Владимирович С.

«Недалеко от поселка Славянка догнал фуру и решил за ней пристроиться. Скорость комфортная, водитель адекватный. Так мы проехали несколько десятков километров, а потом его фура начала сбрасывать скорость. Я перестроился на встречную полосу, пошел на обгон. Но когда моя кабина поравнялась с кабиной этого автопоезда, мощность двигателя резко упала. Мне

навстречу несется другой грузовик, но сделать я ничего не могу, на обгон не хватает мощности, а сбавить скорость и встать снова за фурой тоже не вариант – там место уже занято. Водитель автопоезда, который я пытался обогнать, быстро сообразил, в чем дело, и начал тормозить. Так он освободил мне полосу, и я смог увильнуть от встречного столкновения. Тут же остановился, включил аварийку и пытался успокоить сердцебиение. Оказалось, в самый нужный момент сломался топливный насос, и давление упало. Спас меня только счастливый случай и смекалка моего коллеги».

О доверчивости

Обязательно проверьте груз, прежде чем что-то подписывать, а

также ознакомьтесь с условиями, при которых он будет перевозиться. При обнаружении повреждений они списываются на водителя. Если позволит заказчик, груз лучше сфотографировать или снять на видео.

Показательный пример произошел с водителем Сергеем Владимировичем П.

«Отгрузили мне однажды партию замороженной рыбы со склада. Торопились очень, документы подписали – и по коням. Я попросил коллегу проверить температуру в рефрижераторе, он дал отмашку, что все в порядке. Дорога была дальняя, за окном лето, духота страшная даже с кондиционером. Довез до точки назначения к вечеру. Ну, думаю, мои мучения закончились. Открываем холодильник, а там все замороженная рыба растаяла, поскольку холодильник был выставлен на плюс. Доказать потом свою невиновность было сложно, испорченный товар повесили на меня. Вся моя семья, родня, друзья и друзья друзей еще год доедали эту рыбу. Зато теперь я всегда самостоятельноставляю температуру рефрижератора». 🛑



Как некачественные запчасти и неквалифицированный моторист загубили надежный дизель

Халатность мастеров СТО привела к поломке надежного дизельного двигателя OM 457 седельного тягача Mercedes-Benz Axor. Вместе с Андреем Поповым, генеральным директором сервисного центра «Грузовик сервис», разбираем случай из практики.

Борис ДЕНИСОВ
Фото автора

Несмотря на то, что тягачи европейской семерки производителей коммерческой техники хорошо знакомы отечественным механикам, случаев неквалифицированного ремонта техники за последние два года стало значительно больше. Мы, например, это фиксируем по

обращениям наших клиентов, которые заказывают нам переборку моторов и коробок передач, которые ранее ремонтировались на других СТО.

Почему пропало давление масла?

Недавний тому пример – седельный тягач Mercedes-Benz Axor, который пришел в наш технический центр на ремонт мотора (OM 457). Важный момент: перевозчик перебирал дизель на сторонней СТО менее года назад, и его выход из строя как раз после окончания гарантии сервисного центра стал для него неприятной неожиданностью. Причина захода машины в сервис – падение давления в системе смазки, что потребовало снятия тягача с линии и его буксировки к нам в ремонтную зону. Отмечу грамотные действия водителя, который заглушил мотор и вызвал тягач сразу, как загорелась пиктограмма «масленка». Если бы он проигнорировал индикацию низкого давления масла и добирался до СТО своим ходом, то последствия для мотора оказались бы фатальными.

Первое, на что мы обратили внимание при проведении диагностики силового агрегата, это наличие в масле мелкодисперсной стружки золотисто-бронзового цвета. Применительно к рассматриваемому нами дизелю такая, например, появляется при разрушении втулок (запрессованы в блок цилиндров) распределительного вала. Если мотор был в ремонте, то это связано с качеством использованных запасных частей. С подобным мы уже сталкивались – и не раз.

То, что в механизм газораспределения было вмешательство, мы поняли по ремонту направляющих пазов втулок толкателей. Они были набиты диаметрально противоположно заводским. Для справки: ремонтные направляющие имеют

шпонки увеличенной длины, что минимизирует риск их срезания и проворота толкателя. Отмечу, что данное техническое решение не вызывает вопросов. Такой ремонт оправдан со всех точек зрения и практикуется большинством мастерских, которые сталкиваются с проворотом толкателей и разрушением пазов под направляющую шпонку.

Внимательный осмотр втулок показал, что они имеют следы износа на их рабочих поверхностях. Следовательно, наше предположение о причине выхода мотора из строя оказалось верным. Удивительно, что распределительный вал находился в рабочем состоянии. Это позволит сократить затраты на ремонт мотора. Что касается втулок, то их необходимо будет заменить. Данную работу с подбором запасных частей мы делегировали специализированной мастерской, которая выполняет механическую обработку деталей ДВС. Окончательную сборку дизеля осуществили своими силами.

Однако одними лишь изношенными втулками распределительного вала дело, увы, не ограничилось. При проведении дефектовки деталей, узлов и агрегатов дизеля мы обратили внимание на плохое техническое состояние турбокомпрессора (ТРК). В нашем случае это был агрегат компании BorgWarner. Он оказался сильно изношен, о чем свидетельствовал большой люфт его вала, который ощущался тактильно. Такого у исправного агрегата быть не должно по определению.

В связи с этим возник вопрос: почему втулки (также источник металлической стружки) турбокомпрессора оказались сильно изношены? Возможно, это связано с качеством моторного масла, которое использовалось при проведении регламентного технического обслуживания тягача. Данная теория получает подкрепление, если учесть и износ втулок распределительного вала.

Как показывает практика, многие перевозчики либо экономят на масле, либо не соблюдают регламент-



Обязательно оцените состояние втулок распредвала в блоке цилиндров. Они не должны иметь следов критического износа и задиров. При их замене используйте только качественные запчасти



Если в масляном фильтре была обнаружена стружка – ищите ее источник

ные сроки его замены, либо еще хуже – заливают в ДВС поддельные смазочные материалы, которые приобретают недорого у непроверенных поставщиков. В подавляющем большинстве случаев фальсификат представляет собой масла низкого класса качества, которые непригодны для использования в современных моторах.

Разумеется, нельзя исключать и то, что турбокомпрессор не диагностировали при проведении предыдущего ремонта, неисправным установили на мотор, не известив об этом владельца грузовика. Грамотные мастера таких ошибок не совершают. При сборке ДВС в обязательном порядке проверяются все его составляющие. В итоге нам пришлось разбирать ДВС, промывать систему смазки, проводить дефектовку деталей и выполнить обратную сборку мотора с новым ТРК.

Какой турбокомпрессор выбрать взамен изношенного?

Немного полезной информации о турбокомпрессорах и выборе оп-

тимального агрегата. Сами по себе ТРК в современном их исполнении, произведенные лидерами отрасли, весьма надежны и обладают завидным ресурсом. Наша практика свидетельствует, что при своевременной замене моторного масла и применении качественных смазочных материалов ресурс оригинальных (устанавливаемых на сборочном конвейере) турбокомпрессоров вплотную приближается к миллиону километров. Разумеется, здесь мы подразумеваем использование при проведении регламентного технического обслуживания качественных воздушных фильтров, а также отсутствие подсоса неочищенного воздуха через брешы во впускном трубопроводе. В противном случае пыль спровоцирует абразивный износ насосного колеса ТРК, которое нагнетает воздух в цилиндры двигателя.

Чем заменить оригинальный, установленный на сборочном конвейере турбокомпрессор? Лучшим вариантом будут агрегаты таких брендов, как BorgWarner, Garrett и Holset. Они идут на первичную

комплектацию многих производителей дизельных двигателей, обладают отличной надежностью и имеют большой ресурс. Но все портит их высокая стоимость. Если машина работает на длинном плече, а ее сход с линии может сильно ударить по бюджету транспортной компании, то придется заплатить за упомянутых выше «игроков» топ-лиги.

Если финансы ограничены, машина работает на коротком плече, всегда возвращается в парк, а главное – есть острая необходимость максимально снизить затраты на ремонт мотора, то можно рассмотреть аналог от бренда Luzar. Продуктовая линейка включает неплохое предложение для коммерческого транспорта (массовые грузовики), а самое главное – обеспечивается техническая поддержка. Следовательно, при возникновении гарантийного случая можно оперативно закрыть этот вопрос. Ну и, разумеется, цена на агрегаты по отношению к упомянутым выше BorgWarner, Garrett и Holset очень привлекательная. Наш двухлетний опыт применения компрессоров данного бренда положительный. Будем смотреть, сколько они отработают до отказа.

Что касается восстановленных агрегатов, которые сегодня представлены в продаже, то здесь прежде всего важно понимать, кто и как их восстанавливал, какие применял для этого запасные части, какое оборудование использовал и т. д. От этого будет зависеть надежность и ресурс агрегата. Судите сами: одно дело, когда переборка турбокомпрессора производится в заводских условиях и на выходе мы получаем агрегат, не уступающий по своим характеристикам новому. И совсем другое, когда работы производятся мастерскими, не обладающими должным уровнем компетенций, не располагающими современным станочным и

стендовым парком, не имеющими доступа к качественным комплектующим и, что важно, к технической документации. Восстановленный ими ТРК может выйти из строя, не отработав и половины ресурса нового агрегата.

При этом цена на услугу по переборке турбокомпрессора (обращение в специализированную мастерскую) может составить 30–50 % от стоимости нового агрегата. Казалось бы, выгодно, но прибавим сюда затраты на его доставку (туда/обратно), а также убытки из-за простоя техники в ожидании проведения ремонта агрегата и итоговая сумма получается существенная. Это одна из веских причин, по которой многие СТО и механики автопарков предпочитают устанавливать новые турбокомпрессоры, а не ремонтировать вышедшие из строя.

Какие запасные части использовать для ремонта мотора?

Отдельно поговорим о том, какие запасные части можно в текущей

ситуации использовать для ремонта двигателей и агрегатов трансмиссий тягачей большой европейской семерки автопроизводителей. Важно: здесь мы рассматриваем исключительно машины в исполнении Евро-4 и -5, которые являются массовыми на российском рынке и составляют костяк многих автопарков.

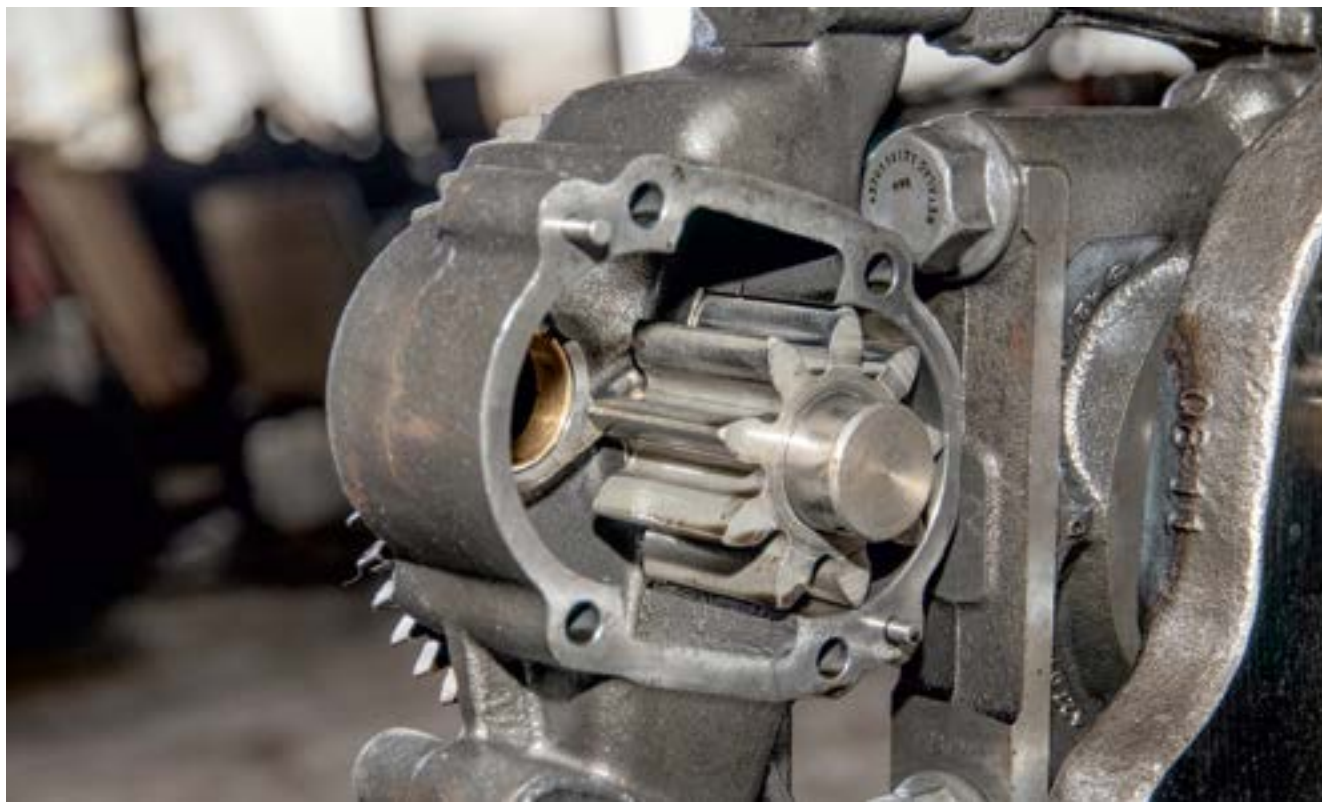
Несмотря на действующие санкционные ограничения, проблем с автокомпонентами нет. Бизнес не терпит пустоты – есть спрос, значит он будет удовлетворен. Например, по поршневой группе мы уже много лет используем детали компаний Kolbenschmidt и Mahle. По соотношению цена/качество они нас абсолютно устраивают. Причем нужные запасные части либо есть в наличии у поставщиков, либо доставляются на заказ в минимальные сроки. Это очень важно с точки зрения снижения простоя транспортных средств. Важно не приобретать запчасти у неизвестных компаний, так как на рынке много подделок. Из-за них отремонтированный мотор может выйти из строя, не отработав и месяца.

Отдельно отмечу запасные части отечественного производителя «Мотордеталь» (г. Кострома). В частности, при ремонте моторов мы используем их гильзы и поршневые комплекты. По цене они значительно ниже оригинала и аналогов европейских компаний, а по качеству достаточно хорошие.

Категорически не стал бы рекомендовать использовать дешевые запасные части малоизвестных китайских брендов, которые сейчас присутствуют на российском рынке запасных частей. Их качество оставляет желать лучшего. Про приемлемую надежность говорить не приходится. Если учитывать их ресурс, то при прочих равных условиях (стоимость работ по замене, доставка и т. д.) экономия получается мнимая. Что касается запасных частей китайского производства от известных брендов, многие из которых давно присутствуют на российском рынке, а их поставками занимаются официальные представители, то их покупать можно. Тем более – если возникнет гарантийный случай (заводской



Длинная шпонка выдает ремонтный толкатель



Обязательно оценивайте состояние масляного насоса. Если он оригинальный и не изношен, то менять его во многих случаях не нужно, так как ресурс данного агрегата очень большой

брак), он будет быстро отработан инженерами российского офиса, и проблем с обменом детали/возвратом средств, как правило, не возникает. Не секрет, что автокомпоненты многих европейских и американских брендов производятся на крупных и по последнему слову техники оснащенных заводах КНР. Так что технологии, материалы, инженеры и опыт в производстве автокомпонентов у них есть. Но еще раз подчеркну – важно делать ставку на известные, давно представленные на российском рынке бренды.

Что касается таких ответственных элементов, как сальники, прокладки и уплотнения, неважно, где они установлены – в моторе или агрегатах трансмиссии, предпочтение лучше отдать продукции таких брендов, как Elring и Victor Reinz. Это проверенные временем производители, продукция которых име-

ет высокое, а главное – стабильное качество. Помимо них также можно рекомендовать аналоги от Corteco. По данному бренду также достаточно много положительных отзывов, а цена на продукцию заметно ниже оригинала.

Важно: мы неоднократно сталкивались с тем, что мастера СТО с целью экономии нередко используют старые прокладки (если их удастся сохранить при разборке агрегатов), «обновляя» их герметиками. Настоятельно не рекомендую так поступать.

Начнем с того, что рассматриваемые нами детали являются в прямом смысле слова одноразовыми и не предполагают повторного использования. Даже самые качественные уплотнения теряют форму (деформируются) и утрачивают эластичность, а их материал растрескивается. Герметик, который на них наносят, даже если он от лиде-

ров отрасли, не гарантирует герметичность стыков. А для ряда агрегатов и узлов его применение и вовсе нежелательно. Речь идет, например, о теплообменниках. Их монтируют только с новыми прокладками и никак иначе. Если мастер будет использовать герметик, то его частички могут попасть в систему смазки и привести к закупорке каналов подвода смазочного материала к парам трения. Это станет причиной работы деталей в условиях недостаточной смазки и приведет к аварийному выходу мотора из строя.

И наконец последнее – цена на прокладки и сальники упомянутых выше брендов не сильно увеличивает стоимость ремонта агрегатов, чтобы экономить на их приобретении. ➔

ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ КОНСТИТУЦИОННЫЕ ЗАКОНЫ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ КОНСТИТУЦИОННЫЙ ЗАКОН ОТ 4 АВГУСТА 2026 Г. № 3-ФКЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В СТАТЬЮ 19 ФЕДЕРАЛЬНОГО КОНСТИТУЦИОННОГО ЗАКОНА «О СУДЕБНОЙ СИСТЕМЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» И СТАТЬЮ 5 ФЕДЕРАЛЬНОГО КОНСТИТУЦИОННОГО ЗАКОНА «О ВЕРХОВНОМ СУДЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Подписан закон об обеспечении единообразия судебной практики

Уточнено, что Пленум Верховного Суда Российской Федерации дает судам руководящие разъяснения по вопросам судебной практики в целях обеспечения единообразного применения законодательства.

Также предусмотрено, что Пленум Верховного Суда Российской Федерации заслушивает доклады председателей кассационных судов общей юрисдикции, кассационного военного суда, апелляционных судов общей юрисдикции, апелляционного военного суда, верховных судов республик, краевых, областных судов, судов городов федерального значения, суда автономной области и судов автономных округов, окружных (флотских) военных судов, арбитражных судов округов, арбитражных апелляционных судов, арбитражных судов субъектов Российской Федерации, суда по интеллектуальным правам по вопросам учета в судебной практике правовых позиций, содержащихся в постановлениях Пленума Верховного Суда Российской Федерации и Президиума Верховного Суда Российской Федерации, сохранивших силу постановлений Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации.

Закон вступает в силу с 4 сентября 2026 г.

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 26 ИЮНЯ 2026 Г. № 197-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ»

В КоАП РФ внесены изменения, регулирующие порядок производства по делам об административных правонарушениях, совершенных в области дорожного движения, возбужденным в отношении одного и того же факта противоправного деяния, но по разным статьям КоАП РФ

Установлено, в частности, что судья, в производстве которого находится дело об административном правона-

рушении, предусмотренном статьей 12.24 («Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего») КоАП РФ, при наличии информации о находящемся в производстве другого судьи, органа, должностного лица деле об административном правонарушении, предусмотренном главой 12 («Административные правонарушения в области дорожного движения») КоАП РФ, по тому же факту совершения противоправных действий (бездействия), которое ведется в отношении того же лица, или о вынесении в отношении того же лица постановления о назначении административного наказания по статье (части статьи) главы 12 КоАП РФ по тому же факту совершения противоправных действий (бездействия) выносит определение об истребовании материалов дела об административном правонарушении, предусмотренном главой 12 КоАП РФ.

Дело об административном правонарушении, предусмотренном главой 12 КоАП РФ, материалы которого истребованы в указанном порядке, рассматривается (пересматривается) судьей, вынесшим определение об их истребовании.

Судья, орган, должностное лицо, вынесшие постановление о назначении административного наказания по статье (части статьи) главы 12 КоАП РФ, приостанавливают его исполнение в случае поступления указанного определения.

Закон вступил в силу с 7 июля 2026 г.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 4 АВГУСТА 2026 Г. № 325-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН «О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ» И СТАТЬИ 1 И 2 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «О ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ»

Уточнены требования в области транспортной безопасности, безопасности дорожного движения и организации транспортного обслуживания населения пассажирскими транспортными средствами

В частности, в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» уточнено понятие «тахограф»; скорректированы полномочия исполнительных органов субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения; пересмотрены основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемые к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, физическим лицам при эксплуатации транспортных средств.

В Федеральном законе «О транспортной безопасности» уточнены понятия «акт незаконного вмешательства», «транспортная безопасность», введено понятие «антитеррористическая защищенность объектов транспортной ин-



фраструктуры», дополнены основные задачи обеспечения транспортной безопасности.

Закон вступил в силу с 4 августа 2026 г., за исключением пункта 3 статьи 1, который вступает в силу с 1 марта 2027 г.

Комментарий АСМАП:

Благодаря работе, проведенной сотрудниками АСМАП на этапе разработки данного федерального закона, в него было включено положение, согласно которому действие требования об оснащении транспортных средств тахографами не распространяется на транспортные средства, осуществляющие перевозки в городском, пригородном, междугородном сообщении, в случае, если сведения о таких транспортных средствах включены в реестр российских перевозчиков, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок, и такие транспортные средства оснащены контрольным устройством регистрации режима труда и отдыха водителей транспортных средств, предусмотренным Европейским соглашением, касающимся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).

АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 23 ИЮНЯ 2026 Г. № 1566-Р

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В РАСПОРЯЖЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 23 ОКТЯБРЯ 2020 Г. № 2741-Р»**

Внесены дополнения в перечень пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, через которые иностранные граждане осуществляют въезд и выезд на основании единой электронной визы

В автомобильные пункты пропуска включен Кани-Курган.

Распоряжение вступило в силу с 23 июня 2026 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 1 ИЮЛЯ 2026 Г. № 818

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 2 ФЕВРАЛЯ 2023 Г. № 150»**

До 1 июля 2027 г. продлен срок проведения эксперимента по применению навигационных пломб в отношении лесоматериалов и продукции деревообработки, помещенных под таможенную процедуру экспорта в Республике Беларусь, перемещаемых по территории Российской Федерации автомобильным транспортом в целях последующего убытия с территории ЕАЭС

Постановление вступило в силу с 2 июля 2026 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 8 ИЮЛЯ 2026 Г. № 857

**«ОБ УСТАНОВЛЕНИИ СЛУЧАЯ, ПРИ КОТОРОМ
ТОВАРЫ МОГУТ ПРИБЫВАТЬ В РОССИЙСКУЮ
ФЕДЕРАЦИЮ И УБЫВАТЬ ИЗ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ В МЕСТАХ, НЕ ЯВЛЯЮЩИХСЯ
МЕСТАМИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ
В СООТВЕТСТВИИ С ТАМОЖЕННЫМ
КОДЕКСОМ ЕВРАЗИЙСКОГО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА»**

До 31 декабря 2027 г. прибытие и убытие товаров (за исключением животных), ввозимых и вывозимых автомобильным транспортом через пункт пропуска Пограничный (Приморский край), допускаются в местах, не являющихся местами перемещения товаров в соответствии с ТК ЕАЭС

При этом должны соблюдаться одновременно следующие условия:

– отсутствие возможности размещения товаров и транспортных средств, на которых они перемещаются, в зоне таможенного контроля, созданной в пункте пропуска Пограничный, вследствие ее фактической занятости иными товарами и транспортными средствами, либо необходимость при проведении таможенного контроля применения таможенного осмотра, таможенного досмотра и (или) мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля, при фактической занятости имеющихся в пункте пропуска Пограничный мест для их проведения;

– представление перевозчиком в таможенный орган, осуществляющий таможенный контроль в пункте пропуска Пограничный, документов и сведений, предусмотренных статьями 89 и 92 ТК ЕАЭС;

– проведение пограничного контроля в пункте пропуска Пограничный.

Приводится перечень кадастровых номеров земельных участков, не являющихся местами перемещения товаров в соответствии с ТК ЕАЭС.

Постановление вступило в силу с 9 июля 2026 г.

РАСПОРЯЖЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 13 ИЮЛЯ 2026 Г. № 1827-Р

**«ОБ ОТКРЫТИИ АВТОМОБИЛЬНОГО
ГРУЗО-ПАССАЖИРСКОГО ПОСТОЯННОГО
МНОГОСТОРОННЕГО ПУНКТА ПРОПУСКА
ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПОГРАНИЧНЫЙ
(ПРИМОРСКИЙ КРАЙ)»**

Данным распоряжением открыт автомобильный грузо-пассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации Пограничный (Приморский край)

Распоряжение вступило в силу с 13 июля 2026 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 17 ИЮЛЯ 2026 Г. № 903

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 5 СЕНТЯБРЯ 2025 Г. № 1380»**

Актуализировано Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности

Реализован Федеральный закон от 29 декабря 2025 г. № 567-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации».

В частности, закреплено, что в рамках проведения документарной проверки документы могут представляться контролируемым лицам с использованием Единого портала госуслуг, регионального портала госуслуг или мобильного приложения «Инспектор».

Решение Ространснадзора или территориального органа о проведении контрольного (надзорного) мероприятия принимается в том числе при выявлении признаков нарушений обязательных требований, полученных с использованием средств, работающих в автоматическом режиме, имеющих функции фотосъемки, видеозаписи, в том числе беспилотных аппаратов (систем), в соответствии с установленным перечнем.

Постановление вступило в силу с 25 июля 2026 г., за исключением отдельных положений.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 16 ИЮЛЯ 2026 Г. № 896

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

В отношении грузовых транспортных средств из Эстонской Республики установлен запрет на осуществление международных автомобильных перевозок по территории Российской Федерации



Кроме того, в новой редакции изложен перечень товаров, на перевозку которых не распространяется запрет, установленный пунктом 1 Постановления Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2022 г. № 1728.

Постановление вступило в силу с 19 июля 2026 г., за исключением пункта 2 изменений, утвержденных данным постановлением, который вступил в силу с 16 августа 2026 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 3 АВГУСТА 2026 Г. № 972

**«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 29 АПРЕЛЯ 2022 Г. № 777»**

Уточнен временный порядок перемещения товаров и транспортных средств в месте, не являющемся местом перемещения товаров в соответствии с ТК ЕАЭС

Установлено, что до 1 сентября 2027 г. прибытие в Российскую Федерацию и убытие из Российской Федерации товаров (за исключением животных), ввозимых и вывозимых автомобильным транспортом через многосторонний автомобильный пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации Яраг-Казмалар (Республика Дагестан), допускается в месте, не являющемся местом перемещения товаров в соответствии с ТК ЕАЭС, на участке, расположенном по адресу: Республика Дагестан, Магарамкентский район, к северу от села Гапцах (на участке, примыкающем к федеральной трассе М-29).

Постановление вступает в силу с 3 сентября 2026 г.

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

ПРИКАЗ ФТС РОССИИ ОТ 15 МАЯ 2026 Г. № 398

**«ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ПЕРЕЧНЯ МЕСТ
ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ
ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕВРАЗИЙСКОГО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА, В КОТОРЫХ
ПРИМЕНЯЕТСЯ СИСТЕМА ДВОЙНОГО
КОРИДОРА»**

ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
23 ИЮНЯ 2026 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 87155

Актуализирован перечень мест перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС, в которых применяется система двойного коридора

Признается утратившим силу приказ ФТС России от 15 июля 2022 г. № 558, которым утвержден аналогичный перечень.

Приказ вступил в силу с 25 июля 2026 г.



ИНФОРМАЦИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

ИНФОРМАЦИЯ ФНС РОССИИ: С 1 ИЮЛЯ 2026 Г. ИМПОРТЕРЫ ТОВАРОВ ИЗ СТРАН ЕАЭС ВНОСЯТ ОБЕСПЕЧИТЕЛЬНЫЙ ПЛАТЕЖ

С 1 июля 2026 г. внесение обеспечительного платежа становится обязательным для импортеров, ввозящих товары из Армении, Казахстана и Киргизии

С указанной даты завершается переходный период по внесению обеспечительного платежа для импортеров, ввозящих товары автомобильным транспортом из ЕАЭС в рамках СПОТ.

Для Республики Беларусь переходный период действует до 1 ноября 2026 г.

ФНС напоминает, что с отчетности за июль 2026 г. применяются новые форма, формат и порядок предоставления декларации по косвенным налогам (НДС и акцизам) (в декларацию включен новый раздел, в котором указываются сведения о предстоящих поставках товаров).

Уточнены перечни контрольных соотношений показателей налоговых деклараций.

ПИСЬМО ФНС РОССИИ ОТ 1 ИЮЛЯ 2026 Г. № ЕА-26-15/1108@ «ПО ВОПРОСАМ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН»

ФНС даны разъяснения по вопросам, направленным Евразийской экономической комиссией в отношении механизма национальной системы подтверждения ожидания поставки товаров (СПОТ)

В письме разъясняются вопросы, касающиеся, в частности: урегулирования случаев технических сбоев системы СПОТ; работы службы технической поддержки; применения требований СПОТ к субъектам электронной коммерции; распространения требований СПОТ на возвратную тару, многооборотные емкости; применения QR-кода и т. д.

ПИСЬМО ФНС РОССИИ ОТ 10 ИЮЛЯ 2026 Г. № БС-36-21/5878@

«ОБ УПЛАТЕ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА ПРИ ИЗМЕНЕНИИ МЕСТА НАХОЖДЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ»

В случае изменения места нахождения организации транспортный налог уплачивается по новому месту начиная с первого числа месяца, следующего за месяцем, в котором произошли изменения

ФНС доведены разъяснения Минфина об уплате транспортного налога при изменении места нахождения российской организации.

Разъяснения основаны на положениях подпункта 2 пункта 5 статьи 83 и пункта 3.6 статьи 362 НК РФ.

ИНФОРМАЦИЯ ФТС РОССИИ

«С 31 ИЮЛЯ 2026 ГОДА НАЧИНАЕТСЯ ВТОРОЙ ЭТАП ВНЕДРЕНИЯ НАВИГАЦИОННЫХ ПЛОМБ В ЕАЭС»

ФТС сообщает, что с 31 июля 2026 г. начинается второй этап реализации Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок от 19 апреля 2022 г.

В рамках второго этапа отслеживанию будут подлежать перевозки в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита:

– всех категорий товаров, перевозимых автомобильным видом транспорта, за исключением товаров и (или) категорий товаров, случаев и (или) условий, определяемых Евразийской экономической комиссией;

– отдельных категорий дорогостоящих (налогоемких) товаров, перевозимых железнодорожным видом транспорта.

Пломбирование будет осуществляться представителями оператора ООО «Центр развития цифровых платформ» (ООО «ЦРЦП»), определенного Распоряжением Правительства Российской Федерации от 18 марта 2023 г. № 633-р в качестве национального уполномоченного оператора пломбирования.

Решение о применении навигационных пломб принимается контролирующими органами. Таможенные органы принимают такие решения при перевозках товаров, помещенных под таможенные процедуры таможенного транзита и экспорта.

АКТЫ БАНКА РОССИИ

УКАЗАНИЕ БАНКА РОССИИ ОТ 14 МАЯ 2026 Г. № 7352-У

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОЛОЖЕНИЕ БАНКА РОССИИ ОТ 4 МАРТА 2021 Г. № 755-П «О ЕДИНОЙ МЕТОДИКЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ РАЗМЕРА РАСХОДОВ НА ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЙ РЕМОНТ В ОТНОШЕНИИ ПОВРЕЖДЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА»

ЗАРЕГИСТРИРОВАНО МИНИУСТОМ РОССИИ
19 ИЮНЯ 2026 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 87113

Скорректирован порядок формирования справочников средней стоимости запасных частей и материалов для расчета выплат по ОСАГО

Согласно внесенным в Положение Банка России от 4 марта 2021 г. № 755-П изменениям, в частности, в расчет размера расходов на запасные части в полном объеме будут включаться детали одноразового использования, применение которых необходимо при выполнении ремонта транспортного средства.

Кроме того, изменяется процедура формирования базовой стоимости запасной части. Предусмотрено, что в случае, если в сформированном перечне цен на оригинальную

запасную часть имеются три и более позиции, из него исключаются цены, которые составляют менее 30 % от медианы цен на оригинальную запасную часть.

Указание вступило в силу с 11 июля 2026 г.

УКАЗАНИЕ БАНКА РОССИИ ОТ 10 ИЮНЯ 2026 Г. № 7368-У

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОЛОЖЕНИЕ БАНКА РОССИИ ОТ 1 АПРЕЛЯ 2024 Г. № 837-П «О ПРАВИЛАХ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В МИНИУСТЕ РОССИИ
10 ИЮЛЯ 2026 Г. № 87448

Актуализированы правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

В правила внесены поправки, которыми реализованы федеральные законы от 24 июня 2025 г. № 160-ФЗ «О внесении изменений в статью 11.1 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и от 31 июля 2025 г. № 318-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Указание вступило в силу с 1 августа 2026 г.

АКТЫ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

РЕШЕНИЕ СОВЕТА ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 20 МАЯ 2026 Г. № 68

«О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ РЕАЛИЗАЦИИ МЕХАНИЗМА ПРОСЛЕЖИВАЕМОСТИ ТОВАРОВ, ВВЕЗЕННЫХ НА ТАМОЖЕННУЮ ТЕРРИТОРИЮ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА»

Установлен порядок включения сведений о товарах, подлежащих прослеживаемости, в национальные системы прослеживаемости государств – членов ЕАЭС

Признаются утратившими силу:

– Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 21 января 2022 г. № 2 «О реализации пилотного проекта по внедрению механизма прослеживаемости товаров, ввезенных на таможенную территорию Евразийского экономического союза»;

– Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 21 января 2022 г. № 3 «О Порядке включения и хранения в национальных системах прослеживаемости сведений о товарах, ввезенных на таможенную территорию Евразийского экономического союза и подлежащих прослеживаемости».



Настоящее Решение вступает в силу с 1 сентября 2026 г., за исключением подпунктов «е» и «ж» подпункта 9 пункта 1 Решения, которые вступают в силу с 1 сентября 2027 г.

РЕШЕНИЕ СОВЕТА ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 9 ИЮЛЯ 2026 Г. № 71

«О ПЕРЕЧНЕ ТОВАРОВ И (ИЛИ) КАТЕГОРИЙ ТОВАРОВ, СЛУЧАЕВ И (ИЛИ) УСЛОВИЙ, КОГДА ПЕРЕВОЗКА ТОВАРОВ В СООТВЕТСТВИИ С ТАМОЖЕННОЙ ПРОЦЕДУРОЙ ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА НЕ ПОДЛЕЖИТ ОТСЛЕЖИВАНИЮ С ПРИМЕНЕНИЕМ НАВИГАЦИОННЫХ ПЛОМБ»

Утвержден новый перечень товаров, категорий товаров, случаев и условий, когда перевозка товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита не подлежит отслеживанию с применением навигационных пломб

Предусматривается, что в отношении товаров, декларантом и одновременно перевозчиком которых на всем пути их следования (перевозки) выступает уполномоченный экономический оператор, перевозимых на транспортных средствах, зарегистрированных в государствах – членах ЕАЭС, действует отлагательный порядок до 31 декабря 2027 г. включительно.

Признается утратившим силу Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 12 декабря 2023 г. № 147, которым утвержден аналогичный перечень.

Решение вступило в силу с 8 августа 2026 г. и распространяется на правоотношения, возникшие с 31 июля 2026 г.

АКТЫ КОНСТИТУЦИОННОГО СУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ОБЗОР ПРАКТИКИ КОНСТИТУЦИОННОГО СУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЗА ВТОРОЙ КВАРТАЛ 2026 ГОДА

Обобщены постановления и наиболее важные определения, принятые Конституционным Судом Российской Федерации во втором квартале 2026 г.

В частности, дана оценка конституционности пункта 12 статьи 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Постановлением от 7 апреля 2026 г. № 21-П Конституционный Суд дал оценку конституционности пункта 12 статьи 25 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Указанное законоположение являлось предметом рассмотрения в той мере, в какой оно как в прежней, так и в ныне действующей редакции выступает правовым основанием для решения вопроса о допуске гражданина Российской Федерации, постоянно на закон-



ных основаниях проживающего в иностранном государстве – участнике Конвенции о дорожном движении и временно въехавшего в Российскую Федерацию, к управлению транспортным средством на ее территории на основании иностранного национального водительского удостоверения, выданного уполномоченным органом государства – участника Конвенции о дорожном движении (за исключением национального водительского удостоверения, выданного гражданину Российской Федерации в Республике Беларусь), при соблюдении иных условий для указанного допуска.

Оспоренное законоположение признано не соответствующим Конституции Российской Федерации в той мере, в какой оно, рассматриваемое в системе действующего правового регулирования, позволяет – с учетом смысла, придаваемого правоприменительной практикой его утратившей силу редакции, и распространения его действующей редакцией установленного пунктом 12.1 статьи 25 данного Федерального закона пресекающего срока действия иностранных национальных водительских удостоверений в Российской Федерации на иностранное национальное водительское удостоверение, выданное гражданину Российской Федерации в иностранном государстве – участнике Конвенции о дорожном движении, в котором он постоянно на законных основаниях проживает, или в ином государстве – участнике Конвенции, – не допускать такого гражданина к управлению транспортным средством на основании названного водительского удостоверения (за исключением национального водительского удостоверения, выданного гражданину Российской Федерации в Республике Беларусь) в период его временного нахождения в Российской Федерации при соблюдении других условий для указанного допуска.

Впредь до внесения надлежащих законодательных изменений указанный гражданин Российской Федерации вправе управлять транспортным средством в Российской Федерации – при отсутствии иных предусмотренных правовым регулированием препятствий для допуска к такому управлению – на основании его действительного иностранного национального водительского удостоверения, выданного уполномоченным органом государства – участника Конвенции о дорожном движении, без учета истечения годового срока с даты первого после получения иностранного национального водительского удостоверения въезда его в Российскую Федерацию, если (за исключением случая, когда национальное водительское удостоверение выдано гражданину Российской Федерации в Республике Беларусь) уполномоченными органами не будет установлен факт его нахождения в Российской Федерации не менее 183 календарных дней в течение 12 месяцев подряд.



Учебно-оздоровительный комплекс «Олимп»

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

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

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

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

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

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

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

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

Дополнительная информация на сайте www.hotelolimp.ru

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

Телефоны:

8-40153-33-106 (служба бронирования)

8-40153-33-100 (администратор гостиницы)

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

Факс:

8-40153-33-153

E-mail: info@hotelolimp.ru

УЧЕБНО-КОНСУЛЬТАЦИОННЫЕ ЦЕНТРЫ АСМАП

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

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Москва

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

Тверь

«Академия АСМАП»
170008, г. Тверь, пр. Победы, д. 42
(АНО ДПО «Автошкола «Учебный комбинат»)
(495) 917-80-12, (915) 021-27-77, (4822) 644 700
ukc@asmap.ru, <http://www.academyasmap.ru>

Брянск

«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»
241001, г. Брянск, ул. Костычева, д. 41/1
(4832) 75-08-53, (961) 003-58-98
brjansktsentr.asmap2010@yandex.ru, brabc@yandex.ru
<http://uke-asmap32.ru>

Смоленск

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

Липецк

«Академия АСМАП»
398024, Липецкая обл., г. Липецк, ул. Папина, д. 4Б
(ООО «Липецкий научно-методический центр»)
(495) 917-80-12, (915) 021-27-77, (4742) 78-30-63
ukc@asmap.ru, <http://www.academyasmap.ru>

Старый Оскол

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

Белгород

«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»
308023, г. Белгород, ул. Студенческая, д. 4
(ООО «Центр ДОПОГ»)
(910) 320-38-35, (4722) 20-78-44, (4832) 75-08-53, (961) 003-58-98
adr-31@yandex.ru, brjansktsentr.asmap2010@yandex.ru
<http://uke-asmap32.ru>

СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Санкт-Петербург

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

Великий Новгород

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

Псков

«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»
180007, г. Псков, Ольгинская набережная, д. 9а, пом. 18
(ЧУ ДПО «Учебный центр «ЗНАНИЯ»)
(8112) 29-60-20, (4832) 75-08-53, (961) 003-58-98
znanie.pskov@bk.ru, znanie.pskov@yandex.ru,
brjansktsentr.asmap2010@yandex.ru, <http://uke-asmap32.ru>

Калининград

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

Светлогорск

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

ПРИВОЛЖСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Нижегород

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

Киров

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

Челябинск

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

Набережные Челны

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

Казань

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

Саратов

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
410056, г. Саратов, ул. Чернышевского, зд. 94Г, оф. 93
(929) 774-30-00, (927) 127-51-55, 277-16-17, 223-61-41
asmap-saratov@mail.ru, <https://ykc-acmap.pf/>

Самара

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
443120, г. Самара, ул. Ташкентская, д. 169
(927) 127-51-55, 223-61-41, 127-51-55, 277-16-17
asmap-saratov@mail.ru, <https://ykc-acmap.pf/>

Тольятти

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

Уфа

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

Оренбург

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

ЮЖНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Ростовская область

«Академия АСМАП»
346480, Ростовская область, Октябрьский район, р.п. Каменоломни, ул. Мокроусова, д. 1
(ООО «Южный научно-образовательный центр «Транспортная безопасность»)
(495) 917-80-12, (918) 544-45-71, (915) 021-27-77
ukc@asmap.ru, <http://www.academyasmap.ru>

Республика Крым

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

Краснодар

«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
350000, г. Краснодар, Прикубанский внутригородской округ, ул. им. Александра Покрышкина, д. 2/2 (ООО «АвтоПрофи»)
(8452) 20-92-46, (927) 223-61-41, 127-51-55, 277-16-17, (988) 243-11-31, asmap-saratov@mail.ru, <https://ykc-acmap.pf/>

Краснодар

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

Волгоград

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

Сочи

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

Луганск

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

СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Черкесск

«Академия АСМАП»
369009, Карачаево-Черкесская Республика, г. Черкесск, ул. Октябрьская, д. 16 (Учебный комбинат «Знание»)
(495) 917-80-12, (915) 021-22-77
ukc@asmap.ru, <http://www.academyasmap.ru>

Махачкала

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

Республика Северная Осетия – Алания

«Академия АСМАП»
362045, Республика Северная Осетия - Алания, г. Владикавказ, ул. Владиковская, д. 12 (ООО «Северо-Осетинский учебный центр подготовки и повышения кадров дополнительного профессионального образования»)
(495) 917-80-12, (915) 021-27-77, (988) 876-36-15
ukc@asmap.ru, <http://www.academyasmap.ru>

УРАЛЬСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Екатеринбург

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

Магнитогорск

«Академия АСМАП»
455021, Челябинская обл., г. Магнитогорск, Сиреневый проезд, д. 1Ж
(ООО «Драйв Мастер»)
(901) 095-08-88, (495) 917-80-12, (915) 021-27-77
83532570888@mail.ru, <http://www.academyasmap.ru>

Тюмень

«Уральский учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков» (ООО «Авто-700»)
625019, г. Тюмень, ул. Республики, д. 206а, стр. 8
(3452) 27-30-30, (912) 254-64-07, 2546407@mail.ru,
auto700@inbox.ru, <https://ekb-ukc.academyasmap.ru>

Челябинск

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

СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Омск

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

Новосибирск

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

Барнаул

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

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Улан-Удэ

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

Чита

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

Благовещенск

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

Владивосток

«Академия АСМАП»
690018, Приморский край, г. Владивосток, ул. Волховская, д. 25 (Приморский учебно-курсовой комбинат автомобильного транспорта)
(495) 917-80-12, (423) 236-14-89, (915) 021-27-77, (984) 150-01-09
ukc@asmap.ru, primorskiyukkat@mail.ru
<http://www.academyasmap.ru>

Хабаровск

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